

GRUPO PARLAMENTAR



PROJETO DE LEI N.º 430/XIV/1.^a

RECUPERAÇÃO DO CONTROLO PÚBLICO DA TAP

Exposição de motivos

A TAP Air Portugal foi criada a 14 de março de 1945 com o nome Transportes Aéreos Portugueses e é uma empresa estratégica que, para além de constituir uma das maiores exportadoras nacionais, representa também um instrumento da nossa soberania, num país com 11 ilhas atlânticas e importantes comunidades emigrantes em todos os continentes, espalhadas um pouco por todo o mundo.

No entanto, ao longo dos tempos, foram várias as tentativas de privatização da TAP. A primeira vez que se falou no tema foi em 1991, quando o Governo de então aprovou a transformação do grupo em sociedade anónima, estabelecendo o diploma que saiu do Conselho de Ministros, que o Estado teria direito a ficar com pelo menos 51% do capital para assegurar o serviço público.

Sucederam-se muitas e intensas polémicas intensas ao longo dos anos e, em 2011, a TAP é incluída no lote de privatizações do programa de ajustamento financeiro negociado com a troika.

Em 2015, apesar da controvérsia e da contestação, o Governo PSD/CDS privatizou 61% do capital da empresa ao consórcio Atlantic Gateway.

Em 2016, com um novo quadro político na Assembleia da República, foi possível avançar para a recuperação de 50% do capital por parte do Estado, o que, mesmo assim, ficou longe do que se impunha: a anulação da privatização.

Desta forma, o Estado recuperou o controlo acionista da empresa, mas não os direitos económicos, prescindindo do controlo público da gestão da empresa. Ou seja, continuam a ser os privados a mandar.

Foi precisamente com vista à anulação da privatização que, logo em 2015, o Grupo Parlamentar do Partido Ecologista Os Verdes apresentou o Projeto de Resolução N.º 1472/XII/4.^a que, lamentavelmente, foi rejeitado.

À semelhança de outros maus exemplos de privatização de sectores estratégicos para a economia portuguesa, a privatização da TAP foi um erro de grande dimensão para o país e os portugueses que o Governo PSD/CDS, fez questão de ignorar, apesar de todas as evidências.

Importa recordar que a TAP não apresentava problemas significativos, até ter ocorrido, em 2007, a desastrosa compra a 100% da VEM Brasil (Varig Engenharia e Manutenção), que acarretou prejuízos consecutivos e passivos elevados, tendo ficado com uma dívida de mais de 500 milhões de euros.

Relativamente a esta operação, o Governo de então conformou-se pacificamente, não tendo feito sequer um esforço para a sua renegociação.

Saliente-se que as condições em que se deu esta privatização foram muito lesivas para o Estado, que vendeu a empresa por cerca de 10 milhões de euros. Ou seja, um grande negócio para os privados e um grande erro para o Estado.

O Governo PSD/CDS defendeu que a privatização da TAP era inevitável e um dos argumentos foi o equilíbrio das contas públicas, mas nunca foi demonstrada a utilidade pública da venda, nem a sua necessidade urgente e impreterível.

Recorde-se que já em 1997, a venda da TAP à Swissair também foi apresentada como inevitável. A sua inevitabilidade era de tal ordem que um membro do Governo de então chegou mesmo a afirmar que não haveria dinheiro para os salários do mês

seguinte se a privatização não avançasse e que a venda era o único caminho para salvar a TAP e mantê-la a operar.

Entretanto, a Swissair e a belga Sabena, vendida, então, à Swissair, já não existem e, muito provavelmente, seria esse o caminho da TAP.

Todavia, milhares de trabalhadores de ambas as empresas foram despedidos e os aeroportos suíços demoraram a conseguir recuperar deste processo, enquanto a TAP cresceu, os salários foram pagos e a economia portuguesa beneficiou desse crescimento.

Ora, estes factos deveriam ter sido suficientes para o Governo PSD/CDS ter percebido a dimensão do erro de uma privatização desta natureza, mas, em vez de recuar, avançou.

Não será, por isso, de estranhar que a privatização da TAP tenha sempre motivado muitas críticas e oposição, levando à criação de movimentos para travar o processo e chegando mesmo a ser materializada através de duas petições apreciadas no Parlamento, uma intitulada “Suspensão do Processo de Privatização da TAP Portugal SGPS”, promovida pelo SNPVAC - Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil e outra intitulada “Manifesto contra a privatização da TAP”, promovida pela Comissão de Trabalhadores da TAP Portugal, tendo sido assinadas por milhares de pessoas.

Na verdade, apesar da importância desta companhia aérea, o Governo PSD/CDS desde cedo assumiu como objetivo estratégico a sua venda aos privados e, portanto, viu-a sempre como uma simples mercadoria e não como um potencial de desenvolvimento ao serviço do interesse nacional e dos portugueses. Por isso mesmo, ao longo dos tempos foi preparando o terreno, criando limitações e constrangimentos na gestão da TAP, para procurar mostrar a inevitabilidade da sua venda.

Chegamos, assim, ao dia de hoje, e é inegável que estamos perante mais uma privatização lucrativa para poucos e ruínoza para muitos.

