

PRECARIEDADE E EXPLORAÇÃO NO HANDLING:

TEM QUE ACABAR A CUMPLICIDADE DO MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS E DOS PSEUDO «REGULADORES»

A legislação nacional - e a comunitária, já agora - proíbe que o self-handling seja subcontratado e impõe o cumprimento da contratação colectiva para a atribuição de licenças de operador de handling. São normas restritivas do próprio processo liberalizador lançado no final dos anos 90, impostas pela luta dos trabalhadores e destinadas a impedir os níveis de degradação da segurança operacional e das condições de trabalho que resultariam da completa liberalização do sector.

No dia 7 de Janeiro, os Sindicatos alertaram, em reunião a ANAC, para o facto de a Ryanair estar a realizar falso self-handling através da Groundlink e de que ambas não cumpriam a contratação colectiva.

No dia 31 de Março, a Assembleia da República aprovou uma Resolução apresentada pelo PCP, onde se declara que a Ryanair está a realizar falso self-handling através da subcontratação da Groundlink e que ambas não cumprem a contratação coletiva, e onde se condenava a ANAC por estar a ser cúmplice.

No dia 4 de Maio, na Comissão de Economia, e questionado pelo deputado do PCP Bruno Dias, o Presidente da ANAC declara já ter pedido à ACT que apurasse se havia alguma verdade nas queixas apresentadas sobre a Ryanair e a Groundlink.

No dia 11 de Maio, a Groundlink reconheceu, em reunião na DGERT/Ministério do Trabalho, que não aplica qualquer contratação colectiva.

No dia 8 de Junho o Presidente da ACT, questionado pelo deputado do PCP Bruno Dias na Comissão de Trabalho da Assembleia da República, disse não ter recebido qualquer notificação da ANAC sobre a Ryanair e a Groundlink.

No dia 17 de Junho, a ACT informou o Grupo Parlamentar do PCP que entrara nesse dia o pedido da ANAC para investigar se a Groundlink e a Ryanair estão a respeitar a contratação colectiva.

No mesmo dia, a ANAC altera a interpretação jurídica da norma, passando a considerar que para serem licenciadas as empresas só precisam de cumprir (1) contratação que tenham assinado (2) contratação colectiva vertical que tenha sido extendida (que não existe). Esta posição da ANAC é uma vergonha e completamente injustificável, e na prática equivale a considerar que as exigências contidas no artigo 6º, alínea f) do decreto-lei 275/99 não existem, pois cumprir o que se assina ou o que é imperativo para o sector é uma imposição legal para qualquer actividade.

Conclusões que importa retirar:

1. A ANAC demorou **157 dias a dar seguimento** às queixas apresentadas pelos trabalhadores. Demorou 78 dias a dar seguimento às conclusões da Assembleia da República. Quer se trate de incompetência ou cumplicidade, alguém já estaria demitido se não houvesse cumplicidades no Governo.

2. Nesses 157 dias o Presidente da ANAC recebeu **88 mil euros**, e é para se prestar a estes papéis que é pago como um rei.

3. O Presidente da ANAC **mentiu** quando disse no dia 4 de Maio que já pedira à ACT para investigar. Apanhado a mentir, alterou a interpretação jurídica para uma posição onde o respeito pela contratação colectiva existente deixa de ser um requisito. Já estaria demitido, se não houvesse cumplicidades no Governo.

4. Seis meses depois das denúncias, nem a Autoridade para as Condições do Trabalho, nem a Autoridade Nacional de Aviação Civil conseguiram apurar aquilo que **a própria Groundlink já reconheceu** em acta: não cumpre a contratação colectiva, ao contrário daquilo a que está expressamente obrigada por lei. Se isto não é cumplicidade, digam-nos o que é.

5. **A Lei é uma coisa elástica**. É imperativa quando lixa o trabalhador (quando impõe a liberalização) e não precisa de ser aplicada quando defende o trabalhador (quando impede o falso self-handling e quando obriga ao respeito da contratação colectiva existente para receber licenças de handling).

6. Em 80 dias, **o Ministro das Infraestruturas não fez nada** para cumprir uma Resolução da Assembleia da República, votada até pelo seu próprio partido. Nem sequer chamou as Organizações Representativas dos Trabalhadores para com eles discutir a situação do handling. Revela-se pois um Ministro completamente cúmplice com o modelo de «baixos salários e precariedade» que está a ser imposto.

8. Existe uma aliança de facto entre várias empresas do sector, as autoridades pseudo reguladoras e o Ministério das Infraestruturas, para degradar as condições de trabalho no handling, conseguir mais trabalho por menos dinheiro. **Uma aliança de classe**.

9. **A esta aliança é preciso contrapor uma outra**. A aliança dos que estão - de facto - contra o modelo de precariedade e baixos salários, contra uma liberalização onde dezenas de operadores competem entre si a ver quem consegue fornecer trabalhadores mais baratos e mais precários. A aliança dos que defendem uma contratação colectiva vertical que estabilize as relações laborais no sector, e que até esta existir vão exigir que as novas empresas respeitem a contratação existente como manda a lei. Uma aliança dos que recusam os despedimentos colectivos (realizados, em curso e projectados) e exigem a sua imediata reversão. Uma aliança daqueles que defendem um modelo económico assente no desenvolvimento do aparelho produtivo nacional e do trabalho com direitos. **É esta a única aliança onde o PCP participa activamente, uma aliança indispensável ao futuro de Portugal, uma aliança que é preciso alargar e que se constrói na luta**.

**Toda a solidariedade com a greve de 1, 2 e 3 de Julho
Unidade e luta de todos os trabalhadores do Handling!**

22 Junho 2016

sector.transportes@dorl.pcp.pt

Células no Aeroporto de Lisboa
Partido Comunista Português

