

REPORTAGEM. TRÊS DIAS DE PROTESTO DOS TRABALHADORES DA COMPANHIA IRLANDESA

O LADO ESCONDIDO DA RYANAIR

Bónus que não receberam, castigos por ficarem doentes e *bullying*: as razões por trás da greve da empresa. Por **Lucília Galha** e **Maria Espírito Santo**

Tinha acabado de aterrar no aeroporto quando percebeu que a gripe se tinha agravado: Inácio deixou de ouvir de um dos ouvidos e por isso foi imediatamente ao hospital, onde lhe passaram um atestado de uma semana em casa. Cumpriu de imediato o protocolo: ligou do seu telemóvel (o que é concedido pela empresa não permite fazer chamadas)

▼
As ameaças e os avisos que os trabalhadores recebem constantemente e que foram relatadas à **SÁBADO**

para a central da Ryanair, em Dublin, e deu conta da situação. “Gripe não é doença”, disseram-lhe do outro lado. Inácio acabou por reduzir o período de descanso para dois dias: “Não podia ficar uma semana sem receber.”

Inácio, 34 anos, trabalha para a Ryanair numa base aérea portuguesa. Está já há vários anos à espera de assinar um contrato de trabalho sem ser apenas com uma empresa de tra-

balho temporário subcontratada pela Ryanair, a Crewlink. Juntou-se à greve convocada no dia 30, porque acredita que há direitos que lhe devem ser reconhecidos – como o de descanso, em caso de doença.

Mas há mais. “As ameaças constantes são verdade. O *bullying* é verdade”, garante. Conta que a pressão e a intimidação são práticas recorrentes. A imposição que sofrem os tripulantes de cabine para fazer o máximo de vendas, então, não tem precedentes. Seja um voo das 6h da manhã ou da meia-noite, as ordens são para ligar as luzes de cabine e comunicar descontos: e na sala de tripulantes de cada base há uma tabela com as vendas alcançadas por cada um.

Inácio é apenas um dos muitos trabalhadores que se juntou à greve de três dias convocada para as bases áreas portuguesas – sexta-feira, dia 30 de Março, domingo de Páscoa, 1 de Abril e quarta-feira, 4 de Abril. Até ao fecho da revista ficámos com o balanço dos dois primeiros dias: de 350 tripulantes foram 52 os que trabalharam e ao todo foram cancelados 27 voos. A adesão foi de cerca de 90%, segundo o Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC). “As pessoas cansaram-se porque a precariedade dura há muitos anos. Perderam o medo e pediram ajuda ao sindicato”, afirmou a

“Gripe não é doença”

“Porque é que não vendeste mais?”



SÁBADO a presidente, Luciana Passo.

Até ao fim do ano passado só existiam dois associados da Ryanair sindicalizados – e pagavam as quotas às escondidas. A companhia proíbe que os seus trabalhadores sejam sindicalizados. “As quotas normalmente são debitadas nas empresas; nestes dois casos, não. Eles vinham aqui pela calada da noite”, conta a dirigente sindical. Neste momento já têm mais de 200 associados e todos os dias aparecem mais.

Os associados cresceram ao ritmo das queixas. Sem esquecer o *bullying* das vendas, a mais recorrente é a de que a companhia não aceita aplicar a Lei portuguesa, nomeadamente os direitos inscritos na Constituição e no Código de Trabalho (como o direito à greve ou à licença de parentalidade paga). Foi por essa razão que o sindicato convocou uma assembleia-geral da qual saiu uma moção que determinou três dias de greve. “Nós somos a cara, mas a proposta é feita exclusivamente pelos tripulantes da Ryanair”, explica Luciana Passo. A companhia, em comunicado, alegou que a greve foi “convocada e organizada por elementos de tripulação de cabine da TAP, Easyjet e SATA”.

