



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 837/XIV/2.^a

Defender a TAP, os seus trabalhadores e a soberania nacional

Exposição de motivos

1 - Com o surgimento da epidemia de Covid 19, abateu-se sobre o sector da aviação civil uma crise sem precedentes. A IATA estima que até outubro de 2020 as perdas sejam de 118 mil milhões de euros face a uma quebra na procura de 61%. Na TAP, a quebra de procura foi (até outubro de 2020) de 67% com apenas 4,9 milhões de passageiros transportados face aos 15,2 milhões do período homólogo de 2019.

A crise não se abateu apenas sobre a TAP, abateu-se sobre um sector inteiro à escala mundial, e devido a fatores não puramente económicos. Não foi a falta de solvência que levou à queda na procura. Foi o encerramento de fronteiras, foram as limitações na capacidade dos espaços físicos e foi o medo de contágio.

Todos os Governos do planeta se viram perante duas alternativas: injetar apoios massivos nas empresas de aviação ou assistir à destruição do sector por largos anos. A opção que tomaram foi a de apoiar o sector a resistir à atual crise.

O volume de apoios diretos disponibilizado pelos governos atingiu 173 mil milhões de euros em novembro. E não foram apoios às empresas públicas, foram-no a todas as empresas em geral, sejam públicas ou privadas. Por exemplo, só em abril, o Governo dos EUA injetou 5,8 mil milhões na American Airlines, 5,4 mil milhões na Delta Airlines e 685 milhões na JetBlue, além de créditos de 7,3 mil milhões a estas três companhias. Na mesma altura, a United, que voa para Lisboa e concorre com a TAP, recebeu 5 mil milhões de euros do Governo dos EUA, e vai receber um novo pacote de ajudas este ano. Só em ajudas à manutenção de postos de trabalho, o conjunto das empresas de aviação já recebeu 46 mil milhões de euros.

Claro que os mesmos liberais que acham muito bem que as empresas privadas recebam este tipo de apoios, imediata e hipocritamente os criticam se for para entregar a uma empresa pública.

2 - A TAP privada era um mito, e esse mito acabou. Os próprios defensores da privatização o que querem agora é vendê-la à Lufthansa. Com os capitalistas todos do sector a pedincharem apoios públicos para sobreviver e com os capitalistas da TAP incapazes de lhe garantir a sobrevivência (não têm os capitais necessários e se tivessem não os queriam ali aplicar), fica mais difícil falar das maravilhas da gestão privada. E passam para uma linha de argumentação onde consideram que mais vale fechar a TAP que continuar a sustentá-la, para assim abrir caminho à sua integração na Lufthansa.

Mas esta linha não é menos falsa que a anterior. Se por absurdo a TAP desaparecesse: abriria um buraco nas exportações portuguesas pois tem sido um dos principais exportadores nacionais, com mais de 3,4 mil milhões de euros de vendas em 2019; abriria um buraco na Segurança Social portuguesa, pelas verbas que deixariam de entrar (só a TAP, SA pagou mais de 111 milhões de euros à Segurança Social em 2019) e pelas verbas que teriam de sair (as prestações sociais de cerca de 15 mil trabalhadores despedidos no Grupo). O país ficaria mais dependente do «mercado» para conseguir manter rotas estratégicas quer para alimentar a economia nacional (nomeadamente o turismo) quer para manter a coesão territorial e a ligação às comunidades emigrantes, e essa dependência faria aumentar a postura chantagista das companhias estrangeiras colocando condições para promover a oferta.

A linha demagógica de «mais vale fechar que sustentar a TAP» que tem animado o discurso de PSD, CDS, Chega e IL, só sobrevive em meios desinformados, onde com sucesso foi escondido o enorme contributo da TAP para a economia nacional ao longo dos anos.

3 - Desde os tempos da Comissária Loyola de Palácios, há mais de 20 anos, que é público que o projeto da União Europeia é a concentração e centralização do sector em três grandes companhias, que ganhando dimensão e escala poderiam melhor competir no mercado global. Essas companhias são a Lufthansa, a Air France/KLM e a British/Iberia, com o estimulado contributo das mal chamadas «low-cost» para o processo (de que a Ryanair e a Easyjet são exemplo).

Os Estados Membros foram autorizados a financiar todas estas companhias. O primeiro pacote de apoios para estas companhias foi de 10 mil milhões no caso da Lufthansa, 7 mil milhões no caso da Air France, e só do Governo britânico, 600 milhões para a Ryanair.

