



Comissão de Economia e Obras Públicas

Relatório Final

Petição n.º 454/XII/4.^a

Petição n.º 460/XII/4.^a

Peticionário:

N.º de assinaturas: 5.161

N.º de assinaturas: 5.839

Assunto:

Propõe a "Suspensão do processo de privatização da TAP Portugal, SGPS".

Propõe a manutenção do Grupo TAP no Sector Público em nome da Comissão de Trabalhadores da TAP em "Manifesto contra a privatização da TAP".



Comissão de Economia e Obras Públicas

I – Nota Prévia

II – Objeto da Petição

III – Análise da Petição

IV – Diligências efectuadas pela Comissão

V – Opinião do Relator

VI - Conclusões e Parecer

VII – Anexos

I – Nota Prévia

Deram entrada na AR:

- a 4 de dezembro de 2014, tendo baixado no dia seguinte à Comissão de Economia e Obras Públicas para apreciação, a Petição n.º 454/XII/4.^a, cujo primeiro subscritor é o SNPVAC – Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil, com 5.161 assinaturas, solicitando «**a suspensão do Processo de Privatização da TAP Portugal SGPS.**»

- a 16 de janeiro de 2015, tendo baixado a 20 de janeiro à Comissão de Economia e Obras Públicas para apreciação, a Petição n.º 460/XII/4.^a, cujo primeiro subscritor é a Comissão de Trabalhadores da TAP, com 5.839 assinaturas, apresentando um “**Manifesto contra a Privatização da TAP**” e apelando à “**manutenção do Grupo TAP no Sector Público.**”

II – Objeto das Petições

Petição n.º 454/XII/4.^a

“Os trabalhadores da TAP Portugal e demais cidadãos interessados abaixo assinados, **vêm manifestar publicamente a sua total discordância em relação à privatização da TAP Portugal SGPS**, anunciada no passado dia 13 de Novembro de 2014, pelas razões que a seguir se invocam:

1. A TAP Portugal é uma Empresa de todos os Portugueses e considerada por nós uma extensão do Território Nacional, não podendo ser vendida sem o Governo demonstrar a utilidade pública desta venda, bem como a sua necessidade urgente e impreterível.

2. A TAP Portugal SGPS emprega mais de 12 mil trabalhadores directamente, e uma condução precipitada da sua venda, tendo por base as declarações dos vários interessados quanto à redução do número de trabalhadores, poderá prejudicar ainda mais a economia nacional e, neste caso específico, a própria sustentabilidade a curto/médio prazo da Segurança Social.

3. Esta privatização, tal como já demonstrado noutras Empresas do tecido empresarial do estado, publicas ou não, tal como PT, a EDP e a Cimpor, não protege os interesses nacionais.

4. Este modelo de privatização não protege adequadamente as Regiões Autónomas, o HUB de Lisboa, as rotas ultramarinas ou a Diáspora.

5. A calendarização para a venda da TAP Portugal SGPS, que este Governo, em fim de mandato e derrotado em todas as sondagens públicas, preconiza, não pode ser aceite. Pelo exposto, os ora signatários solicitam **que:**

- **Se suspenda o processo de privatização da TAP Portugal SGPS;**
- **Em sede de Comissão Parlamentar se proceda à avaliação, do modelo de privatização que o Governo propõe;**
- **Se proceda à realização de um referendo público, com carácter vinculativo, sobre se os Cidadãos Portugueses concordam com a privatização da nossa TAP Portugal, Companhia Aérea de bandeira."**

Petição n.º 460/XII/4ª.

"Os subscritores do presente Manifesto expressam a sua frontal discordância face à anunciada privatização da TAP e manifestam-se pela sua gestão pública na defesa e desenvolvimento deste sector estratégico para a economia e para a própria soberania nacional.

Com a privatização dos grupos TAP nenhum problema nacional seria resolvido, antes se agravarão muitos deles, pois está em causa o futuro de praticamente todo o sector do transporte aéreo nacional, representando mais de 20 mil postos de trabalho, mais de 20 mil postos de trabalho, mais de 2 mil milhões anuais em exportações e directamente mais de 3% do PIB: a companhia aérea de bandeira e seu serviço de manutenção, a empresa de assistência em escala SPdH, a PGA, as Lojas Francas de Portugal, a Caterinpor.

