

Aos Trabalhadores do Grupo TAP

PCP apresenta Projecto de Resolução que exige a defesa dos trabalhadores da TAP

Perante a situação em que está colocada a TAP e as empresas do Grupo TAP, o PCP, para além da posição que já tomou, apresentou na Assembleia da República um Projecto de Resolução que será discutido no dia 20 de Janeiro, **onde exige que seja tomado um outro caminho para a defesa das empresas do Grupo TAP, sem pôr em causa os postos de trabalho e os direitos dos trabalhadores.**

Com a epidemia de Covid 19, a crise não se abateu apenas sobre a TAP, mas sobre todo o sector à escala mundial. Não foi a falta de solvência que levou à queda na procura. Todos os Governos se viram perante duas alternativas: injectar apoios massivos nas empresas de aviação ou assistir à destruição do sector por largos anos.

Lembramos a **importância da TAP para o País**: é um dos principais exportadores nacionais, com mais de 3,4 mil milhões de euros de vendas em 2019; só a TAP, SA pagou mais de 111 milhões de euros à Segurança Social em 2019; é estratégica para alimentar a economia nacional, nomeadamente o turismo, para manter a coesão territorial e a ligação às comunidades emigrantes.

É incompreensível que à TAP se imponha que os apoios sejam concedidos fora do quadro das ajudas para fazer face às consequências conjecturais da pandemia, impondo-lhe um processo prévio de reestruturação. O argumento apresentado é falso, pois a TAP não estava insolvente antes da actual crise.

A TAP em 2019 registou 3272,3 milhões de euros de receitas, crescendo 3,8%, mas crescendo menos que o aumento de produção (de 15,8 milhões para 17,1 milhões de passageiros transportados, de 47 para 52,5 milhões de lugares/quilómetro oferecidos -11,8% mais que em 2018). Ano em que as despesas com pessoal foram de 694,5 milhões de euros, e os fornecimentos e serviços externos 2479 milhões de euros, **o que só por si arruma com a tese de que o problema da TAP são os custos com o pessoal, que estão, no essencial, abaixo dos valores praticados pela concorrência.** Destas despesas várias, 154 milhões eram com fretamentos e 70 milhões com irregularidades (atrasos, cancelamentos, etc). Ou seja, há evidentes coisas a corrigir na TAP, e a saída do gestor privado é uma oportunidade para introduzir essas correcções, mas o pressuposto não pode ser que a TAP estava numa situação económica difícil ou que o país estava a perder dinheiro com a TAP.

O PCP defende que, em vez de um plano de reestruturação, seja adoptado um plano de contingência para enfrentar os efeitos da pandemia e impedir que esta crise se traduza na destruição de mais uma componente do aparelho produtivo nacional.

Célula do PCP na TAP

Janeiro 2021 . sector.transportes@dorl.pcp.pt



O facto de o sector durante três anos ter uma produção inferior, cria naturalmente a necessidade conjuntural de reduzir a utilização da força de trabalho (designadamente acabando com o trabalho extraordinário e reduzindo horários de trabalho). **E o sector (e não apenas a TAP) deve ser apoiado pelo Estado nessa política, salvaguardando os postos de trabalho e os salários dos trabalhadores.** Aquilo que o plano prevê e já está a acontecer, com milhares de despedimentos, é uma opção errada e praticamente neutra do ponto de vista económico, pois transfere para a segurança social o que não se quis investir na salvaguarda dos postos de trabalho.

É importante a **inclusão no perímetro do plano de todas as empresas do Grupo TAP** (nomeadamente a SpdH) e das prestadoras de serviços à TAP. Exactamente porque se trata de um plano para fazer frente às consequências da pandemia, é inaceitável que parte dos custos sejam transferidos para os trabalhadores de outras empresas.

Lembramos ainda o **custo acrescido suportado pela TAP com a privatização da ANA, nas mãos da multinacional Vinci**, que transformou a rede nacional de aeroportos num enorme espremedor de companhias aéreas, passageiros e demais agentes do sector. **O controlo público da gestão aeroportuária seria um factor estruturante para ultrapassar esta situação.**

1. Torne público o Plano de Reestruturação da TAP, cumprindo a lei no que respeita à participação dos trabalhadores nestes processos.
2. Anule a inconstitucional decisão de colocar a TAP sob um regime sucedâneo.
3. Concretize, em vez de um plano de reestruturação, um plano de contingência para próximos três anos, até à previsível recuperação do sector da Aviação Comercial para os níveis de procura de 2019 que adopte as seguintes linhas centrais:
 - a) Manutenção da actual força de trabalho com os níveis de resposta operacional necessários num sector como o da aviação;
 - b) Manutenção, no essencial, da frota e destinos voados em 2019, com eventuais alterações ditadas pela experiência concreta de 2019 e não por uma vontade pré-determinada de cortar oferta;
 - c) Fim dos processos de flexibilização das relações laborais, como o despedimento de trabalhadores da TAP para serem depois contratados através de prestadores de serviços, degradando salários, direitos, condições de trabalho e a segurança operacional;
 - d) Inclusão no perímetro do plano contingência de todas as empresas do Grupo TAP (nomeadamente da SPdH) e das prestadoras de serviços à TAP.
4. Exija à União Europeia o respeito por este Plano de Contingência, recusando-lhe qualquer direito de prejudicar e discriminar a TAP impondo um processo de reestruturação como condição da atribuição de apoios públicos.
5. Avance para a renacionalização da ANA, elemento central para a existência de um sector aéreo soberano e nacional, e garante do equilíbrio económico do sector.

Vamos à luta!

PRESIDENCIAIS 2021
VOTA 
João Ferreira
Coragem e confiança
Um horizonte de esperança