

TAP: O privado é tão melhor!

Author(s):

[Moisés Ferreira](#) ^[1]

Show Author Info?:

0

Diz a direita portuguesa que a TAP enquanto empresa pública não tem viabilidade, que privatizar a empresa é garantir a sua sobrevivência, que o Estado não está autorizado a capitalizar a empresa, logo, apenas através da privatização se garantirá o futuro da TAP. A isto acrescenta ainda o mantra que acompanha os processos de privatização: um operador privado terá muito maior capacidade para fazer investimento na companhia, o que a tornará maior e melhor porque, como se sabe, os privados é que são bons a gerir!

Temos experiência suficiente para saber que estes argumentos não são válidos e que tais virtudes nunca se concretizaram depois de privatizações. As empresas não se tornaram maiores e melhores (é preciso olhar para a PT) e os seus clientes nunca ficaram melhor servidos (comparem as faturas da EDP antes e depois da privatização). Mas, se esta experiência empírica não é suficiente, vejamos mais alguns factos.

Sobre o facto de o Estado não poder capitalizar ou manter a sustentabilidade da TAP:

Diz o Governo que o Estado não pode capitalizar a TAP porque as leis da concorrência europeia não o permitem. Não é verdade que assim seja. A própria Comissão Europeia da Concorrência admitiu que, no caso da TAP, esse financiamento poderia ser feito mesmo em conformidade com as regras liberais da UE, ao abrigo do princípio *one time, last time*?

Isto porque a TAP não tem tido ajudas públicas nos últimos anos e tem feito o seu financiamento regular junto da banca. Aliás, a acreditar nos números do Presidente da TAP: a companhia recorre anualmente a um financiamento de 200M€ junto da banca, conseguindo pagar os empréstimos contraídos durante o ano e fazer um abatimento adicional de 100M€ à dívida existente, o que só mostra a sustentabilidade da companhia enquanto empresa pública.

Mas o Governo acena com um papão e tenta dar exemplos. Dizem que se houver ajuda estatal, a empresa terá que ser reestruturada, à semelhança do que aconteceu na Polónia, com a LOT. Mais uma vez, nada mais falso.

Convém esclarecer que a situação da LOT não tinha nada a ver com a situação da TAP e, já agora, convém ler o comunicado da Comissão Europeia sobre o assunto. Porque se lermos esse comunicado vemos que a LOT registava prejuízos consecutivos desde 2008, enfrentava problemas de liquidez crescentes e já tinha esgotado todas as formas alternativas de financiamento, nomeadamente a venda das suas subsidiárias. Não é, obviamente, o caso da

TAP! Resulta daqui duas conclusões simples: 1) a TAP é sustentável operacionalmente; 2) a TAP precisa de capitalização, ação que pode muito bem ser feita pelo Estado.

Sobre o facto de os privados garantirem melhores serviços:

Este é um argumento interessante e traz com ele histórias também elas muito interessantes. Falemos de Frank Lorenzo. Foi público que Pais do Amaral e Frank Lorenzo fizeram uma sociedade para se lançarem na compra da TAP. Aliás, Frank Lorenzo, em entrevista ao Diário Económico, confirmou reuniões com o Governo e, inclusivamente, o incentivo do Governo.

Como se sabe, o privado é a única forma de garantir uma boa gestão e bons serviços. Ou talvez não? Frank Lorenzo esteve à frente de duas empresas de avião civil nos EUA: a Continental Airlines e a Eastern Airlines. Como será que correu essa experiência privada no mundo da aviação civil?

Frank Lorenzo levou a Continental até perto da falência. Pediu, entretanto, proteção contra credores (a maior parte dos credores eram os trabalhadores) e dessa forma conseguiu aplicar rescisões e cortes salariais de forma unilateral.