A esta luz ninguém percebe porque a Portugal e à TAP se quer impor que os apoios sejam concedidos fora do quadro das ajudas para fazer face às consequências da pandemia e do respetivo quadro temporário, impondo-lhe um processo prévio de reestruturação aprovado por

Bruxelas ao abrigo do artigo 107º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. E o único argumento apresentado até agora é falso, pois a TAP não estava insolvente antes da atual crise, e registara mesmo em janeiro e fevereiro taxas de crescimento de passageiros transportados superiores a 30%. É significativo que a eventual exclusão de apoios às companhias ocorra sob o pretexto de evitar «as consequências negativas para as condições de concorrência equitativas no mercado único mas acabe por ter exatamente o efeito oposto.

Na realidade, a Comissão Europeia vê aqui uma oportunidade para concretizar o seu velho projeto de liquidar a TAP, promover a concentração e reduzir ainda mais a soberania nacional. E o Governo português submeteu-se a esta vontade. E as forças reacionárias e de direita aceitam, assimilam e aplaudem a ingerência da União Europeia, na sua cegueira antipatriótica.

Exigem agora que a TAP se reestruture, reduza o número de trabalhadores e de aviões, exatamente os mesmos que na Assembleia da República desvalorizaram e caricaturaram os alertas do PCP sobre o que a gestão privada estava a fazer à TAP: inchar mas não crescer.

4 – Uma questão central que é preciso garantir é que o apoio à TAP seja dado no quadro dos apoios que todo o sector da Aviação Civil está a receber para fazer face à pandemia, sem qualquer outra exigência que as derivadas da pandemia e suas consequências.

As previsões da IATA têm vindo a ser atualizadas. Apontam o seguinte: A carga aérea deve recuperar os níveis de 2019 já em 2021. Espera-se que as vacinas e os testes levem o transporte de passageiros em 2021 a atingir 50% dos valores de 2019, com uma forte incidência no último semestre. Mesmo com os cortes de custos, as companhias só começarão a ter resultado positivos em 2022. A recuperação plena dos números de 2019, no transporte de passageiros, pode levar alguns anos, mas pode acontecer a partir de 2022. Um número salta à vista: a China já conseguiu restaurar o índice de conectividade aérea, tendo em outubro de 2020 os mesmos valores de outubro de 2019, depois de uma queda de 61% em abril de 2020.

As três barreiras que se levantam ao normal funcionamento do sector são as restrições de viagens, a falta de confiança dos passageiros e as dificuldades económicas provocadas pelos impactos da pandemia. O fim dos confinamentos, das quarentenas e a abertura de fronteiras é algo que é expectável poder acontecer progressivamente durante 2021. Da mesma forma, a confiança dos passageiros deverá ser normalizada nos próximos dois anos. Já sobre as consequências económicas é mais difícil fazer previsões, mas há algo que parece evidente: elas serão muito maiores se a política adotada for a de aproveitar a pandemia para cortar postos de trabalho, salários e rendimentos.

É assim lícito esperar que nos próximos dois anos o setor possa recuperar, no essencial, os níveis de procura de 2019. Falamos da necessidade de um programa de apoios à TAP para 3 anos, incluindo o ano de 2020.

Esta definição temporal é fundamental. São necessários por isso apoios para manter o nível de emprego e suportar os custos com a frota, por mais dois anos, num quadro de progressiva retoma da atividade da companhia.

Mas também importa ter presente a necessidade de ultrapassar os constrangimentos à recuperação da procura: acabar com o encerramento de fronteiras assim que tal seja aconselhável pelas questões sanitárias (sem lhe acrescentar questões políticas nos quadros dos múltiplos bloqueios de cariz imperialista em que a União Europeia se encontra envolvida); promover a recuperação da confiança dos passageiros, admitindo programas temporários de estímulo à utilização da aviação comercial; evitar somar crise à crise, protegendo os salários e direitos dos trabalhadores neste período de crise.

5 - A reestruturação que o Governo e a União Europeia querem impor à TAP é uma medida de cariz neocolonial que deve ser combatida, como já se frisou. A TAP deve ter apoios públicos como estão a ter todas as empresas do setor.

A direita mais reacionária e entreguista, com destaque para o PSD, tem defendido que a TAP precisa de ser reestruturada e vendida. Todo esse seu discurso assenta na ideia, completamente falsa, de que a TAP tem sido um fardo permanente sobre a economia nacional. Pelo contrário. Como dissemos quando foram tornadas públicas as contas de 2019, «a TAP continua a ser uma sólida realidade nacional, responsável pela existência de empregos de qualidade, pela criação (direta e indireta) de riqueza em Portugal», e logo destacámos que «a sua gestão continua a apostar num modelo questionável, que está a fazer inchar a TAP mais do que a fazê-la crescer». 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 correções, 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, porque isso é completamente falso.

