



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS  
Grupo Parlamentar

## Projeto de Resolução n.º \_\_\_/XII – 4.ª

### **Pela defesa, desenvolvimento e gestão pública da TAP como companhia aérea de bandeira nacional**

#### **Exposição de Motivos**

O Governo Português tem, desde há largos anos, um único objetivo estratégico para a TAP: vendê-la. É aliás esse o mandato da Administração da TAP: criar as melhores condições para que o Governo consiga vendê-la.

Essa é mesmo a primeira e mais decisiva mudança que se impõe. É urgente inverter esta política fixada na privatização da TAP, considerar a empresa como o ativo estratégico que é, e apoiá-la de todas as formas necessárias.

A TAP é o maior exportador nacional, com mais de dois mil milhões de vendas ao exterior, assegurando mais de sete mil postos de trabalho diretos na companhia aérea e, no seu conjunto, mais de doze mil postos de trabalho diretos no Grupo TAP; sendo ainda responsável por, pelo menos, mais dez mil postos de trabalho indiretos. Trata-se de uma empresa que faz entrar anualmente na Segurança Social quase 100 milhões de euros só da TAP SA, e faz entrar quase outro tanto no Orçamento de Estado via IRS, uma Empresa que prestigia o país, e que, além disso, é fator de soberania.

Não se trata apenas do muito que se coloca em risco com a privatização da TAP, que implicaria a destruição da empresa no curto ou médio prazo. Trata-se igualmente do muito mais que a Empresa pode dar ao país se devidamente apoiada.

**O PCP defende que sejam libertadas as empresas públicas, e nomeadamente a TAP, das restrições à gestão atualmente impostas pelo Governo.**

Os últimos governos, e o atual governo em particular, bem como a União Europeia, vêm criando um quadro regulatório do funcionamento das empresas públicas que na prática se destina a impedir que elas possam funcionar. Depois de provocar deliberadamente esses constrangimentos, os governantes afirmam a suposta necessidade das privatizações – invocando uma “agilidade e

flexibilidade de gestão” que é precisamente retirada e impedida por eles mesmos, por sua própria decisão política.

Não é por acaso que são recorrentemente abordadas situações nas empresas públicas, que resultam desses constrangimentos e “amarras” com que o Governo as tem manietado: de demorarem seis meses a contratar o pessoal que necessitam para poder crescer, como aconteceu com a TAP em 2014; de serem impedidas de contratar trabalhadores e por isso perderem trabalhos para empresas concorrentes; de necessitarem de autorizações que tardam para poderem negociar contratos rotineiros como os de abastecimentos nos aeroportos, com esses atrasos a provocar perdas avultadas; de terem políticas de stock completamente erradas; de verem muitos dos seus melhores profissionais imigrarem cansados dos baixos salários, da sistemática perseguição a quem trabalha e do desrespeito pelos contratos e pela dignidade, etc.

A libertação das empresas públicas desses constrangimentos e “amarras” é uma necessidade absoluta. No caso da TAP, mas não só, é uma necessidade imperiosa. E não se pense que estes obstáculos trazem qualquer benefício às empresas, que reforçam o controlo sobre a despesa e a execução orçamental. São meras ferramentas burocráticas que se destinam a alcançar um único resultado: tornar impossível o funcionamento das empresas públicas. O que traria benefícios às empresas seria uma muito maior agilidade e transparência no funcionamento e o reforço dos mecanismos e efetividade do controlo de gestão por parte dos trabalhadores.

### **O PCP defende que se apoie a TAP na resolução do problema da ex-VEM, agora designada Manutenção Brasil.**

Para explicitar a dimensão e a importância deste problema, importa lembrar que os custos que a TAP já assumiu com a compra da VEM são superiores à totalidade do passivo da TAP (excetuando do passivo o leasing de aviões).

É uma contabilidade que está por revelar, mas estarão em cerca de 500 milhões de euros os custos já suportados pela TAP com essa aquisição.

