

REQUERIMENTO Número / (.ª)

PERGUNTA Número / (.ª)

Expeça - se

Publique - se

O Secretário da Mesa

Assunto:

Destinatário:

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República

O PCP combateu e denunciou de forma sistemática a ilegítima e abusiva decisão do anterior governo PSD/CDS que resultou no ruinoso processo de entrega da TAP ao grande capital. Esse processo, tal como alertámos, implica consequências da maior gravidade para os direitos dos trabalhadores, a economia, a coesão territorial, a própria soberania nacional.

Foi tornado público o documento «Project RISE: Transformar a TAP numa mais eficiente e ágil companhia aérea de bandeira» encomendado por David Neeleman para servir os seus interesses e que a TAP pagou a uma «consultora» americana. É um documento de enorme gravidade, que não pode ser desvalorizado e exige respostas clarificadoras quer da Administração da TAP quer do Governo. Um documento que deve ser lido tendo em conta as seguintes notas:

- 1. A reestruturação da TAP está em curso**, não esperou por este «estudo» nem foi discutida com os trabalhadores nem na Assembleia da República, mas está em curso. Aliás, algumas das medidas apontadas no «estudo» estão a ser já implementadas.
- O «estudo» em causa é realizado pela Boston Consulting Group (BCG), e apesar das suas mais de 100 páginas e múltiplos quadros e gráficos, é na verdade um trabalho superficial e insuficientemente fundamentado. Aliás, importa recordar o caso (reportado pelo Jornal de Negócios a 7/8/2008) desta BCG ter realizado, sobre a rede Aeroportuária portuguesa, dois estudos com conclusões opostas, mas ambas coincidentes com os distintos desejos das distintas entidades adjudicantes (no caso, a ANA e a SONAE). Este estudo deve, pois, ser lido como um **manifesto de intenções das entidades adjudicantes**, neste caso, de David Neeleman e da administração da TAP.
- Em lado nenhum do documento aparecem referências ao interesse nacional, aos ganhos ou perdas para a economia nacional. Nada. O único critério é o lucro dos acionistas detentores de 44% do capital. Na mesma linha, nunca se fala da Star Alliance, a que a TAP pertence, referindo-se apenas a Azul e as sinergias com a Azul, e nunca se explicando se a TAP abandonou ou vai abandonar a StarAlliance e quais os custos dessa opção. Da mesma forma, os code-share com a SATA não merecem qualquer referência. São os interesses da Azul e de David Neeleman que contam, o resto não existe.

Sobre o documento em si, devem apontar-se os seguintes eixos na sua matriz:

1. **É um projeto de redução da TAP**, de criação de uma “TAPzinha” low-cost, ao contrário de tudo aquilo que andaram anos a prometer para a gestão privada, com uma projetada redução da qualidade do serviço (em particular nos voos de curta duração e no médio curso, mas não apenas) que sobrevaloriza hipotéticas reduções de custos e ignora as perdas de receita que a descaracterização da TAP inevitavelmente trará;
2. **É uma declaração de guerra aos trabalhadores da TAP**, apontando para a redução de largas centenas de trabalhadores, com propostas de redução de rendimentos e direitos e com uma degradação das condições de trabalho que afetam todos os trabalhadores;
3. **É um projeto de reconfiguração da TAP às necessidades da AZUL**, completamente indiferente ao interesse nacional e ao futuro da própria TAP;

O «estudo» omite a PGA, em parte para poder manipular os dados (pois os custos de produção são mais baixos na PGA que na TAP) mas em parte também como fator de preocupante marginalização da PGA, para mais num estudo feito para justificar a transformação total ou parcial da TAP numa low-costs. O «estudo», mesmo martelando os números, é obrigado a reconhecer que a TAP tem uma boa posição competitiva face a outras companhias de bandeira, e só perde com a maioria das chamadas «low-costs», para depois definir como prioridade... competir com as «low-costs»!

O «estudo» divide em sete áreas as «oportunidades para melhorar»: tripulações; passageiros e comercial; handling; Manutenção; Custos da Frota; Taxas; outros custos. Vamos sintetizar as maiores ameaças apontadas para cada uma dessas vertentes.