A privatização foi um problema, como sucessivamente alertámos, e com a chegada da crise, o gestor privado de imediato abandonou a companhia, quando percebeu que não ia receber milhares de milhões de euros públicos para manter a sua participação.

Durante os quatro anos em que a TAP esteve sob gestão privada, só o PCP foi expressando públicas preocupações com algumas das linhas de desenvolvimento da Companhia. De que se devem destacar duas fases: a tentativa inicial de reestruturar a TAP para se tornar uma “Tapezinha”, que era o substrato do Project Rise apresentado pelos mesmos consultores agora chamados a intervir, a BCG; e a fase de crescimento que se lhe seguiu, com o PCP a alertar sucessivamente que a TAP estava a inchar e não a crescer.

Sobre a autora do «estudo», a Boston Consulting Group (BCG), importa recordar apenas uma estória de 2008, então exposta pelo Jornal de Negócios: o facto desta BCG ter realizado, sobre a rede Aeroportuária portuguesa, dois estudos com conclusões opostas, mas ambas coincidentes com os desejos das distintas entidades adjudicantes (no caso, a ANA e a SONAE). E se em 2015 o «estudo» refletia as intenções iniciais de David Neeleman, agora também se conhece quem determinou as conclusões. Mas uma coisa queremos destacar: em 2015, o estudo da BCG também apontava num caminho de redução da TAP, de redução de salários, de liberalização das relações laborais, etc. Mas nunca foi concretizado, quer devido à justa resistência dos trabalhadores, quer devido à intervenção política do Governo e do PCP, quer porque a própria administração privada se apercebeu do erro que seria aplicar algumas dessas conclusões.

O que é inegável é que um plano de reestruturação da TAP existe, pois foi enviado para a União Europeia e está em concretização. Mas não é público. O governo escondeu-o da Assembleia da República e dos trabalhadores da empresa, aqui afrontando sem qualquer pudor a lei que obriga à participação da Comissão de Trabalhadores na elaboração de um Plano de Reestruturação. O que se conhece do plano é através de declarações públicas do Governo e dos Administradores da TAP e da execução de medidas.

E daquilo que é público, é evidente que alguém, ou o Governo ou a Comissão Europeia, ou ambos, decidiu aproveitar a boleia do COVID-19 para concretizar velhos planos para a TAP. Não é um caminho que partilhemos. Em alternativa, acreditamos que o futuro do sector deve assentar em princípios simples mas fundamentais:

Que em vez de um plano de reestruturação seja adotado 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. E que esse plano de contingência deve assentar nos seguintes princípios:

- Manutenção da atual força de trabalho com os níveis de resposta operacional necessários num sector como o da aviação. 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 (apoios ao desemprego e redução de receitas) o que não se quis investir na salvaguarda dos postos de trabalho, sendo uma medida profundamente desestabilizadora da vida de milhares de trabalhadores, de redução do perfil produtivo nacional e que soma crise à crise. E também importa não esquecer que em 2019 estávamos com dificuldades de manter a força de trabalho mais qualificada, pelo facto da procura mundial ser muito forte e muito superior à oferta - com a paralisação do sector, isso inverteu-se, mas rapidamente se voltará a colocar essa pressão com a retoma da atividade à escala mundial.
- 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. É evidente que aqueles que durante quatro anos alertaram para os riscos de a TAP estar a inchar em vez de crescer, têm que agora admitir algum reajustamento na oferta, mesmo depois de superada a pandemia. Mas esse reajustamento tem que ter motivações internas, responder a necessidades e possibilidades da companhia e do país, e não, como está a acontecer agora, para obedecer à satisfação de rácios e medidas impostas de fora da dinâmica da companhia. Uma outra área onde importa ajustar a oferta é na redução do recurso à subcontratação de voos e tripulações, uma prática que degrada o emprego no sector e a relação dos passageiros com a companhia.
- 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.

- Inclusão no perímetro do plano de todas as empresas do Grupo TAP (nomeadamente da SpdH) e das prestadoras de serviços à TAP. Exatamente porque se trata de um plano para fazer frente às consequências da pandemia, é completamente inaceitável que parte dos custos seja transferido para os trabalhadores de outras empresas. A SPdH precisa de um plano de contingência para evitar a insolvência, e precisa de ser protegida das tentações da TAP lhe impor a redução dos custos abaixo do preço de produção. Tal como é inaceitável o que está a acontecer com os prestadores de serviços, despedindo trabalhadores agora para contratar novos e mais baratos quando a atividade retomar.