Aquilo que começou como uma manifestação nacional pode ultrapassar fron-

“Se faltarem 10 cafés, cada um vendido a 3 euros, então são retirados 30 euros a cada tripulante”

“Se voltares a faltar ao trabalho despedimos-te”

7 voos

foram realizados com recurso a substituição de grevistas por tripulantes estrangeiros, no segundo dia da greve, denunciou o sindicato

ATÉ AO FIM DO ANO PASSADO SÓ EXISTIAM DOIS TRIPULANTES SINDICALIZADOS. AGORA SÃO 200

teiras: o sindicato anunciou no dia 2 estar a tratar dos “procedimentos necessários para a realização de uma greve Europeia dos Tripulantes de cabine da Ryanair, contra as condições de trabalho existentes nessa empresa irlandesa.” França, Alemanha, Espanha, Itália, Bélgica e Holanda estão nas negociações.

Contrato zero horas

Apesar das imagens de longas filas nos aeroportos de Lisboa e do Porto – passageiros com voos cancelados, e sem informações, a companhia minimizou o impacto do protesto: “A grande maioria dos nossos tripulantes de cabine em Portugal trabalharam [no domingo, 1 de Abril] dentro da normalidade. Um pequeno número dos primeiros voos do dia foram cancelados ou sofreram ligeiras perturbações, sendo estes clientes recolocados em outros voos”, disse a Ryanair.

O sindicato admitiu que a adesão foi grande mas podia ter sido maior. Afirmo que a companhia irlandesa terá pedido a trabalhadores de outras bases áreas para fazerem substituições – contra o artigo 535º do Código de Trabalho, Proibição de substituição de grevistas. A SIC divulgou a conversa de uma funcionária espanhola que se recusou a abdicar da folga para ajudar nos

percursos para Portugal. Disseram-lhe que poderia “enfrentar graves consequências legais”.

Em resposta a SÁBADO, uma fonte oficial da ACT (Autoridade para as Condições do Trabalho) esclareceu que “tomou conhecimento de alegadas irregularidades relacionadas com o direito à greve dos tripulantes da Ryanair” e que “desencadeou uma acção inspectiva”. Na terça-feira, 3, o ministro do Trabalho, Vieira da Silva, admitiu punir a companhia se houver indícios “de que está a ser posto em causa um direito fundamental”.

Mas há mais irregularidades – e os relatos desagradáveis multiplicam-se. Como a transferência de Filipe, 37 anos. Quando em 2013 pediu para se mudar de Faro para Lisboa, para ficar perto da família, foi prejudicado: a companhia reduziu-lhe o salário em cerca de 4 euros por hora. O comissário de bordo não teve alternativa senão aceitar, já que aproveitava todas as folgas para estar com a família e as viagens eram dispendiosas. Mas não foi a única vez que perdeu dinheiro desde que começou a trabalhar na Ryanair, em 2009.

Acontece todos os meses por alegadas discrepâncias no *stock* dos bares a bordo. “Por exemplo, se faltarem 10 cafés, cada um vendido a três eu- ▶



ros, então são retirados 30 euros a cada tripulante”, diz à SÁBADO. Nem os bónus correspondem ao que seria esperado – as vendas a bordo são o que dá mais lucro à companhia e os tripulantes têm direito a receber 10% daquilo que facturam. Houve um mês em que facturou 50 mil euros, mas nem mil entraram na sua conta. A tripulação com que Filipe voa tenta contornar o sistema. “Eles dão-nos um *smartphone* para processar as vendas. Tentamos que todos cheguem ao fim do dia com o mesmo valor”, conta.

Tem três filhos, duas raparigas e um rapaz, mas não gozou um único dia das três licenças de paternidade a que tinha direito. É que, se não voar, a companhia não lhe paga. Tem o chamado contrato de zero horas, em que o trabalhador só é pago pelas horas que trabalha. E nem está a descontar para a Segurança Social portuguesa. Só em 2011 foi determinado que os trabalhadores têm de descontar nos países em que operam, mas foi dado um período de transição de 10 anos para que os contratos anteriores fossem convertidos. O dele ainda não foi.

