



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

REQUERIMENTO Número \_\_\_\_\_ / XI ( \_\_\_ª)

PERGUNTA Número 262 / XI ( 1ª)

Assunto: **Situação e futuro da Manutenção e Engenharia da TAP**

Destinatário: **Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**

*Exmo. Sr. Presidente da Assembleia da República*

Expeça-se
Publique-se
19 / 112009
O Secretário da Mesa

O Governo optou por mobilizar gigantescos recursos financeiros da TAP para o ruinoso negócio da VEM, atrasando investimentos decisivos no reforço da manutenção TAP/Portugal – de que se destaca o exemplo concreto do projecto de alargamento da oficina de motores. A Manutenção TAP sempre deu lucros à companhia, e continua a dar. E sempre representou um capital de excelência e qualidade internacionalmente reconhecido. Mas com a compra da VEM/Brasil, e a sua mudança de nome para Manutenção TAP/Brasil, as últimas contas da companhia já apresentam a manutenção como deficitária, apesar de tal realidade se dever ao facto dos lucros da Manutenção TAP/Portugal não serem suficientes para cobrir os prejuízos da Manutenção TAP/Brasil (ou seja, da VEM).

Soubemos que no seguimento destas opções, uma parte significativa da manutenção dos Aviões da SATA, empresa nacional e pública, bem como da White, já é feita no Brasil e não em Portugal. E por outro lado, tomámos entretanto conhecimento que, dando seguimento a estas opções, e revelando outras até hoje não assumidas publicamente, a TAP decidiu enviar em Janeiro de 2010 o seu primeiro avião para efectuar a manutenção no Brasil. Neste quadro, não podemos ignorar que são conhecidos défices dos índices de qualidade da manutenção efectuada na VEM comparativamente aos padrões praticados na TAP.

Recordamos que no início deste ano, em 17-02-2009, o Grupo Parlamentar do PCP apresentou uma Pergunta ao Governo (n.º 1247/X-4.ª) sobre esta mesma matéria. Várias questões concretas colocadas pelo PCP ao Governo ficaram sem resposta e que continuam perfeitamente actuais, de que destacamos entre outras as seguintes:

1. «Exactamente há quantos anos continua por concretizar o projecto de expansão e qualificação das instalações da Manutenção e Engenharia da TAP no Aeroporto de Lisboa? Por que motivos se mantém esse projecto em suspenso – e até quando?
2. Como explica o Governo esta ausência de investimento nas instalações da Manutenção e Engenharia da TAP em Lisboa, a par da transferência de pessoal e de investimentos da empresa para o Brasil?
3. Quais os custos estimados de mais esta “reestruturação” da Manutenção e Engenharia da TAP?



4. O Governo garante que não haverá absolutamente nenhuma transferência ou deslocalização de serviços e/ou operações da Manutenção e Engenharia da TAP para o Brasil?»

O Governo PS então em funções respondeu apenas que «com a aquisição da VEM não se verificou, nem está prevista, a transferência de pessoal para o Brasil, sendo que a presença de alguns quadros da unidade de Manutenção e Engenharia no Brasil, dando apoio em áreas técnicas específicas, não configura, de todo uma transferência desse pessoal».

Ainda nessa ocasião alertámos que estaria «prevista para breve (eventualmente já para o segundo trimestre deste ano) a integração plena da VEM nas contas da TAP, com a TAP a absorver assim um passivo significativo que seguramente se reflectirá de forma negativa no seu desempenho económico-financeiro – provavelmente até a proporcionar discursos alarmistas já ouvidos noutros processos para justificar privatizações...» E tal como nessa ocasião, voltamos a recordar que em 24 de Janeiro de 2006, a Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações recebeu em audiência a Comissão de Trabalhadores da TAP, que manifestou aos Deputados a sua apreensão face às possibilidades de transferência de trabalhos de manutenção de aeronaves para o Brasil, em resultado da aquisição da VEM pela TAP. Estas preocupações foram prontamente desmentidas pelo Presidente da TAP. A realidade aí está para ser verificada.

Assim, ao abrigo do disposto na alínea d) do Artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e em aplicação da alínea d), do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, pergunto ao Governo, através do **Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**, o seguinte:

1. Assume o Governo o apoio e a responsabilidade política face a estas opções de gestão que estão, objectivamente, a colocar em risco o prestígio da Manutenção TAP e a prejudicar o desenvolvimento do sector produtivo nacional?
2. Vai continuar o Governo a subordinar as necessidades reais de desenvolvimento da economia nacional ao “objectivo supremo” de privatização da TAP?

Assembleia da República, 19 de Novembro de 2009.

O Deputado:

Bruno Dias