

Transporte Aéreo
Manuel Gouveia
27/11/2015

As directivas europeias para o Transporte Aéreo têm objectivos claros, estratégicos e de classe, têm objectivos muito precisos e muito consequentes. Esses objectivos estão escondidos, e não são reconhecidos pelas próprias directivas, antes pelo contrário.

Desde logo, prosseguiram o objectivo de destruir o modelo então predominante das companhias aéreas de bandeira, pois essas companhias têm o óbvio potencial de serem instrumentos de soberania nacional, e a destruição da soberania nacional é um dos objectivos estratégico do processo capitalista «europeu».

Evidentemente que dessa destruição deveria emergir uma nova realidade. Em primeiro lugar, e através de falências, fusões e aquisições, a imposição de umas poucas companhias de bandeira, ligadas aos Estados do centro do processo capitalista, que ganharam peso e escala mundial pela concentração realizada na Europa. A Comissária Europeia dos Transportes Loyola de Palacio até chegou a estabelecer, há 20 anos, uma meta: 3 grandes companhias. Esse processo concretizou-se no essencial, com a Lufthansa, a Air France/KLM e a British/Ibéria a repartirem 200 milhões de passageiros (pax) em 2014, dez vezes mais que a quarta maior companhia de bandeira, e a fixarem-se assim nos rankings cimeiros da aviação mundial.

O segundo aspecto dessa nova realidade seriam as mal chamadas companhias low-costs, que são de facto companhias de low-fare e high-costs. Essas companhias low-fare cresceram e multiplicaram-se, impuseram uma redução de tarifas através do dumping económico, social e laboral, através da degradação da segurança operacional, e ainda chantagearam aeroportos, empresas de handling e Estados, tendo sido um instrumento decisivo, a par das directivas comunitárias, para a concretização dos objetivos estratégicos do grande capital, que são, sempre, o conseguir mais trabalho por um preço menor e o conseguir aumentar a rentabilidade do capital.

E este não é um processo que esteja parado, antes pelo contrário. Novas fusões, aquisições, falências e directivas são expectáveis, novas tácticas até, mas o objectivo central da União Europeia manter-se-á oculto e inalterável: incrementar a exploração do trabalho, promover a concentração monopolista à escala europeia.

Em Portugal, este processo procura destruir a TAP há mais de 20 anos. E encontrou nos partidos da contra-revolução portuguesa (PS, PSD e CDS) os fiéis executantes dos objectivos do grande capital europeu.

Desde os anos 90 que a tarefa central que os sucessivos Governos estabeleceram para si próprios face à TAP foi a da sua privatização. Em 1997/98, decorreu a primeira tentativa formal de vender a TAP. O Governo afirmava então que a TAP ou era privatizada ou desaparecia, e o processo de venda desta à Swissair estava a um passo de ser fechado quando a Swissair faliu. E foi a não privatização que salvou a TAP, e lhe permitiu crescer e ganhar importância nos 15 anos seguintes.

Em 2011 é lançado o segundo processo de privatização da TAP, com base nos mesmos falsos argumentos usados no primeiro processo: a inevitabilidade da venda para salvar a companhia. Mais uma vez a TAP resistiria, a privatização seria derrotada e não aconteceu à TAP nenhuma das iminentes desgraças anunciadas.

Mas o capital não desiste e lançou-se num terceiro processo de privatização, aquele que hoje está a decorrer. Mais uma vez a mentira foi o instrumento dominante num massacre comunicacional que

ainda dura.

Mentiu-se sobre os prejuízos da companhia e esconderam-se os seus activos e o seu contributo real para a economia. Excepto nos dias de greve, a TAP foi sistematicamente apresentada como uma fonte de prejuízos permanentes. E sem qualquer pudor, desdizendo-se completamente, nesses dias de greve, o martelo compressor do pensamento único gritava-nos os imensos e incalculáveis prejuízos que um dia de paragem da TAP provocava ao país. Pode-se dizer que o Governo esteve quatro anos em guerra com a sua própria companhia aérea, para a conseguir vender.

E ainda assim, o Governo PSD/CDS foi afastado sem ter conseguido vender a TAP. E esta é a batalha em que estamos no presente.

É que no dia 12 de Novembro o Governo, já demitido e sem poderes constitucionais para tal, aprovou a Resolução 91/2015 e avançou com a venda da TAP. Mas como bem disseram os trabalhadores da TAP no plenário realizado a 18 de Novembro, para que uma venda seja legal, é preciso que quem venda possa vender e quem compra possa comprar.

E nenhuma dessas premissas se encontra aqui reunida. A venda da TAP no dia 12 de Novembro viola as leis da república portuguesa e até a legislação comunitária. O Governo estava em gestão e não podia vender a empresa. O Governo não podia assumir prestar avais de mais de 700 milhões de euros sem prévia aprovação da Assembleia da República e do Tribunal de Contas. O Governo não podia alterar as condições essenciais do Caderno de Encargos no próprio dia da assinatura do contrato. E o consórcio capitalista que recebeu a TAP não é controlado por cidadãos europeus, o que viola regulamentos comunitários (os mesmos que não podiam ser violados quando se tratava de estrangular a TAP).

Por isso dizemos que a TAP não está privatizada, foi tomada de assalto por um grupo de capitalistas financiados pelo próprio Estado Português, que precisam de ser afastados urgentemente antes que realizem estragos demasiado graves: e importa lembrar que até já meteram os terrenos do reduto TAP à venda!

Essa é a tarefa – urgente – a que é preciso dar resposta, e à qual o próximo governo não pode fugir. Nós não fugiremos dela.