A TAP tem de ser defendida como companhia de bandeira de importância estratégica para a economia, para a ligação às comunidades portuguesas, para o turismo, para a coesão do território nacional, para a projecção de Portugal no mundo. A sua privatização colocaria em causa todos estes objectivos e seria a antecâmara da destruição da própria companhia, como hoje todos reconhecem teria acontecido se a sua venda à Swissair (iniciada em 1998) se tivesse consumado.

O transporte aéreo nacional tem futuro e desempenhará um papel fundamental para o desenvolvimento do País. Assim se promova o investimento para a sua defesa e modernização. Por estes objectivos se afirmam os signatários, que por este meio apelam à **manutenção do Grupo TAP no sector público.**"

III – Análise das Petições

Conforme referido nas Notas de Admissibilidade elaboradas pelos serviços da CEOP relativos às Petições 454/XII/34^a e 460/XII/4.^a, verifica-se que o objeto destas petições encontra-se devidamente especificado, estando presentes os requisitos formais e de tramitação constantes dos artigos 9.º e 17.º da Lei n.º 43/90, de 10 de agosto - Exercício do Direito de Petição - na redação dada pelas Leis n.ºs 6/93, de 1 de março, 15/2003, de 4 de junho, e 45/2007, de 24 de agosto, não se verificando petições concluídas ou pendentes sobre a mesma matéria.

IV – Diligências efectuadas pela Comissão

Entre as iniciativas empreendidas contam-se o envio de pedidos de informação e a realização da audição dos peticionários.

Foram enviados pedidos de informação ao Governo, tendo sido remetidas à Assembleia da República resposta por parte do gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações:

Comissão de Economia e Obras Públicas

1. «O Governo partilha do entendimento de que o Grupo TAP, e em particular a TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SA (TAP) é uma empresa que apresenta forte ligação ao país, ligação essa que importa conservar, e uma importância estratégica para a economia nacional, afigurando-se por isso fundamental assegurar a manutenção do seu pendor característico de «companhia de bandeira» e do designado *hub* nacional;
2. Em paralelo, importa considerar a situação económico-financeira da empresa, que se caracteriza por uma necessidade urgente de recapitalização, bem como o enquadramento legal e económico do mercado em que a TAP actua. Com efeito, face à impossibilidade de ser o Estado, enquanto accionista, a assumir a necessária capitalização da TAP em condições que assegurem a estabilidade e continuação do crescimento estratégico da empresa (designadamente evitando um eventual processo de reestruturação resultante de um processo de auxílio de Estado), o processo de reprivatização surge como a única via adequada para atingir este objectivo. Note-se que a recapitalização é condição essencial para que a empresa possa continuar a crescer e prosseguir o seu esforço de investimento, designadamente na renovação da frota, mantendo assim a sua competitividade à escala global.
3. Neste contexto, o modelo escolhido pelo Governo para o processo de reprivatização – venda directa de referência de até 61% de acções representativas do capital social da TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (TAP-SGPS), a que e acresce uma oferta de venda de até 5% do referido capital social, destinada a trabalhadores das empresas do Grupo TAP – tem em consideração os objectivos que se pretende alcançar com o referido processo, designadamente no que respeita ao desenvolvimento estratégico do grupo e à sua situação económico-financeira, garantindo os mecanismos necessários para a escolha da melhor solução para o país e para a empresa.
4. Em particular, o caderno de encargos da operação, aprovado através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 4-A/2015, de 20 de janeiro, contém um conjunto de critérios que serão utilizados para a selecção do adquirente ou adquirentes na venda directa e que incluem, entre outros, a contribuição para o reforço da capacidade económico-financeira da empresa (designadamente a qualidade do plano de capitalização); a apresentação de um projecto estratégico adequado, assegurando entre

outros aspectos a manutenção da marca TAP e a sede societária em Portugal, e ainda a contribuição para a preservação e desenvolvimento das qualidades operacionais e comerciais do Grupo TAP, bem como a valorização e desenvolvimento dos seus recursos humanos; a capacidade de assegurar o cumprimento das obrigações de serviço público que incumbam à transportadora, bem como a continuidade e reforço das rotas que sirvam as regiões autónomas, a diáspora e os países e comunidades de expressão ou língua oficial portuguesa; a contribuição para o crescimento da economia nacional, respeitando a manutenção e o desenvolvimento do actual hub nacional; a experiência técnica e de gestão no sector da aviação; e a contribuição para o reforço da estrutura e estabilidade acionista da empresa. Tal mostra que as preocupações vertidas na petição do SNPPVAC quanto ao modelo de privatização estão salvaguardadas e não têm razão de ser.