6 - Não é por acaso que a União Europeia tudo fez para quebrar as relações entre as gestoras aeroportuárias, a gestão do espaço aéreo e as companhias aéreas nacionais. Essa é uma componente estratégica na linha de uma mercantilização que se destina a colocar a infraestrutura dos vários Estados Membros ao serviço das grandes multinacionais do sector.

Da mesma forma, uma política patriótica que garanta a sobrevivência do setor de aviação nacional exige a ação conjugada da TAP, da NAV e da ANA.

É importante recordar dois dados:

- O primeiro é o custo acrescido suportado pela TAP com a privatização da Vinci concretizada por PS, PSD e CDS, e que transformou a rede nacional de aeroportos num enorme espremedor de companhias aéreas, passageiros e demais agentes do setor. Recordemos que a TAP foi chantageada pela ANA para lhe «vender» as Lojas Francas, ameaçando-a com a não renovação das licenças. Essa «venda» transferiu da TAP para a Vinci uma empresa lucrativa e os respetivos lucros. Recordemos o aumento brutal dos alugueres das instalações no Aeroporto de Lisboa, que prejudicaram a SPdH (e não a sua concorrente, pois é detida pela ANA) e a TAP (e não as suas concorrentes pois nenhuma faz do Aeroporto de Lisboa a sua principal base).
- O segundo tem a ver com a atual pandemia. Numa ANA sem voos, há uma companhia que continua a financiar a ANA. A TAP, pois os seus aviões estacionados não têm outra alternativa senão recorrer aos aeroportos nacionais, e mesmo parados estão a pagar. O desconto de 70% que a ANA, nestas situações, é obrigada a fazer pelo contrato de concessão, continua a implicar valores extraordinários pagos à multinacional Vinci, que graças à TAP vai lucrar mesmo com os aeroportos quase fechados.

7 – O regime sucedâneo e a declaração da TAP em situação económica difícil foi mais uma opção do Governo. Nada impunha essa declaração. A situação da TAP é provocada pela pandemia, e é ao obrigo das inúmeras disposições para fazer face à pandemia e suas consequências que uma resposta deve ser encontrada.

Ao tomar esta opção para a TAP, Portugalia e Cateringpor o Governo espera poder realizar um objetivo essencial: suspender a contratação coletiva nestas empresas, fundamentalmente na TAP, para assim mais facilmente impor aos trabalhadores uma redução de rendimentos e uma degradação das condições de trabalho.

Esta opção é, independentemente da sua eficácia jurídica, uma opção errada, mesmo inaceitável. Em vez de procurar negociar com os sindicatos um regime aplicável nos próximos três anos que garanta a resposta operacional, mantenha os direitos e salários e procure uma redução de despesas da TAP proporcional à redução da oferta, o Governo opta por suspender a contratação coletiva por decreto-lei e avançar para mais uns milhares de despedimentos (importa não esquecer que despedimentos são também todas as «saídas» de trabalhadores com vínculos precários e de prestadores de serviço registadas desde o início da pandemia). O facto de completar esta decisão com a autorização para aumentar em largos milhares de euros os salários dos administradores da companhia revela ainda arrogância.

Por último, esta decisão do Governo deixa de fora a SpdH e os seus quase três mil trabalhadores. O facto da empresa ter maioria de capital privado torna mais difícil ao Governo o decretar da situação económica difícil e a suspensão da contratação coletiva (exigiria a aprovação em referendo interno). Mas no quadro de um plano que não se conhece, o perigo pode ser ainda maior: é que desde os legisladores comunitários ao project Rise de 2015, todos sempre olharam para a SpdH como um alvo a abater, no caminho de uma total liberalização e desregulamentação laboral do setor. Como o PCP colocou logo em março de 2020, num projeto de resolução então rejeitado, sem apoios públicos a SpdH não conseguirá enfrentar a redução de atividade no setor aéreo.

Assim, nos termos da alínea b) do artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República adote a seguinte

RESOLUÇÃO

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

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 adote as seguintes linhas centrais:
 - a) Manutenção da atual 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 setor.

Assembleia da República, 6 de janeiro de 2021

Os Deputados,

BRUNO DIAS; ANTÓNIO FILIPE; PAULA SANTOS; JOÃO OLIVEIRA; DUARTE ALVES; JOÃO DIAS;
ALMA RIVERA; ANA MESQUITA; DIANA FERREIRA; JERÓNIMO DE SOUSA