

OPINIÃO

BONSAI

A companhia de bandeira (a meia haste)



SÉRGIO FIGUEIREDO

Administrador da Fundação EDP

As melhores fases da TAP sempre foram aquelas em que ninguém se lembrava que a empresa existe. Os portugueses habituaram-se a ouvir notícias sobre a transportadora aérea nacional apenas pelos mesmos motivos. Os piores. Agora é diferente. Agora o país não quer privatizar a companhia de bandeira, mas não se importa de acabar com ela.

A greve é criminosa, sim! A TAP está exaurida de capitais, tem uma situação líquida negativa próxima dos 500 milhões de euros, um passivo superior a mil milhões e os últimos dias do ano são a última chance de ganhar dinheiro até à Páscoa. Os trabalhadores não têm a obrigação de saber isso. Mas deviam preocupar-se.

Ninguém tem de lhes dizer que este segundo semestre é um dos piores de sempre. São eles os primeiros a ver os voos mais vazios do que o normal, sobretudo porque o Brasil gripou – e quando os brasileiros espirram, a TAP apanha uma pneumonia.

A receita caiu a pique. Muito provavelmente as contas deste ano vão piorar. Não são os sindicatos os principais responsáveis. No banco dos réus está sentado o maior culpado pela asfixia dos últimos três anos: este governo. É o mesmo que fala agora numa companhia sujeita a forte concorrência e às profundas transformações do mercado. Mas que a colocou cegamente a funcionar com as regras das outras empresas públicas, que impôs regras estúpidas, como se fosse uma direção-geral.

O congelamento salarial, o “investimento zero”, os cortes absurdos em despesas de comunicações (aniquilando os canais de vendas) ou de deslocações (aumentar tripulações carecia de autorização prévia do Tribunal de Contas), condenaram a TAP a uma falência anunciada. A empresa não podia contratar, não podia crescer, não podia renovar a frota.

A TAP perdeu competitividade e andou para trás na qualidade do serviço. Para não assinar o atestado de óbito, o governo ganha coragem e privatiza. Não está a vender nada, ape-

nas passa a batata quente. É por isso que não há qualquer ideologia na privatização da TAP, apenas uma confissão de incapacidade.

A greve é criminosa, sim. E o crime tem um cúmplice chamado António Costa, que arregimentou um partido inteiro contra uma privatização que nunca havia contestado. A transferência da TAP para privados começou com o PS. Foram os socialistas que levaram a TAP ao altar e jurar casamento à Swissair. Só não somos hoje todos passageiros dos suíços porque estes perderam o amor à sua bandeira e fecharam a transportadora aérea.

Foi o Partido Socialista que contratou Fernando Pinto e a equipa de brasileiros para a gestão. Lembro hoje, quase década e meia depois, a primeira entrevista que concedeu, no início de 2001, ao *Diário Económico*, era eu diretor do jornal e entrevistador de serviço: “Vim para privatizar a TAP.” Era clara a missão. E a necessidade também. Não conseguiu. Nem na última tentativa, já com este governo, com a mesma empresa, em situação-limite, em que

a venda foi abortada. O único concorrente interessado não era credível.

O PS também não. Novo líder, a mesma irresponsabilidade de sempre. Pura politiquice. Assim se participa ativamente num homicídio coletivo. Incentivando um consórcio sindical, que convoca os trabalhadores para a beira do abismo.

Não há uma só motivação que junte 12 sindicatos lá dentro. Há ideologia, liderada pelo PCP e pela CGTP e adesão recente da UGT estimulada por esta “viragem à esquerda” do camarada Costa. Há ganância, especialmente do pessoal de cabina, que quer simplesmente dinheiro. E há a cacetada, a nova versão eleita pelos pilotos para a direção do seu sindicato.

Nem todos estão contra a privatização da empresa como querem fazer parecer. Os pilotos, que têm nas mãos os tais 10% de capital assegurados em lutas passadas, ainda esperam lucrar com a operação. É, portanto, uma confederação de diversos interesses, em que só não cabem clientes e contribuintes.

Não é um regresso a uma história de décadas passadas. Porque não há futuro com este

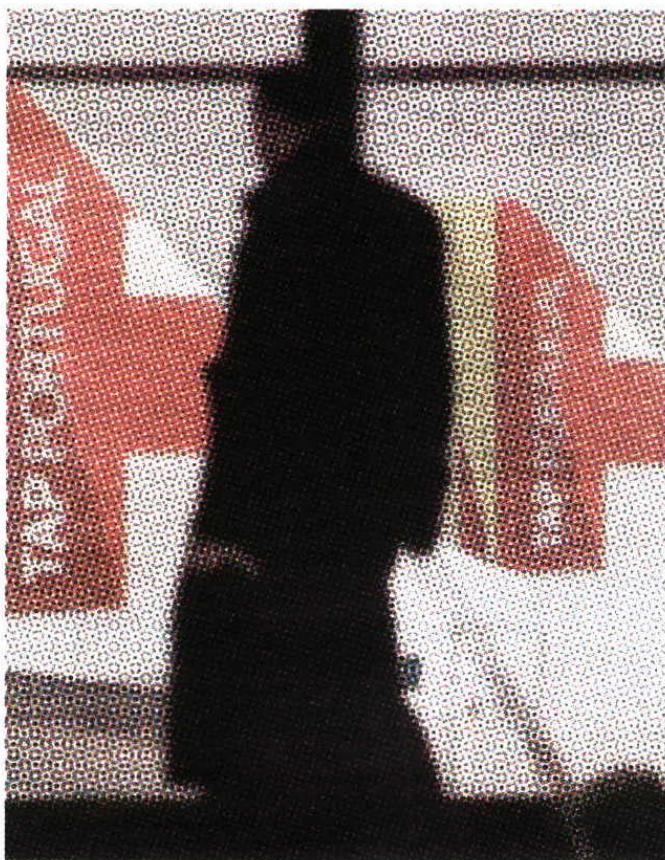
retrocesso. A requisição civil pode resolver o problema das 130 mil reservas marcadas para os quatro dias de greve. Mais 40 ou 50 milhões de prejuízo significa rutura de tesouraria. Um novo *lease back* ou outra engenharia financeira pode disfarçar o problema.

Só que estancar uma hemorragia não é sarar a ferida. Não é possível espremer muito mais uma estrutura que reduziu 60% do pessoal e multiplicou por dois a operação. O segredo não é polivalência, porque a maioria dos trabalhadores já a pratica. E não são os privados que despolitizam a gestão, porque esta conviveu com seis governos e dez ministros de três partidos diferentes.

A TAP tem gestores que sabem de aviação comercial. A TAP tem altas produtividades e baixos custos, porque tem mão-de-obra qualificada, trabalhadores absolutamente extraordinários e sacrificados. A TAP tem reputação, nos últimos anos consolidada em prémios e múltiplas distinções internacionais. A TAP tem base de operação num país que atrai mais turistas e por isso vê o mercado de transporte aéreo crescer a dois dígitos.

A TAP tem tudo, portanto.

Menos o essencial: a noção do perigo que corre. Vital Moreira chama-lhe “um condomínio entre o Estado e os sindicatos que exercem um eficaz poder de veto”. O Estado, por definição, somos todos nós. A empresa voltou a estar tomada por eles. Companhia de bandeira, toquem as cornetas antes que comece a descer. A bandeira, até ao meio da haste.



Não há qualquer ideologia na privatização da TAP, apenas uma confissão de incapacidade