5. Nota-se que aos critérios referidos no ponto anterior acresce um outro que resultou da negociação com os sindicatos do pessoal do Grupo TAP que manifestaram interesse em participar no processo de reprivatização, tendo integrado um grupo de trabalho criado para o efeito. Este critério corresponde à assunção, pelo adquirente ou adquirentes na venda directa, de compromissos em matéria de estabilidade laboral, designadamente a expressa vinculação ao cumprimento do acordo celebrado entre o Governo, os sindicatos e a TAP, SGPS no contexto do lançamento da operação de reprivatização, bem como o respeito por todos os acordos colectivos vigentes, o que se traduz num importante salvaguarda dos interesses dos trabalhadores.
6. Pelas razões acima elencadas, o Governo está convicto de que a reprivatização da TAP é a única via que permite reunir as condições necessárias para que o Grupo TAP cresça e subsista como uma estrutura empresarial com uma posição competitiva à escala global, em benefício da economia portuguesa e do país.»

No dia 14 de janeiro de 2015 foram ouvidos os primeiros peticionantes - SNPVAC, Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil - representantes dos subscritores da Petição n.º 454/XII/4.^a, sendo saudados pelos Deputados presentes Nuno Matias, Pedro Roque e Mário Magalhães (PSD), e Bruno Dias (PCP) além do Deputado relator Luís Vales (PSD).

Comissão de Economia e Obras Públicas

Foi pelos primeiros reafirmado o conteúdo da Petição, que acrescentaram ainda a preocupação com o reflexo nas empresas que trabalham para a TAP, e que segundo alegam induzirão despedimentos e reformas antecipadas diretas, indo assim afectar 70 mil famílias.

Sublinharam o crescimento do volume de negócios e os 11,4 milhões de passageiros atingidos, concluindo que a situação melhorou, desde há 10/15 anos, e que a TAP não estará à beira da falência, acrescentando que o padrão de conforto e qualidade têm sido mantidos, reconhecendo que a Companhia tem limitações mas que a venda da TAP não se justifica perante estas condições.

Nas congéneres europeias apontaram o caso da Ibéria e a perda da sua identidade depois da venda, e acrescentam que não parece assegurada a ligação da TAP aos PALOPs, tal como aconteceu com a Ibéria, que perdeu várias ligações como a Montevideu ou a Havana e em que foram dispensados 3.167 pessoas e o da Alitalia, que dos 22 mil funcionários terá perdido 10 mil, sendo a Easyjet e a Lufthansa que agora mais transportam em Itália, e que a Alitalia foi vendida à Etihad /Abu Dabi.

O Senhor Deputado Bruno Dias manifestou concordância com as preocupações apresentadas e recordou o agendamento de Apreciação parlamentar do PCP para a tarde de 21 de janeiro, para o que convidou os peticionantes.

O Senhor Deputado Nuno Matias manifestou concordância quanto ao facto de a TAP ser um ativo estratégico, e referindo-se ainda aos casos da Sabena, Swissair e Lufthansa, e considerou que importante é a garantia de funcionamento da companhia, que a garantia de capacidade de operação não depende da propriedade, mas da gestão, e afirmou ter convicção que a defesa dos Trabalhadores se faz assim pela defesa do funcionamento e não pela propriedade. Recordou que as ajudas de Estado estão bem balizadas pela UE e sublinhou que tem que haver razões de exigência, até para a defesa dos Trabalhadores.

O Senhor Deputado Relator, afirmando que a TAP tem grande exigência decorrente da tendência de crescimento, perguntou qual seria a solução e qual o modelo que consideram mais adequado?! Exortou ainda os peticionantes a estarem presentes aquando do debate em Plenário.

Comissão de Economia e Obras Públicas

Foram ouvidos no dia 4 de fevereiro os peticionantes da Comissão de Trabalhadores da TAP, signatários da Petição n.º 460/XII/4.^a, que entregaram ainda um documento com indicadores de actividade e económico-financeiros relativos à TAP, que foram saudados pelos Deputados presentes, Luís Vales, Bruno Inácio e Nuno Matias (PSD), Rui Paulo Figueiredo (PS), Bruno Dias (PCP) e Mariana Mortágua (BE).

Os Peticionantes confirmaram a sua preocupação com a privatização da TAP, sublinhando a dimensão do universo TAP bem a existência de um sem número de pequenas empresas e pessoas que vivem e dependem, direta ou indiretamente, da TAP (TAP/7 mil, Grupo TAP/12 mil e dezenas de pequenas empresas que rodeiam a TAP/dezenas de milhar).