Filipe está à espera do seu quarto contrato de três anos. “Aderindo à greve [o que acabou por acontecer], não devo receber contrato, devo ser despedido”, admite. Uma das cláusulas do contrato que assinou – que é da Crewlink, que se rege pela lei irlandesa –, determina que “qualquer interrupção do serviço devido a questões laborais ou greves [...]” pode resultar em despedimento. Se isso acontecer admite levar a companhia a tribunal. Sublinha: “A questão não são os salários, não queremos ganhar mais, queremos é melhores condições”.

Pagar pela entrevista

O facto de haver um contrato assinado não significa que não haja ilegalidades. As cláusulas que se afastem dos direitos, liberdades e garantias consagrados na Constituição são consideradas inválidas, explica Paulo de Moura Marques, advogado especialista em direito público e direito aéreo. Situações relatadas à SÁBADO como a baixa médica ser encarada como uma falta injustificada, ou se-



O polémico CEO da Ryanair, Michael O'Leary, que entrou este ano para a lista dos multimilionários irlandeses

rem aplicadas sanções disciplinares mediante apresentação de baixa médica, a proibição de os trabalhadores se sindicalizarem ou de fazerem greve, são alguns exemplos. “Consagramos na nossa lei o princípio de que há um conjunto de regras que são direitos fundamentais e que serão sempre preservados. Que não poderão as partes afastar por contrato, nem a própria lei, porque é constitucional”, diz o advogado.

Bruno, que nem quis divulgar a sua idade verdadeira, foi piloto da companhia durante três anos; saiu há cinco meses pela situação precária em que estava, mas também por causa das alegadas ilegalidades da empresa. Acabado de sair do curso, a Rya-



86
bases

em 207 aeroportos e 2.000 rotas. A base principal é no aeroporto de Londres Stansted

nair foi o primeiro sítio onde trabalhou. Era uma companhia em crescimento, num período de crise na Europa, com bastantes desempregados. Pagou os voos para ir a uma entrevista, a Dublin, e também pagou pela própria entrevista de trabalho – 342 euros.

Nunca esteve directamente ligado à Ryanair, trabalhava como empregado por conta própria. Um contabilista indicado pela própria companhia criou uma empresa de responsabilidade limitada onde estava ele e mais dois pilotos. A sua empresa trabalhava para uma outra de recrutamento, chamada Storm Mcginley, que fazia a ponte com a Ryanair. Bruno recebia através do contabilis-

As cláusulas mais polémicas dos contratos

Os trabalhadores têm de pagar as suas fardas e não podem manifestar-se

1. Faltas “A Companhia não paga os dias em que estiver ausente por doença. [...] A Companhia pode requerer a qualquer momento que seja examinado por um profissional de saúde independente, à escolha da Companhia...”

2. Farda “O trabalhador receberá uma farda e o seu custo será debitado do salário. Serão feitas deduções de 30 euros/mês [...] por 12 meses. Se o trabalhador sair antes do pagamento [...] acorda que o restante lhe seja retirado”

3. Confidencialidade “O trabalhador não deve em qualquer momento, durante o contrato ou depois de este terminar, recolher material sobre as operações da empresa para ser usado na comunicação social”

4. Interrupção do trabalho

“Não poderá haver nenhuma interrupção de serviço neste acordo devido a disputas laborais, greves, etc. Se assim for, qualquer acordo com o trabalhador em causa terminará”

ta, a quem tinha de pagar pelo menos 100 euros todos os meses. "Além do facto de a Ryanair não ter nada a ver connosco, não tinha de pagar a minha Segurança Social nem seguro de saúde, vim a descobrir que trabalhava em Espanha mas pagava impostos na Irlanda", conta. Percebeu da pior maneira: um dia precisou de ir ao hospital e disseram-lhe que não estava no sistema.

Quando, em Setembro de 2016, um grupo de pilotos da companhia foi investigado na Alemanha por suspeitas de fraude fiscal, num esquema parecido com o dele, decidiu sair.

