

LA SITUACIÓN DE LOS TRABAJADORES DEL AEROPUERTO

Que la situación de los trabajadores de las empresas de handling en el aeropuerto de Palma es insostenible es una cuestión que está fuera de toda duda. Incluso la situación de aquellos que mantienen su condición de personal fijo todo el año están siendo amenazados y alterados en sus derechos por las nuevas políticas económicas.

El trabajo a que todos deben aspirar de una jornada de ocho horas cinco días a la semana durante todo el año con un mes de vacaciones, es no ya una utopía si no un auténtico espejismo.

Aceptemos que la situación del turismo en Mallorca y el resto de las Islas es estacionaria, cada vez más, sin ser necesario tanto, y que ello fuerza a la aparición del tipo de trabajador fijo discontinuo, pero no a que esta discontinuidad se produzca también a lo largo del día en plena temporada.

La situación de los trabajadores del aeropuerto es de contratación de dos o tres horas, interrupción de este por la no llegada de aviones, continuación durante un par de horas más y nueva interrupción, etc...Y aquí aparece la solicitud de las empresas de un tercer turno; pero tampoco insisten mucho ya que este se cubre con otro operario. Esto convierte al trabajo a contratos por horas que realmente es contrato por tareas de aviones, y cuando este en concreto acaba, acaba también la contratación.

Los motivos que han llevado a esta situación son dos:

Por un lado el fraccionamiento del servicio de handling en varias empresas pasando de una pública, Iberia; a muchas privadas, tres de ellas generales y tres más de autohandling. Todo esto en un bien público como es el aeropuerto de Palma o el de Maó o el de Ibiza. Esto lógicamente lleva a que no todas puedan cubrir una jornada completa, pero es un riesgo que asumen al solicitar el servicio de handling. Lo malo es que solicitan estos servicios contando con que ganaran dinero a costa de los trabajadores y sus derechos.

Por otro lado está la macroorganización del turismo en Baleares que quiere abaratar a toda costa los gastos aeroportuarios para dejar más margen de beneficio al sector hotelero. Para esto cuenta con la inestimable colaboración de Aena, la que hasta poco fue empresa pública, que no cesa de solicitar descuentos a las compañías aeroportuarias y en rebajar gastos a estas. Aena se ha convertido en una gran fábrica de parados al limitar los gastos en el aeropuerto, dándose el caso de empresas que dependen totalmente de ella como las cintas de maletas o pasarelas de embarques, a las que reduce constantemente la asignación y se les obliga a estas a reducir personal y salarios.

Siempre se escucha que el turismo es la principal riqueza de nuestra comunidad y que de él comemos todos, pero esto no es del todo cierto y tampoco justo. El visitante paga una cantidad cerrada por su estancia aquí y de esta cantidad se pagan los gastos, y allí aparece Aena representando a otros ámbitos rebajando los gastos aeroportuarios mientras los hoteleros suben los precios de sus ya lucrativos hoteles.

Hubo un tiempo que en nuestros aeropuertos se trabajaba en tres turnos básicos: de 07 a 15, de 15 a 23 y de 23 a 7, no todos con igual asignación de trabajadores. Con este sistema de trabajo nuestra comunidad creció y se hizo la potencia turística que es, dando un servicio de calidad a todos los visitantes así como a los isleños que viajaban por necesidades. Llegaron las reformas laborales y las políticas neoliberales con sus destrucciones de derechos, creación de parados y multiplicación de beneficios amenazando a todos los sectores pero cebándose en el aeropuerto. Y en esto llegó la desmembración del sector y la acumulación de vuelos en las mismas horas llevando a los trabajadores a situaciones de pobreza.

La situación del aeropuerto es tal que una solución para muchos trabajadores y sus familias es trabajar simultáneamente en dos o tres empresas, haciendo unas cuantas horas en cada una. Con lo que se superan los tiempos de permanencia y de jornada limitados por ley al hacer la jornada en varias empresas. Esto puede suponer que se hagan jornadas de 14 y 16 horas de trabajo. Eso sí: no todos los días.

La contratación de eventuales es mucho más cruel. Cada empresa contrata para la temporada a los eventuales que necesita, pero para la siguiente temporada no contrata a estos mismos, si no a otros. Con lo cual cada empresa tiene dos listas de eventuales que va alternando de año en año, para asegurarse de que no consiguen consolidar sus derechos. Los trabajadores en esta situación van alternando las temporadas de compañía en compañía, cada temporada en dos o tres distintas de la del año anterior, todo esto soportado por el Convenio Colectivo del sector firmado por los sindicatos tradicionales.

Para llegar a esta situación se ha contado también con la inestimable colaboración de los sindicatos tradicionales que permitieron estos cambios. A raíz de ello han surgido nuevos sindicatos de funcionamiento democrático y asambleario que se han encontrado con una situación muy difícil pero no imposible. Si cuando se empezó a reducir la jornada para sacar las horas no productivas los sindicatos hubiesen obligado a repartir mejor el trabajo en lugar de reducir y fraccionar la jornada otro gallo nos cantarían. En todos los trabajos hay horas no productivas, pero no por ello se descuentan de la jornada. Ahí tenemos los ejemplos de los transportes por carretera o de los bares y comercios.

La cuestión de Aena merecería un tratamiento aparte y especial, su obsesión por reducir puestos de trabajo le lleva a crear infraestructuras, con dinero público, para que algunas compañías puedan embarcar y desembarcar por la pista, con el consiguiente peligro a los pasajeros. Para que no tengan que utilizar, y pagar, el servicio de jardineras o pasarelas. Ya lo hemos dicho: Aena es una fábrica de parados.

Palma 22 abril 2016.

Francisco J. Jiménez Vidal

661693695 fjimenezvidal@gmail.com

Secretario de Organización de CGT Illes Balears

Trabajador de handling