

---

## **PALAVRA DE ORDEM: PRECARIZAR!!**

Em Setembro de 2013 foi criado pelo governo um “grupo de trabalho” (mais um) para definir quais as prioridades de investimento nas infra-estruturas de elevado valor acrescentado, definindo 30 projectos prioritários até 2020; esta criação foi apadrinhada pelo Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, Sérgio Monteiro (também ele ex-membro do grupo de trabalho para a reavaliação das Parcerias Público-Privadas (PPP) e Concessões, bem como de diversas organizações internacionais na área financeira).

Este “grupo de trabalho” foi constituído maioritariamente por entidades privadas (sobretudo associações patronais) e NENHUMA ligada à aviação (nem ANA nem TAP, por exemplo). Mas este “grupo de trabalho”, de competência, conhecimento e interesses duvidosos (ou talvez não) conseguiu deixar “recomendações” e “eixos de intervenção” “não infraestruturais” no sector aeroportuário!

Mais uma vez, foi produzido um relatório feito à medida dos privados e que tem como pano de fundo mais precariedade para os trabalhadores, sobretudo no handling.

Essas recomendações, passam nomeadamente por eliminar os seguintes “constrangimentos”, identificados pelo “grupo de trabalho”:

- *Maior competitividade nas operações de handling (incluindo horário mais alargado) - Concretização até Dezembro de 2014. Como recomendação:*
- *Incentivar a entrada de mais um operador de handling no mercado.*
- *Alargar, sem agravamento de custos, o período de funcionamento nas operações de handling, evoluindo para 16h x 6 x 365 e posteriormente para 24 x 7 x 365. - Concretização: até Outubro de 2014*

Sublinhamos o pormenor ... “SEM AGRAVAMENTO DE CUSTOS”.

### Qualidade do serviço

Apesar da qualidade do serviço ter sido considerado boa, existem ainda alguns constrangimentos que importa referir:

- *Operações de handling pouco competitivas e com limitações de horário;*
- *Algum espaço de melhoria na qualidade dos serviços prestados aos passageiros dentro e nas ligações aos aeroportos;*
- *Necessidade de agilizar o cumprimento de todas as disposições legais ao nível da segurança (sistema de raios X, controlo de explosivos, ...) no aeroporto de Lisboa.*
- *Maior eficiência nos aspectos relacionados com o envio e recepção de bens alimentares ou perecíveis (Estudar e implementar mecanismos que permitam a imediata ou rápida expedição e recepção dos produtos perecíveis e/ou de temperatura controlada); - Concretização: até Dezembro de 2014*

### Intermodalidade

Foi referido pelos intervenientes nesta fase diagnóstica a falta de ligação de algumas infraestruturas aeroportuárias nacionais aos demais modos de transporte. Foram ainda referidos outros constrangimentos relacionados com a operação dentro dos próprios aeroportos, no que concerne a movimento de passageiros e manuseamento de carga. Entre eles destacam-se:

- Necessidade de construção de um centro de carga, com melhoria das acessibilidades e ligação à rede rodoviária principal no aeroporto de Lisboa;
- Condições limitadas para ligação eficiente entre avião, operadores de handling, alfândega e centros de distribuição no aeroporto de Lisboa;

Relativamente ao “Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa” – Descrição:

*Este projecto consiste na construção de um novo Terminal de Carga, em espaço cedido pelo Aeroporto de Lisboa (após acordo com a ANA). (...)*

*O novo espaço, provido de equipamento e utilizando self handling, permitirá uma maior concentração de actividades, redução de movimentos de mercadoria, evitando a deslocalização para o exterior do perímetro do aeroporto, aumentando a capacidade de resposta.*

*Investimento necessário: 5 M€ - Conclusão: até 2016*

Concluimos nós que, mais uma vez e na linha da ideologia predominante em Bruxelas, o governo se prepara para impor mais flexibilidade no handling, para além da entrada de mais um operador no mercado. Assim, o poder político continua:

- a tomar decisões baseadas em “grupos de trabalho” que nada percebem do sector.
- a seguir cegamente a ideologia dominante em Bruxelas, cujo objectivo é liberalizar e precarizar ainda mais o mercado do handling.

Não saberão estes senhores que:

- nos aeroportos nacionais já se trabalha 24x7x365 ? Ainda há poucos anos, a ANA (com dinheiros públicos) investiu milhões num novo terminal de carga?
- o mercado de handling em Portugal assenta em dois segmentos (companhias de bandeira – leia-se TAP - e companhias low-cost) e que estes dois segmentos não conseguem sequer sustentar 2 operadores, quanto mais 3?

Se sabem não é incompetência, é crime, pois a crescente precariedade e facilitismo que hoje predomina no sector tenderão cada vez mais a tornar o transporte aéreo mais inseguro e propenso a “desaparecimento de aviões”.

Nota Portway: A solicitação da Portway, a reunião sobre a negociação do AE marcada para 3 de Abril na DGERT não se vai realizar, sendo remarcada previsivelmente para dentro de duas semanas: Aguardamos que a DGERT nos comunique a data definitiva da alteração da reunião.

Nota SPdH: Depois de um período de alguma indefinição na estrutura da SPdH, cuja conclusão aguardámos com serenidade, fomos convocados para uma reunião a realizar no próximo dia 03 de Abril, sobre o tema “Análise de Horários de trabalho”. Esperamos pois, que estas longas semanas que passaram desde a última reunião e apresentação das nossas propostas (que são públicas) tenham permitido o amadurecimento e consolidação por parte da Empresa de horários que contemplem as reivindicações dos trabalhadores sobre estas matérias.