



**PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS**  
**Sector Transportes O.R. Lisboa**

**Project RISE: Mais uma tentativa de «justificar» a destruição da TAP?**

**PCP exige que Governo clarifique a sua posição,  
apela à vigilância e luta dos trabalhadores e  
sublinha a importância de reverter a 100% o processo de privatização da TAP**

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 introdutórias:

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.
2. 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 um trabalho mal amanhado 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.
3. 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 accionistas 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 projecto 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 projectada 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 afectam todos os trabalhadores;
3. **É um projecto 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 factor 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 efectivos 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 colectivo 30 meses depois da privatização. E aponta a vontade de reduzir os níveis de progressão na carreira que existem actualmente 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 accionistas a quem foi oferecido 45% do capital da TAP.

Face à revelação pública deste «estudo», o PCP:

1. Alerta os trabalhadores do Grupo TAP para **as desastrosas consequências da TAP continuar a ser subordinada** aos interesses de David Neeleman e dos detentores de 45% do seu capital;
2. Aponta para a necessidade, o mais urgente possível, da **reversão total da privatização** ilegalmente concluída pelo anterior Governo, recolocando a TAP a 100% na esfera pública;
3. **Exige do Governo Português uma intervenção imediata**, que trave o caminho de destruição da TAP, da SPDH, da Cateringpor, da PGA, da Megasis, da UCS, das LFP, e defenda os postos de trabalho, salve o aparelho produtivo e a soberania nacional.
4. Exige do Governo Português **o cabal e urgente esclarecimento** das legítimas preocupações que o «estudo» agora revelado coloca, pelo que já dirigiu ao Ministro da Tutela um requerimento urgente;
5. Sublinha a importância da **Audição Pública** «O presente e o futuro do Grupo TAP: preocupações, alertas e medidas urgentes a tomar» que o PCP promove às 10h30 de 3 de Outubro na Assembleia da República;
6. Apela ao reforço da **vigilância, unidade e luta dos trabalhadores do Grupo TAP!**

19 Setembro 2016

Célula na TAP/SPDH  
Partido Comunista Português