O Estado não pode abdicar dos seus sectores estratégicos e do seu poder de decisão, e só ser chamado quando é para financiar, principalmente quando a TAP tem descurado em absoluto o desenvolvimento nacional e a retoma da atividade

económica e olha apenas para o seu próprio interesse, focando-se exclusivamente na sua rentabilidade.

Atualmente, vivemos tempos de grande excecionalidade devido à pandemia de COVID-19 e o mundo viu-se obrigado a mudar significativamente e os impactos dessas mudanças afetam todas as áreas de atividade.

Logo, também o setor aeroportuário tem sido afetado, e de forma muito acentuada, uma vez que tem havido uma limitação de movimentos aéreos, na sequência das recomendações das autoridades de saúde para o isolamento social.

Neste momento, há trabalhadores da TAP, e das empresas participadas, em regime de lay-off, com um impacto significativo na redução dos seus rendimentos e na Segurança Social, a que se somam despedimentos devido à não renovação de contratos.

Também a SpdH (Serviços Portugueses de Handling, S.A.)/Groundforce, empresa de assistência a passageiros, bagagens e carga em terra que assegura uma parte essencial da atividade da TAP, foi reprivatizada ao Grupo Urbanos, também em dificuldades económicas.

Já antes da crise provocada pela pandemia, a TAP não cumpria o Acordo de Empresa e decidiu despedir centenas de trabalhadores e acumulam-se os conflitos laborais e as queixas por parte dos passageiros, ao mesmo tempo que a empresa atribui prémios a alguns administradores.

Ou seja, nenhum problema foi resolvido e alguns até se agravaram. A crise epidémica por que estamos a passar colocou ainda mais em evidência a fragilidade e o erro deste processo e, se alguma vez houve dúvidas que não seria o capital privado a salvar a TAP, hoje estão totalmente dissipadas.

O Governo precisa de dar sinais mais claros sobre a sua posição e prioridades relativamente à TAP, para que a empresa deixe de estar nas mãos dos privados e o Estado assuma a sua gestão pública.

Importa fazer contas ao custo da destruição da TAP e impõe-se a necessidade de mobilizar recursos nacionais para salvar esta empresa estratégica para o desenvolvimento regional e nacional.

O Estado não pode continuar refém dos interesses privados e é chegada a altura de assumir o controlo público da TAP, de reverter o erro que consubstanciou a sua entrega a privados, mostrando empenho na afirmação e na defesa do interesse público e da soberania nacional.

Face ao exposto, o Partido Ecologista Os Verdes propõe, com este Projecto de Lei, a recuperação do controlo público da TAP por parte do Estado português, assegurando a concretização dos direitos dos trabalhadores e a resposta que o país precisa, uma vez que esta empresa pode dar muito ao país e aos portugueses.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Partido Ecologista Os Verdes apresenta o seguinte Projeto de Lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei estabelece o quando legal para a recuperação do controlo público da TAP e da SpdH por parte do Estado, no sentido de salvaguardar o interesse público nacional.

Artigo 2.º

Controlo público

- 1 - O Governo procede à recuperação do controlo público e à adoção de uma posição maioritária pelo Estado no capital da TAP e da SpdH, assim como à recuperação integral de todos os direitos sobre essa gestão.
- 2 - Cabe ao Estado definir os objetivos de gestão destas empresas por forma a salvaguardar o interesse público, a continuidade dos serviços prestados e os direitos dos trabalhadores.

Artigo 3.º

Processo

O Governo fica obrigado a estabelecer o processo com vista à recuperação do controlo público da TAP e da SPdH.

Artigo 4.º

Objetivos do processo

No âmbito do processo a que se refere o numero anterior, o Governo deve ter em consideração nomeadamente objetivos que:

- a) garantam os interesses patrimoniais do Estado e os direitos dos trabalhadores;
- b) acautelem a defesa do interesse público perante terceiros;
- c) assegurem que os apoios públicos a fundo perdido necessários à amortização dos impactos da paragem forçada de atividade destas empresas sejam convertidos em capital social do Estado;
- d) revogue qualquer instrumento jurídico que determine a demissão do Estado do controlo de gestão;

Artigo 5.º

Anulabilidade de atos por interesse público

O Governo definirá, através de Decreto-lei, um regime especial de anulabilidade de atos por interesse público que permita anular atos que tenham, de uma forma ou de outra, potenciado a descapitalização da TAP e da SpdH, nomeadamente a alienação de ativos, desde a sua privatização.

Artigo 6.º

Danos para o interesse público

Compete ao Governo identificar e apurar os atos dos quais, na sequência da gestão privada da TAP e da SpdH, tenham resultado danos para o interesse público, sendo constituída a obrigação de indemnizar o Estado pelos danos sofridos e de este exercer o direito a ser indemnizado, nos termos correspondentes.

Artigo 7.º

Interesse público

Sem prejuízo do estabelecido na presente lei, o Governo fica obrigado a adotar as medidas transitórias necessárias à defesa do interesse público.

Artigo 8.º

Prazo de aplicação

O Governo proceserá à recuperação do controlo público da TAP e da SPdH no prazo máximo de 30 dias após a entrada em vigor da presente lei.

Artigo 9.º

Norma revogatória

A presente lei revoga o n.º 5 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho.

Artigo 10.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Assembleia da República, Palácio de S. Bento, 29 de maio de 2020

Os Deputados,

José Luís Ferreira

Mariana Silva