Sustentam que tem sido fácil gerir a TAP com o aval dos Governos em todos os empréstimos, que a TAP não precisa de dinheiro, que a TAP precisa apenas que determinadas leis não se apliquem à TAP, reconhecendo que a TAP tem crescido, nem sempre de forma sustentável, tendo entregue um conjunto de documentos que pretendem dar suporte à sua leitura dos factos.

O Senhor Deputado Relator agradeceu a informação e salientou a necessidade para a TAP da renovação da frota, adiantando considerar improvável que a UE dê autorização ao Governo para injetar capital na TAP, perguntando aos peticionários se rejeitam absolutamente a privatização ou o modelo atual de privatização.

O Senhor Deputado Nuno Matias (PSD) salientou que importante é o valor da Companhia e a salvaguarda dos postos de trabalho, sublinhando que os Trabalhadores, os padrões de segurança e operação são a mais-valia da TAP, e acrescentando que o Governo não pode capitalizar a TAP por limitação do Memorando e da EU. Referiu ainda que o Estado mantém o direito de preferência sobre qualquer operador privado, sem qualquer limitação de tempo, considerando que o potencial valor da TAP é ser competitiva e capaz de crescer, lembrando que a Varig e Sabena eram públicas e desapareceram.

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) considerou que a questão da TAP não é “caso arrumado” e a sua privatização não é uma inevitabilidade, tendo-se ainda referido às supostas “garantias” do Ministro da Economia relativamente aos cadernos de encargos, aludindo ainda às fusões e privatizações resultando na degradação das companhias de bandeira, e ao domínio do sector por 4 ou 5 grandes companhias (Lufthansa, British Airways, Air France), às desaparecidas Sabena e Swissair, e à Ibéria e ainda ao investimento sem perspectiva feito na ex-VEM/Brasil, considerando que quem não quer a



Comissão de Economia e Obras Públicas

privatização pode propor soluções como as que constam do Projeto de Resolução n.º 1150/XII – 4 do PCP, “Pela defesa, desenvolvimento e gestão pública da TAP como companhia aérea de bandeira nacional”.

A Senhora Deputada Mariana Mortágua (BE) declarou-se orgulhosa da forma como a TAP juntou grupo grande de pessoas em defesa da TAP, considerou que a TAP é prova de companhia pública, que se pode desenvolver e que não está provado que a Comissão Europeia esteja a pressionar;

O Senhor Deputado Rui Paulo Figueiredo (PS) referiu que as posições do PS são bem conhecidas, fazendo perguntas aos peticionantes sobre as garantias dadas no Caderno de encargos e sua verdadeira relevância, sobre as negociações entre diferentes Sindicatos e a Comissão de trabalhadores com a Administração da TAP, agradecendo igualmente a documentação recebida e considerando ser possível parar a privatização.

Os Peticionantes afirmaram que nunca houve tanta revolta da sociedade e das pessoas contra as privatizações, que a TAP, numa economia fraca como a nacional consegue dinamizar muitos empregos, sugerindo que “se é necessário injetar dinheiro na TAP, que seja a CGD a fazê-lo” e que apesar dos constrangimentos, a TAP cresceu.

Recordaram ainda as ameaças de desaparecimento da TAP, desde 1998 com a Swissair, repetidas ameaças em 2012, e salientaram ainda que a TAP tem crescido de forma auto-sustentada, referindo-se aos problemas de tesouraria nas épocas baixas, notando que parte se deveu a Plano Mateus de pagamento ao Fisco e também que a renovação da frota da PGA está à espera por falta de investimentos.

Manifestaram ainda preocupação com a SPdH e a sua privatização, com a dívida da VEM/Brasil alegando que também irá ser perdoada, as dívidas por cobrar à Venezuela e a Luanda, e ainda a limitação de espaço de hangar de reparações, com o investimento suspenso.

Lembram que o caderno de encargos da fusão British Airways-Ibéria não impediu desaparecimento destinos e deslocação do HUB, que alguns destinos novos TAP vão ser suspensos (Bogotá, Panamá e Funchal-Londres).

O Senhor Deputado Relator agradeceu e convidou os Peticionantes a estarem presentes aquando da discussão da Petição em Plenário.

V – Opinião do Relator

O autor do presente Relatório reserva a sua opinião para o debate em Plenário da Assembleia da República.