Na Eastern Airlines, a história repetiu-se mas para pior, acabando com a liquidação da empresa. Houve de novo uma guerra constante contra os direitos dos trabalhadores da empresa e uma orientação para reduzir ao máximo as despesas da empresa. Uma das soluções foi a subcontratação de empresas para fazer a manutenção dos aviões da Eastern.

A Federal Aviation Administration considerou que esta companhia era, entre todas as companhias norte americanas, a que apresentava os piores registos de manutenção dos seus aviões, colocando em causa a segurança de todos os seus passageiros. A empresa acabou liquidada e Frank Lorenzo foi proibido de deter, em parte ou no todo, uma companhia aérea comercial.

Sobre a necessidade de privatizar a TAP para garantir a sua sobrevivência:

Há 20 anos que sucessivos governos tentam a privatização da TAP. O caminho começou com Cavaco Silva quando tornou a companhia numa S.A.; continuou com Guterres que esteve quase a entregá-la à Swissair e continua com o atual governo PSD/CDS que já vai na segunda tentativa de privatização.

Utilizam sempre o argumento da sobrevivência da companhia, mas a verdade é que a companhia já teria morrido há muito se tivesse sido privatizada em algum destes processos.

O Governo de António Guterres negociou a privatização da empresa e chegou a entrar em acordo com a Swissair para que esta adquirisse a TAP. O acordo foi denunciado, para grande surpresa do Governo, já em fase muito adiantada do processo. É que o grupo de que a Swissair fazia parte estava com enormes problemas financeiros e a Swissair acabou por entrar em falência. No fim, a Swissair faliu e a TAP continuou e cresceu.

Mais recentemente e já com o atual Governo, nova urgência na privatização da TAP! A falta de capitais próprios ameaça a existência da companhia, dizem; logo, é preciso privatizar. Lançou-se o processo de privatização e Efromovich lançou-se à compra da TAP. Nesse negócio, o Estado iria encaixar qualquer coisa como 20M€, menos de metade de um avião. Mas o Governo até estava disposto a entregar a TAP assim de borla, mas o negócio acabou

por abortar. E abortou porque Efromovich não conseguiu apresentar garantias bancárias. Parece que a falta de capitais próprios era um problema maior em Efromovich do que na TAP.

Uma coisa é certa: em qualquer uma das anteriores situações, a privatização da TAP teria enfraquecido a companhia, não sendo sequer certo que ela hoje existisse, muito menos como a conhecemos.

No dia 16 de abril deste mês passaram 40 anos sobre a nacionalização da TAP, exatamente ao mesmo tempo em que o Governo anda em contrarrelógio a tentar vender a empresa a qualquer preço. Não deixa de ser uma imagem de um simbolismo poderoso: no aniversário de um ato que decorre do PREC, o PSD e o CDS em absoluta urgência para destruir mais um dos legados do 25 de abril.

Sumário da Home:

Temos experiência suficiente para saber que os argumentos da direita portuguesa para justificar as privatizações não são válidos e que as virtudes propaladas nunca se concretizaram depois de privatizações. As empresas não se tornaram maiores e melhores e os seus clientes nunca ficaram melhor servidos. Por **Moisés Ferreira**.

Lead:

Temos experiência suficiente para saber que os argumentos da direita portuguesa para justificar as privatizações não são válidos e que as virtudes propaladas nunca se concretizaram depois de privatizações. As empresas não se tornaram maiores e melhores e os seus clientes nunca ficaram melhor servidos. Por Moisés Ferreira.

Foto Wikimedia Commons.

Sobre o/a autor(a):

- [Biblioteca](#)
- [Agenda](#)
- [Jornal Esquerda](#)
- [Blogsfera](#)
- [Comunidade](#)
- [Revista Vírus](#)
- [Wikifugas](#)
- [Ficha Técnica](#)

URL de origem: <http://www.esquerda.net/opiniao/tap-o-privado-e-tao-melhor/36715>

Ligações:

[1] <http://www.esquerda.net/autor/mois%C3%A9s-ferreira>