Os Governos permitiram esta operação desastrosa, mantida até hoje para servir o interesse dos grupos económicos, potenciais compradores na privatização da TAP. Mas os mesmos governos, e o atual governo em particular, evidenciaram-se sempre incapazes de utilizar a diplomacia portuguesa para desbloquear a situação, e junto das Autoridades Brasileiras encontrar uma solução que servisse os interesses dos dois países, defendesse os direitos dos trabalhadores de ambos os países e assegurasse a viabilidade da empresa, e não à custa da TAP como tem vindo a acontecer.

Da mesma forma pode e deve ser atribuído um papel mais importante à diplomacia portuguesa para desbloquear outras situações, como por exemplo a

da Venezuela, em vez de ser reduzida à condição de agente diplomático de operações de alienação, com um portfólio de empresas para vender.

**O PCP defende que se invista na Manutenção da TAP – modernizando-a, alargando os quadros de pessoal e as instalações**

A Manutenção e Engenharia da TAP é um sector fundamental para a companhia por muitas e variadas razões. Nomeadamente, porque influencia fortemente a operacionalidade e próprio o custo do transporte e, também, porque muito do prestígio da companhia, granjeado ao longo de anos, assenta exatamente na segurança de voo e na fiabilidade da frota.

A Manutenção e Engenharia da TAP deve ser dimensionada em recursos humanos, equipamentos e instalações, de modo a poder dar resposta ao crescimento da frota com a mesma segurança e fiabilidade que são a sua imagem de marca. Ao contrário do que nos é mostrado no PETI3, onde os investimentos para alargamento do Aeroporto de Lisboa são todos no sentido de satisfazer as encomendas de multinacionais do sector – DHL e FedEx nomeadamente – a verdade é que existem espaços que facilmente poderão ser afetos para a Manutenção da TAP.

No plano dos equipamentos e instrumentos de trabalho, além do que foi desviado para o Brasil, a TAP tem vindo há anos a atrasar investimentos necessários, em nome das regras restritivas que foram impostas às empresas públicas. Esta política tem que invertida.

Da mesma forma, a profunda sangria nos quadros da Manutenção e Engenharia tem que ser rapidamente travada e, em vez da atual visão redutora e economicista, é indispensável redignificar as condições de trabalho, alargar o quadro de pessoal para satisfazer as necessidades de crescimento, de modo a que a manutenção de toda a frota possa voltar a ser feita em Lisboa, e perceber que a formação de trabalhadores altamente qualificados na TAP é também uma importante forma desta contribuir para a riqueza nacional.

**O PCP defende que se ponha termo à instabilidade no Handling/Assistência em Escala e se reforce a ligação da SPdH à TAP**

Desde que os governos optaram por separar o handling da TAP, para depois o poder privatizar, que a desestabilização é a marca deste sector, que já foi dos mais prestigiados e lucrativos da TAP. Foi a “aventura” da venda à Globália, tão desastrosa que obrigou a TAP a readquirir o capital poucos anos depois; foram depois as pressões para uma nova venda, finalmente concretizada à Urbanos, que a «comprou» à TAP sem nada pagar por ela, e ficando ainda a receber um “fee de gestão” que ronda os dois milhões por ano. Perante a indiferença dos Governos, sucedem-se as queixas de gestão danosa, prolifera a precariedade e a arbitrariedade e degrada-se a qualidade do serviço.

Entretanto, para promover a precariedade, cria-se um quadro regulador que depois não se cumpre, e vai-se alterando o regulador, e as regras, sem nunca ter a preocupação de as cumprir, prolongam-se licenças provisórias anos a fio e, em vez de introduzir a estabilidade num sector que é fundamental à operação aeroportuária, e que deveria ser uma mais-valia para a TAP, o Governo promove agora novas alterações de regras, querendo introduzir mais operadores onde já há operadores a mais.

A real intenção destas políticas é clara: forçar uma ainda mais brutal redução do preço da força de trabalho, através da precariedade, da desregulamentação de horários e do trabalho, e da redução dos salários reais. Esse é o único objetivo real de todo o processo de desestabilização do handling.

Apoiar a TAP implica também travar este caminho. Recolocar o capital da SPdH na TAP. Estabilizar as relações laborais no sector através de uma contratação coletiva que retire a pressão da concorrência sobre o preço da força de trabalho. Combater a precariedade e a falsa prestação de serviços, promovendo a estabilidade no trabalho.