VI - Conclusões e Parecer

Face ao exposto, a Comissão de Economia e Obras Públicas emite o seguinte parecer:

O objeto das petições é claro e estão preenchidos os demais requisitos formais estabelecidos no artigo 9.º da Lei n.º 43/90, de 10 de agosto, e posteriores alterações, bem como pela Lei n.º 15/2003, de 4 de junho, e pela Lei n.º 45/2007, de 24 de agosto – Lei de Exercício do Direito de Petição (LPD);

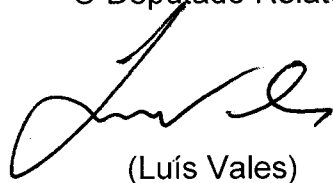
As presentes petições apresentam objeto conexo pelo que a sua apreciação e discussão é conjunta, sendo que, tanto a petição n.º 454/XII/4.^a, que apresenta 5.161 assinaturas, como a Petição n.º 460/XII/4.^a, que reuniu 5.839 assinaturas, cumprem os requisitos legais para a audição obrigatória dos peticionários (art.º 21.º da lei do Exercício do Direito de Petição), de publicação em DAR (art.º 26.º da mesma Lei) e de apreciação no Plenário (art.º 24.º da referida Lei).

VII - Anexos

Cópia dos pedidos de informação e respetivas respostas remetidas à Assembleia da República.


Palácio de S. Bento, 17 de março de 2015

O Deputado Relator



(Luís Vales)

O Presidente da Comissão



(Pedro Pinto)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

EXMA SENHORA
SECRETÁRIA DE ESTADO DOS ASSUNTOS
PARLAMENTARES E DA IGUALDADE

N/Refª: 5/CEOP

Data: 08 de janeiro de 2015

ASSUNTO: Solicitação de informações sobre o objeto da Petição n.º 454/XII/4.ª

Encontra-se em apreciação nesta Comissão a Petição n.º 454/XII/4.ª, da iniciativa do - Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC) "Suspensão do Processo de Privatização da TAP Portugal SGPS", que pode ser consultada no seguinte endereço:

<http://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetallePeticao.aspx?BID=12579>

Nesse âmbito, venho por este meio solicitar a V. Ex.ª se digne diligenciar junto do Membro do Governo competente a disponibilização de informações adicionais sobre a matéria.

Com a expressão dos meus melhores cumprimentos,

Pedro Pinto
Presidente



Exmo. Senhor
Presidente da Comissão de
Economia e Obras Públicas
Deputado Pedro Pinto

SUA REFERÊNCIA
5/CEOP

SUA COMUNICAÇÃO DE
08-01-2015

NOSSA REFERÊNCIA
N.º: 395
ENT.: 356
PROC. N.º:

DATA
29/01/2015

ASSUNTO: Resposta ao pedido de informação sobre a Petição n.º 454/XII/4.ª, iniciativa do Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC) - "Suspensão do Processo de Privatização da TAP Portugal SGPS"

Encarrega-me a Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade de enviar, para os devidos efeitos, cópia do ofício n.º 407, de 28 de janeiro, oriundo do Gabinete do Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, sobre o assunto mencionado em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Marina Resende



Gabinete do Secretário de Estado
dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade

Entrada N.º 356

Data 28 / 01 / 2015

Exma. Senhora
Dra. Marina Resende
Chefe do Gabinete de
S. Exa. a Secretária de Estado dos Assuntos
Parlamentares e da Igualdade
Palácio de São Bento (A.R.)
1249-068 Lisboa

Exmo. Senhor
Dr. José Aguiar
Chefe do Gabinete de
S. Exa. o Ministro da Economia

V/ REFERÊNCIA	V/ COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
N.º 70 ENT: 62	09/01/2015		28/01/2015

ASSUNTO: Pedido de informação sobre a Petição n.º 454/XII/4.ª, iniciativa do Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC) - "Suspensão do Processo de Privatização da TAP Portugal SGPS"

Ex.ª Senhora,

Encarrega-me S. Exa. o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações de, em resposta ao V. ofício em referência, informar o seguinte:

1. O Governo partilha do entendimento de que o Grupo TAP, e em particular a TAP - Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (TAP) é uma empresa que apresenta forte ligação ao país, ligação essa que importa conservar, e uma importância estratégica para a economia nacional, afigurando-se por isso fundamental assegurar a manutenção do seu pendore característico de «companhia bandeira» e do designado *hub* nacional.
2. Em paralelo, importa considerar a situação económico-financeira da empresa, que se caracteriza por uma necessidade urgente de recapitalização, bem como o enquadramento legal e económico do mercado em que a TAP atua. Com efeito, face à impossibilidade de ser o Estado, enquanto



acionista, a assumir a necessária capitalização da TAP em condições que assegurem a estabilidade e continuação do crescimento estratégico da empresa (designadamente evitando um eventual processo de reestruturação resultante de um processo de auxílio de Estado), o processo de reprivatização surge como a única via adequada para atingir este objetivo. Note-se que a recapitalização é condição essencial para que a empresa possa continuar a crescer e prosseguir o seu esforço de investimento, designadamente na renovação da frota, mantendo assim a sua competitividade à escala global.