Já Júlia, 27 anos, trabalhou dois anos para a companhia aérea: o primeiro foi em Bristol, o segundo numa base aérea, em Portugal. Recorda um mês difícil, em 2013, quando esteve doente: tinha uma tosse intensa que não a deixava dormir por isso faltou algumas vezes ao trabalho. Ligou sempre a avisar que ia faltar e tinha prova médica de que estava doente. No entanto, foi já depois desse período – enquanto estava de férias, em Lisboa – que foi obrigada a viajar à Irlanda, para uma reunião. Numa correria, foi apanhar o avião a Faro: chegada a Dublin, o tal encontro durou só 15 minutos. Disseram-lhe que não podia faltar mais. Júlia argumentou que tinha estado doente e que não se sentia em condições para voar – avisaram-na de que seria despedida se repetisse. Júlia refere que nos meses altos podia ganhar 1.500 euros, mas como estava nas bases sazonais podia ficar 3 ou 4 meses sem trabalho.

Lara, de 26 anos, que foi assistente de bordo durante um curto período (seis meses), em 2013, na Alemanha, também aponta a falta de sensibilidade. Recorda o dia em que se deslocou ao aeroporto para entregar, pessoalmente, um atestado médico – um telefonema não era suficiente, tinha de mostrar que estava doente.

Leis e mobilização

Em Setembro de 2017, um acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia (na sequência de um processo interposto por trabalhadores com base na Bélgica contra a companhia) determinou que a base do trabalhador, ou seja, o aeroporto a partir

BEN HARPER AND CHARLIE MUSSELWHITE M/6



30 ABRIL
1 MAIO DATA EXTRA
AULA MAGNA RADAR

Cristina Branco M/6



15 Maio
Teatro Tivoli BBVA
Lisboa
23 Maio
Casa da Música
Porto

vetusta morla M/6
Mismo Sitio, Distinto Lugar



25 **MESGOTADO**, Hard Club
26 MAIO, Coliseu Lisboa

CHICO BUARQUE M/6



COLISEUS
2-3 JUN
PORTO
7-8-9 JUN
10 DATA EXTRA
LISBOA

LCD SOUNDSYSTEM M/6

CONVIDADO ESPECIAL
SHIT ROBOT
DJ SET

19 | 20 | 21 JUNHO
COLISEU LISBOA RADAR

MARILYN MANSON M/6

CAMPO PEQUENO
27 JUNHO 2018



LENNY BRIVITZ M/6
RAISE PUBLICATION TOUR 2018



1 JUL · LISBOA ALTICE ARENA

OZZY OSBOURNE M/6

NO MORE TOURS 2
CELEBRATING 5 DECADES OF THE PRINCE OF DARKNESS. LIVE!

Judas Priest SPECIAL GUEST

2 JULHO LISBOA ALTICE ARENA



SAIBA MAIS SOBRE ESTES E OUTROS ESPETÁCULOS EM EVERYTHINGISNEW.PT
BILHETES: FNAC, WORTEN, EL CORTE INGLÉS E WWW.EVERYTHINGISNEW.PT



▶ As vendas a bordo são o que mais dá lucro à companhia e os tripulantes têm direito a receber 10% do que facturam, mas isso nem sempre acontece

do qual ele opera, deve ser critério para determinar a legislação aplicada. “Esta questão de aplicação da lei tem muito a ver com a determinação de algumas companhias aéreas reclamarem para uma certa jurisdição os direitos do seu trabalhador”, explica à SÁBADO Paulo de Moura Marques. Até porque, admite o especialista, há uma tendência de, por intermédio dos contratos de trabalho, alterar a legislação.

É o que se está a passar com a Ryanair, acusam os trabalhadores portugueses de que, apesar de a sua base ser em Portugal e de descontarem para a Segurança Social, têm um contrato irlandês (que, em muitas situações, não é da própria companhia) e de terem de se sujeitar ao regime aplicado na Irlanda. “Como a licença de parentalidade, que naquele país não é paga”, esclarece Fernando Gandra, também dirigente sindical.