### **O PCP defende que sejam resolvidas as necessidades de capitalização da TAP**

A capitalização da TAP tem sido uma questão amplamente empolada, e apresentada como razão fundamental para apresentar a privatização como uma suposta inevitabilidade.

É inquestionável que o normal seria que o Estado, além de tudo o que recebe da companhia, pudesse proceder à sua capitalização quando necessário. Impedi-lo em nome de uma pretensa igualdade com as empresas privadas é uma falsa questão, pois essas empresas podem ser capitalizadas pelos seus detentores. E negá-lo por razões de dificuldades orçamentais é desonesto, pois não podemos esquecer que no último ano o Estado realizou aumentos de capital de mais de mil milhões de euros em empresas públicas para que estas pudessem pagar as desastrosas apostas em contratos “swap”.

O que tem faltado é vontade política – porque o projeto foi sempre o de privatizar – e tem sobrado vontade da banca em ganhar dinheiro com os empréstimos à TAP colocada pelo Governo na sua total dependência para garantir o capital necessário para investimentos prioritários.

### **O PCP defende o fim do favorecimento e financiamento público às companhias concorrentes à TAP.**

Escudando-se no seu entendimento das «regras da União Europeia», os sucessivos governos têm, ao longo dos anos, financiado todas as concorrentes ao mesmo tempo que recusa financiamentos à TAP. A situação mais escandalosa acontece com as chamadas companhias “low cost” que recebem milhões por via dos “incentivos” à abertura de novas bases, rotas e por passageiro

transportado, num valor global absoluto muito mais significativo do que a TAP, e ainda beneficiam de tratamentos privilegiados no que respeita às taxas aeroportuárias e ao handling.

Quando se refere “as regras” da União Europeia, ou ainda “as regras” do “mercado”, importa sublinhar que essas regras estão feitas para impor a concentração monopolista e liquidar as empresas nacionais. As regras estão feitas para que as multinacionais possam fazer todo o tipo de exigências e pressões, com o argumento de que só operam no país se tiverem as condições que querem – enquanto a empresa nacional, que opera no país em que é companhia aérea de bandeira, é gravemente penalizada por outra multinacional a quem se entregou a gestão aeroportuária.

É imperativo colocar um ponto final a esta situação. A obediência cega e extremista às regras da UE para a aviação comercial está a produzir resultados que atentam contra a economia e soberania nacionais e contrariam de forma escandalosa a própria letra dos tratados europeus.

**Nestes termos, e tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do Artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do número 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República adote a seguinte**

### **Resolução**

**A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, resolve recomendar ao Governo:**

1. O cancelamento imediato e definitivo da privatização da TAP.
2. O levantamento das restrições atualmente em vigor para a gestão pública, resultantes da legislação em vigor, designadamente a Lei do Orçamento do Estado e a Lei dos Compromissos.
3. O estabelecimento de negociações com o Governo Brasileiro relativamente à evolução da composição acionista da ex-VEM, atual TAP-ME Brasil.
4. O reforço e desenvolvimento da Manutenção e Engenharia da TAP em recursos humanos, equipamentos e instalações.
5. A tomada de medidas no sentido da imediata estabilização do sector do *Handling*/assistência em escala e o desenvolvimento do processo com vista à sua reintegração na TAP.
6. A criação de condições para a capitalização e o investimento da TAP, incluindo com o recurso ao reforço de capital da companhia.

7. A revisão dos sistemas de financiamento e incentivo à abertura de rotas e destinos, eliminando o favorecimento desigual que é dado às companhias ditas “low cost”.
8. A elaboração e apresentação à Assembleia da República, no prazo de seis meses, de um Plano de Defesa e Desenvolvimento da TAP, amplamente discutido com a TAP e os seus trabalhadores, e centrado na salvaguarda do papel da companhia aérea de bandeira na economia portuguesa, alargando o seu contributo para a criação de riqueza em Portugal.

Assembleia da República, 29 de outubro de 2014

Os Deputados,