3. Neste contexto, o modelo escolhido pelo Governo para o processo de reprivatização - venda direta de referência de até 61% de ações representativas do capital social da TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (TAP-SGPS), a que acresce uma oferta de venda de ações representativas de até 5% do referido capital social, destinada a trabalhadores das empresas do Grupo TAP - tem em consideração os objetivos que se pretende alcançar com o referido processo, designadamente no que respeita ao desenvolvimento estratégico do grupo e à sua situação económico-financeira, garantindo os mecanismos necessários para a escolha da melhor solução para o país e para a empresa.
4. Em particular, o caderno de encargos da operação, aprovado através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 4-A/2015, de 20 de janeiro, contém um conjunto de critérios que serão utilizados para a seleção do adquirente ou adquirentes na venda direta e que incluem, entre outros, a contribuição para o reforço da capacidade económico-financeira da empresa (designadamente a qualidade do plano de capitalização); a apresentação de um projeto estratégico adequado, assegurando entre outros aspetos a manutenção da marca TAP e a sede societária em Portugal, e ainda a contribuição para a preservação e desenvolvimento das qualidades operacionais e comerciais do Grupo TAP, bem como a valorização e desenvolvimento dos seus recursos humanos; a capacidade para assegurar o cumprimento das obrigações de serviço público que incumbam à transportadora, bem como a continuidade e reforço das rotas que sirvam as regiões autónomas, a diáspora e os países e comunidades de expressão ou língua oficial portuguesa; a contribuição para o crescimento da economia nacional, respeitando a manutenção e o desenvolvimento do atual *hub* nacional; a experiência técnica e de gestão no setor da aviação; e a contribuição para o reforço da estrutura e estabilidade acionista da empresa. Tal mostra que as preocupações vertidas na petição do SNPPVAC quanto ao modelo de privatização estão salvaguardadas e não têm razão de ser.
5. Nota-se que aos critérios referidos no ponto anterior acresce um outro que resultou da negociação com os sindicatos do pessoal do Grupo TAP que manifestaram interesse em participar no processo de reprivatização, tendo integrado um grupo de trabalho criado para o efeito. Este critério corresponde à assunção, pelo adquirente ou adquirentes na venda direta, de compromissos em



matéria de estabilidade laboral, designadamente a expressa vinculação ao cumprimento do acordo celebrado entre o Governo, os sindicatos e a TAP SGPS no contexto do lançamento da operação de reprivatização, bem como o respeito por todos os acordos coletivos vigentes, o que se traduz numa importante salvaguarda dos interesses dos trabalhadores.

6. Pelas razões acima elencadas, o Governo está convicto de que a reprivatização da TAP é a única via que permite reunir as condições necessárias para que o Grupo TAP cresça e subsista como uma estrutura empresarial com uma posição competitiva à escala global, em benefício da economia portuguesa e do país.

Com os melhores cumprimentos,

pel O Chefe do Gabinete

Leonor Vale de Castro
Carlos Nunes Lopes

Leonor Vale de Castro
Chefe de Gabinete em substituição de
sua Ex.^a O Secretário de Estado das
Infraestruturas, Transportes e
Comunicações



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

EXMA SENHORA
SECRETÁRIA DE ESTADO DOS ASSUNTOS
PARLAMENTARES E DA IGUALDADE

N/Ref^a: 10/CEOP

Data: 28 de janeiro de 2015

ASSUNTO: Solicitação de informações sobre o objeto da Petição n.º 460/XII/4.^a

Encontra-se em apreciação nesta Comissão a Petição n.º 460/XII/4.^a, da iniciativa da Comissão de Trabalhadores da TAP - "Manifesto contra a privatização da TAP", que pode ser consultada no seguinte endereço:

<http://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetallePeticao.aspx?BID=12585>

Nesse âmbito, venho por este meio solicitar a V. Ex.^a se digne diligenciar junto do Membro do Governo competente a disponibilização de informações adicionais sobre a matéria.

Com a expressão dos meus melhores cumprimentos,

Pedro Pinto
Presidente