



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Assembleia da República Gabinete do Presidente
N.º de Entrada <u>298220</u>
Classificação
<u>05/03/02</u> / / /
Data <u>09/02/16</u>

REQUERIMENTO Número _____ / x (___ª)

PERGUNTA Número 1247 / x (4ª)

Expeça-se
Publique-se
<u>17</u> / <u>12</u> / <u>2009</u>
Q Secretário da Mesa <u>M. Correia</u>

Assunto: **Situação e futuro da Manutenção e Engenharia da TAP**

Destinatário: **Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**

Exmo. Sr. Presidente da Assembleia da República

Sra. Secretária da Mesa
09.02.16
[Signature]

A TAP é considerada há décadas uma companhia de primeira linha a nível mundial quanto à qualidade do seu serviço de Manutenção e Engenharia, com uma importante carteira de clientes e encomendas ao longo desse tempo que inclui grandes companhias aéreas de vários pontos do globo.

É do conhecimento público que com o passar do tempo, as instalações deste serviço da TAP no Aeroporto de Lisboa se tornaram exíguas e insuficientes para a necessária expansão da sua actividade. Fomos informados que, incompreensivelmente, continua sem sair do papel o projecto para novas instalações que há anos existe na TAP, e que inclui a construção de um novo hangar e a ampliação da oficina de motores.

Por falta de investimento, mantém-se assim uma profunda limitação na capacidade de resposta da TAP nesta matéria, impedindo-a de alargar a sua carteira de clientes. Aliás, numa recente deslocação ao Aeroporto de Lisboa, pudemos exactamente confirmar este quadro de saturação relativamente ao espaço disponível nas instalações existentes.

Entretanto, e apesar da opção do Governo e da Administração da TAP em não investir na expansão destas instalações e serviços, a companhia avançou para a aquisição da VEM, empresa brasileira de manutenção e engenharia resultante da segmentação e falência da VARIG. Segundo as informações a que tivemos acesso, a situação económico-financeira da VEM apresenta problemas preocupantes, apontando-se para prejuízos da ordem dos 110 milhões de euros, e dívidas ao fisco no Brasil (de nível municipal, estadual e federal) estimadas em 180 milhões de euros. Isto depois dos cerca de 130 milhões de euros de dívidas à segurança social que já tiveram de ser pagos.

Fomos ainda informados que estará prevista para breve (eventualmente já para o segundo trimestre deste ano) a integração plena da VEM nas contas da TAP, com a TAP a absorver assim um passivo significativo que seguramente se reflectirá de forma negativa no seu desempenho económico-financeiro – provavelmente até a proporcionar discursos alarmistas já ouvidos noutros processos para justificar privatizações...



Há dias, a Administração da TAP emitiu uma circular para todos os trabalhadores da TAP Manutenção e Engenharia e todos os trabalhadores da VEM Manutenção e Engenharia, anunciando a reestruturação destes serviços com uma fusão sob a mesma marca, a criação de um Comité Executivo comum, a ser presidido por Fernando Pinto, e de uma Direcção Comercial única. Anunciava-se ainda a decisão de colocar ao serviço na VEM «por períodos de tempo mais ou menos longos» quadros da TAP «para apoiar os colegas desta unidade».

Recordamos que, em 24 de Janeiro de 2006, a Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações recebeu em audiência a Comissão de Trabalhadores da TAP, que manifestou aos Deputados a sua apreensão face às possibilidades de transferência de trabalhos de manutenção de aeronaves para o Brasil, em resultado da aquisição da VEM pela TAP.

Essa aquisição, aliás, ocorreu depois da disponibilidade manifestada pela Airbus (em Junho de 2005) relativamente ao reforço da indústria aeronáutica nacional, face ao processo de aquisição das novas aeronaves de longo curso A330 e A350. Essa disponibilidade não teve os resultados que inicialmente permitia prever, mas a verdade é que, pouco tempo depois, desenvolveu-se o processo para a certificação MRO Airbus (*Maintenance, Repair and Overhaul*) da VEM. Até então, existia apenas uma empresa de manutenção de aeronaves certificada pela Airbus em todo o continente americano, sediada na Califórnia.

Questionado sobre esta matéria pelo PCP na reunião da Comissão Parlamentar acerca da questão das “contrapartidas” na aquisição de aeronaves à Airbus, o Senhor Ministro Mário Lino respondeu apenas que «a VEM também faz manutenção de aeronaves Boeing», o que é manifestamente insuficiente para esclarecer a questão.

Assim, ao abrigo do disposto na alínea d) do Artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e em aplicação da alínea d), do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, pergunto ao Governo, através do **Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**, o seguinte:

1. Exactamente há quantos anos continua por concretizar o projecto de expansão e qualificação das instalações da Manutenção e Engenharia da TAP no Aeroporto de Lisboa? Por que motivos se mantém esse projecto em suspenso – e até quando?
2. Como explica o Governo esta ausência de investimento nas instalações da Manutenção e Engenharia da TAP em Lisboa, a par da transferência de pessoal e de investimentos da empresa para o Brasil?
3. Quais os custos estimados de mais esta “reestruturação” da Manutenção e Engenharia da TAP?
4. O Governo garante que não haverá absolutamente nenhuma transferência ou deslocalização de serviços e/ou operações da Manutenção e Engenharia da TAP para o Brasil?



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

5. Está ou não prevista para breve a integração da VEM nas contas da TAP? Haverá ou não consequências negativas desta integração, ao nível do desempenho económico-financeiro da TAP?
6. O Governo confirma ou não que os dados mais recentes da VEM apontam para um prejuízo da ordem dos 110 milhões de euros?
7. Qual o ponto de situação relativo ao processo das dívidas da VEM ao fisco do Brasil, estimadas em 180 milhões de euros? Em que termos foi efectuada a regularização do pagamento das dívidas à segurança social?
8. Foi até hoje promovida, pela TAP ou pelo Estado Português (enquanto accionista), alguma auditoria às contas da VEM antes da sua aquisição pela TAP? A ter sido promovida, quais as conclusões apuradas? Foram detectadas as dívidas em causa – e em caso afirmativo foram ignoradas pela TAP e pelo Governo?
9. Qual o montante das transferências financeiras que até agora já foram realizadas da TAP para a VEM?
10. Como explica o Governo que tenha ficado no vazio a disponibilidade manifestada em Junho de 2005 pela Airbus relativamente ao reforço da indústria aeronáutica nacional, e logo em seguida se tenha desenvolvido o processo para a certificação e licenciamento MRO Airbus da brasileira VEM, entretanto adquirida pela TAP?

Assembleia da República, 16 de Fevereiro de 2009.

O Deputado:

Bruno Dias