O acórdão do Tribunal Europeu deu o mote para a mobilização dos trabalhadores portugueses. “A questão não é nacional, mas transnacional”, diz o advogado. Segundo o SNPVAC, já aconteceu em pelo menos dois países europeus, França e Dinamarca, os governos se impõem à companhia, face ao desrespeito de regras laborais e constitucionais. A decisão da Ryanair foi fechar as bases que tinha nesses dois países – onde as operações eram residuais. “Nesta altura, eles não se podem dar ao luxo de perder aviões e frota”, considera o diri-

gente sindical. Mas, na quarta-feira 28 de Março a companhia ameaçou reduzir o número de aviões nas bases portuguesas se a greve avançasse, como aconteceu. A Ryanair está em Portugal desde 2009, tem quatro bases (em Lisboa, Porto, Faro e Ponta Delgada) e 20 aviões.

A empresa irlandesa nasceu em 1984 como uma companhia aérea pequena, com as primeiras bases em Dublin e Londres (Stansted), mas cresceu rapidamente – hoje está em 34 países. Michael O’Leary é o CEO da Ryanair, conhecido pelos seus comentários descabidos. “Eles deviam pagar 60 euros por serem tão estúpidos”, disse um dia sobre os passageiros que se esquecem de imprimir os cartões de embarque. Entretanto, já é um dos ho-

O negócio dos bilhetes

A forma de a companhia estabelecer bases nos países

“O negócio da Ryanair é vender passageiros às regiões”, diz Fernando Gandra. As promoções pontuais de 1 euro servem para **cumprir as quotas e ganharem contrapartidas**, explica o dirigente sindical. Mas a venda de bilhetes não resulta necessariamente em passageiros no avião.



13 mil tripulantes

compõem a frota da Ryanair. Destes, cerca de 4.600 são pilotos, segundo dados oficiais da companhia aérea

É COMUM OS CHEFES DE CABINE RECEBEREM CARTAS NOS CACIFOS. SÃO AMEAÇAS DA EMPRESA

mens mais ricos do país – entrou este ano para a lista da *Forbes* dos multimilionários irlandeses.

Vendas com turbulência

O ritual é sempre o mesmo. Depois da aterragem segue-se a reunião com o supervisor de base, conta Inácio. A primeira pergunta é: “Porque é que não vendeste mais?” Os próprios supervisores vivem em competição, conta, dado que os resultados entre países são comparados. “O português quer fazer mais do que o espanhol e por aí adiante.” E é comum os chefes de cabine receberem cartas nos seus cacifos: “São ameaças. Dizem que vão continuar a monitorizar a prestação e que se não houver melhorias temos de justificar porquê.”

Mas há quem entre no espírito – Inácio chama-lhes “os freaks das vendas”. Chegam ao ponto de passear o carrinho de vendas em alturas despropositadas: “Já estive num voo com muita turbulência em que um comissário de bordo estava a passear com o carrinho”, conta.

A monitorização é constante. Nos telemóveis concedidos pela empresa (que permitem também fazer os registos das compras) têm acesso a uma aplicação interna da Ryanair a que os funcionários devem aceder diariamente. “Se há um dia em que não entramos vêm perguntar-nos porquê”, diz Inácio. A *app* dá conta das promoções mas também serve para os superiores comunicarem: “As greves não alcançam nada sem ser a destabilização para os nossos clientes”, lê-se num *tweet* interno de Eddie Wilson, responsável pelos recursos humanos, no dia 27 de Março.

À semelhança de outros funcionários entrevistados pela SÁBADO, Inácio reconhece a boa preparação da empresa: “O curso é exigente, tem de se ter notas muito altas para passar.” Mas os trabalhadores exigem transparência: “As pessoas têm de saber a verdade. Têm de saber porque é que podem comprar voos a 20 euros.”. E no seu caso pessoal, não tem dúvidas: “Mal consiga lugar noutra sítio, mudo. Já estou a ir a entrevistas.”

Os nomes dos trabalhadores da Ryanair são fictícios.