1. **Tripulações:** Aqui a ideia é reduzir em 50/70 milhões de euros a remuneração destes trabalhadores, através da renegociação dos Acordos de Empresa, da redução das tripulações aos mínimos permitidos internacionalmente, da redução dos tempos de descanso, diminuindo os custos com os alojamentos das tripulações no exterior, do aumento da polivalência, da redução muito significativa da parte fixa dos salários e promovendo a saída «voluntária» dos trabalhadores mais caros. Além da vontade de conseguir mais trabalho por menos custo, inerente ao capitalismo, estamos perante uma redução da qualidade da oferta da TAP e da degradação dos seus elevados padrões de segurança.
2. **Passageiros e Comercial:** aqui aponta-se para reduzir 40/65 milhões de euros os custos, através da redução do nível de serviço (reduzindo refeições, eliminando os jornais e os brindes), através redução da estrutura de vendas, através da redução do preço pago à Cateringpor (colocando em risco o futuro desta), e da redução de trabalhadores nas vendas (em mais de 300 postos de trabalho).
3. **Handling:** aqui a proposta é renegociar o contrato com a Groundforce, procurando a degradação do serviço e a redução dos custos, apontando para níveis superiores de self-service (no check-in e no boarding) e apontando para o self-handling na área de passageiros de Lisboa.
4. **Manutenção:** O criminoso conceito que se destaca neste «estudo» é o de procurar valorizar a Manutenção Brasil e apontar para o fim da Manutenção Portugal, senão vejamos: Aponta para a separação entre a TAP e a sua Manutenção e Engenharia Portugal; para um crescente recurso ao outsourcing; questiona o futuro da oficina de motores em Portugal; prevê a transferência de mais trabalho para o Brasil nomeadamente de toda a frota de longo curso da TAP; aponta a possibilidade da M&E do Brasil prestar ainda mais ao serviço à Azul; desvaloriza a M&E PT que é lucrativa e valoriza a M&E BR que «pode vir a ser lucrativa».
5. **Custos com a Frota:** Sem grandes desenvolvimentos neste estudo, o que pode ser normal, se tivermos em conta os claros benefícios para a Azul das «trocas» de aviões realizadas no último ano;

- 6. Taxas de Voo:** Os 11 aumentos de taxas já introduzidos pela Vinci desde a privatização da ANA, colocaram o hub de Lisboa com custos similares a outros aeroportos, retirando vantagem competitiva à TAP, mas aqui a única medida que o estudo propõe é «tentar baixar as taxas».
- 7. Outros custos:** aqui aponta-se para uma brutal redução de trabalhadores na Megasis superior a 50% dos efetivos e ainda consideram a possibilidade de alienar a UCS e as LFP.

Revelando as intenções do adjudicante, o «estudo» faz ainda um levantamento das possibilidades a utilizar para reduzir os postos de trabalho: despedimento «voluntário»; pré-reforma; reforma antecipada; não renovação dos temporários; redução do tempo de trabalho; licença sem vencimento; despedimento por extinção do posto de trabalho; despedimento com justa causa; e o despedimento coletivo 30 meses depois da privatização. E aponta a vontade de reduzir os níveis de progressão na carreira que existem atualmente na empresa. Normal, portanto, que a consultora aponte para a necessidade de definir uma «estratégia para os sindicatos».

É ilustrativo das verdadeiras preocupações que motivam este «estudo» a forma como é ponderada uma questão estratégica como o futuro da manutenção da TAP: É de manter a M&E Portugal se (1) garantir custos inferiores a outras alternativas de mercado ou (2) contribuir para os lucros acima do custo de capital. Dois mil postos de trabalho? Criação de riqueza em Portugal? Aumento das exportações e diminuição das importações? Nada interessa, só o lucro dos acionistas a quem foi oferecido 45% do capital da TAP.

É certo que o Governo não quis ainda, como podia e devia ter revertido totalmente a ilegal privatização da TAP imposta pelo anterior governo. Mas sendo detentor de 50% do capital e tendo a responsabilidade de zelar pelo interesse nacional, tem que esclarecer urgentemente a sua posição face a este “estudo”.

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, perguntamos ao Governo o seguinte:

1. Tem o Governo conhecimento deste «estudo»? Quem o encomendou, quem o pagou e porquê?
2. Está em curso um processo de reestruturação da TAP. A Comissão de Trabalhadores não foi envolvida em clara violação da lei. Porquê? Que vai fazer o Governo?
3. A TAP pertence à StarAlliance, e tem retirado vantagens dessa parceria. Vários sinais já apontavam para que está em curso uma clara rutura com essa parceria a que não pertence a AZUL. Qual a posição do Governo sobre esta questão? Foram ponderados os riscos?
4. Este “estudo” aponta para um cenário de guerra aberta contra os trabalhadores do Grupo TAP, com perspetivas de redução brutal dos efetivos, ataques à remuneração e aos direitos. Partilha o governo desta perspetiva? Que vai fazer?
5. Este “estudo” aponta para a alienação da Manutenção e Engenharia Portugal, sector estratégico altamente prestigiado da TAP. O Governo partilha desta perspetiva? Que vai fazer?
6. Este “estudo” aponta para a redução da TAP, na dimensão, na qualidade do serviço, no número de trabalhadores. Partilha o governo desta perspetiva? Que vai fazer?
7. Este “estudo” aponta para a renegociação dos contratos entre a TAP e a SPDH procurando uma redução de custos abaixo do custo de produção, uma diminuição dos serviços contratados e prestados. Partilha o governo desta perspetiva? Que vai fazer?
8. Este “estudo”, confirmando sinais no terreno, aponta para colocar a TAP ao serviço da Azul, e progressivamente deitar fora as partes que à Azul não interessem. Partilha o governo desta

perspetiva? Que vai fazer?

9. Perante um processo de desestabilização da TAP que já dura há anos, considera ou não o Governo que é urgente e indispensável avançar para um processo de efetiva recuperação da companhia para o controlo público e nacional, colocando o Grupo TAP ao serviço do Povo e do País?

Palácio de São Bento, quarta-feira, 21 de Setembro de 2016

Deputado(a)s

BRUNO DIAS(PCP)