

TAP – QUE SOLUÇÕES PARA O FUTURO?

Manuel Godinho

Nos 64 anos da sua existência, a TAP tem sido confrontada com diversas situações críticas, como seja o fim dos mercados coloniais, o processo de privatização iniciado com a integração no grupo Qualiflyer da Swissair que se gorou com o colapso desta, a segmentação e privatização do handling, a acumulação de prejuízos ao longo dos últimos anos.

Porém, graças à vontade e dedicação dos seus trabalhadores, as dificuldades foram sendo superadas e a TAP continua a ser uma das maiores empresas portuguesas ainda que colocada perante ameaças gravosas para o seu futuro, nomeadamente o propósito governamental de privatizar o capital ou sectores da sua actividade, o défice de 2008 e o passivo acumulado de 1.400 milhões de euros.

A opção da privatização tem estado presente na estratégia de gestão da actual administração, estando com ela relacionada a compra da VEM no Brasil cujos problemas de tesouraria e falta de clientes a TAP tem suprido, a compra das acções da Globalia na SPdH, a compra da Portugália, todas com vista a alcançar uma dimensão que aumente o interesse de potenciais investidores. Nota-se um preocupante paralelismo com as inúmeras compras feitas pelo grupo da Swissair e que precipitaram a falência.

De todos os negócios, aquele que parece ter sido bem sucedido é o da Portugália mas a necessidade de renovar a respectiva frota levanta um problema de solução difícil tendo em conta as carências de capital que afectam a TAP.

O diploma de privatização da TAP remonta à década de 80 do século passado e já foi objecto de alterações. Serviu para a privatização do handling (actual SPdH), que teve resultados desastrosos e faz perigar a subsistência da empresa.

Para quem andar minimamente informado sobre o que se passa no sector da aviação comercial na Europa, é evidente a desproporção de forças entre os gigantes que dominam o mercado e as pequenas companhias nacionais. Estas, tendo deixado de receber apoios dos respectivos Estados por imposição da União Europeia, são vendidas (Swissair, Austrian, BMI, Alitalia, Sabena-Brussels à Lufthansa), ou fundem-se (KLM-Air France e possivelmente a British Airways e a Ibéria), ou arrastam-se penosamente para o fim anunciado (Olympic Airways).

Á partida, as pequenas companhias nacionais encontravam-se em desvantagem, agravada pela liberalização do mercado e o incremento da concorrência, bem como pelos preços do combustível e por quebras de tráfego a nível global. Uma ex-comissária europeia dos transportes, previu há poucos anos que o panorama da aviação no espaço comunitário tenderia para um número reduzido de companhias, 4 ou 5 de grande dimensão, ficando reservado às que conseguissem sobreviver o papel de companhias regionais.

De facto, não é isto que se pode querer para a TAP e muitos trabalhadores são contrários à privatização. A resistência que desenvolveram contra a privatização do handling só foi vencida com a garantia em diploma governamental de todos os direitos que agora lhes querem usurpar.

Não é, por conseguinte, entregando o capital da TAP, quer partes sociais, quer segmentos de actividade, a investidores privados que salvará a TAP, pois que estes privilegiam o lucro desprezando outros factores como o interesse nacional.

A TAP tem reais condições para ser uma empresa viável, designadamente a qualidade dos seus recursos humanos, o conhecimento dos seus mercados principais, a preferência dos portugueses.

Em épocas de crise, a TAP precisa de adaptações da gestão no sentido de atenuar os impactos negativos e de pontuais auxílios financeiros do Estado. Não adianta envenenar a opinião pública com o anátoma da distorção da concorrência por causa das ajudas estatais. Têm sido concedidas a várias companhias europeias e nada acontece. Aliás foi a directiva do handling que forçou a privatização do handling pela qual a TAP está a pagar um preço muito elevado.

Como companhia nacional de bandeira, são incontornáveis os serviços prestados aos portugueses da diáspora, a receita obtida no estrangeiro, as receitas fiscais arrecadadas pelo Estado português, a presença emblemática do país na Europa, em África e nas Américas.

Faz, pois, todo o sentido manter a TAP como companhia aérea de capitais exclusivamente públicos, única solução que garante a continuidade dos serviços prestados no interesse do país.