

FORÇAS ARMADAS COMPLICAM NEGÓCIO DA TAP NO BRASIL

«Contrato da VEM com o Governo brasileiro, a grande expectativa para 2010, ainda não aconteceu e os sindicatos ameaçam com greves

Deficitária desde o ano em que a TAP a comprou, a VEM, unidade de manutenção que o grupo português adquiriu no Brasil, no final de 2005, vai aumentar os prejuízos este ano. As atenções estavam voltadas para um contrato com as Forças Armadas brasileiras, que já não vai acontecer em 2010.

Uma ausência à qual se somam problemas com os trabalhadores, que pedem aumentos de 13 por cento e ameaçam com greves uma operação que continua à procura, há três anos, de um parceiro. No ano passado, a TAP colocou-se em posição para prestar serviços ao Governo brasileiro, depois de ter chegado a acordo quanto ao pagamento de uma dívida de 400 milhões de reais (180 milhões de euros, ao câmbio actual). Um montante relativo a impostos, que foi herdado dos tempos em que a VEM fazia parte do grupo Varig, companhia de aviação do Brasil, que acabou por fechar as portas. Graças à aprovação de uma lei no país, em meados de 2009, o grupo português, detido a 100 por cento pelo Estado, conseguiu reduzir a dívida e dilatar o prazo de pagamento. Mas o principal ganho do novo refis, nome da legislação que fixou as novas regras para regularização da situação fiscal das empresas no Brasil, foi o facto de poder finalmente concorrer em concursos públicos e, com isso, candidatar-se à prestação de serviços às Forças Armadas, incluindo a Força Aérea, mas também a Marinha brasileira.

Em Abril deste ano, um dos administradores da TAP, Jorge Sobral (que era, até Novembro, o responsável pelo negócio da manutenção no Brasil), disse ao Diário Económico que acreditava que 2010 seria o ano de reviravolta nas contas da VEM, que apresenta, desde a compra, prejuízos consecutivos. O gestor frisou que o contrato com as Forças Armadas teria um papel importante nessa recuperação, já que "poderia representar 25 por cento das receitas". E acrescentou que havia "uma probabilidade acima dos 90 por cento" de o grupo ganhar os concursos públicos.

No entanto, ao longo deste ano, o grupo só conseguiu fazer "alguns pequenos trabalhos" para o Governo brasileiro, disse o actual responsável, Luís Rodrigues, ao PÚBLICO. "Continuamos a concorrer, mas, até agora, ainda não foi possível celebrar nenhum grande contrato", acrescentou, reforçando que "poderá haver novidades durante o próximo ano".

Luís Rodrigues é o novo líder da VEM, agora designada por Manutenção e Engenharia Brasil, desde Novembro. Uma nomeação que vem no seguimento de um processo de reestruturação mais complexo, que culminou na mudança de nome da empresa e na criação de uma equipa de gestão conjunta das unidades de manutenção brasileira e portuguesa.

"A empresa continua a aprofundar o seu processo de reorganização, sendo parte integrante o objectivo de desenvolver uma estrutura de custos mais equilibrada", explicou fonte oficial do grupo português, acrescentando que "ainda é cedo para adiantar medidas concretas". Os trabalhadores temem que "haja mais decisões drásticas", disse a direcção do Sindicato Nacional dos Aeroviários, uma unidade sindical brasileira, ao PÚBLICO.

Mantêm, no entanto, a expectativa em relação ao contrato com as Forças Armadas.

"Acreditamos que possa ser a solução", considerou, numa altura em que a VEM já conseguiu assegurar dois novos clientes: a reparação de **motores da Pratt & Whitney**, com a duração de cinco anos, e a manutenção da frota de uma companhia de aviação brasileira em ascensão, a **Webjet**. O problema é que, além de o grande contrato com as Forças Armadas ainda não existir, a TAP arrisca-se a aumentar e não reduzir a estrutura de custos, já que está neste momento em cima da mesa a actualização salarial no sector da aviação brasileiro. No país, as negociações estão a ser conduzidas pela federação dos sindicatos da indústria e a associação representativa das empresas, sendo que as propostas variam entre 13 e seis por cento, respectivamente.

"Decorre uma negociação, mas ainda não há resultados finais, sendo extemporâneo falar em valores de aumento", explicou fonte oficial do grupo, que está a ser ameaçado com greves pelos sindicatos, no contexto da falta de acordo na actualização salarial. Estava, aliás, prevista uma paralisação para a altura do Natal e do Ano Novo, que só foi impedida porque o Governo brasileiro aprovou um despacho que proíbe greves entre o final de Dezembro e o início de Janeiro, impondo uma multa de 100 mil reais (cerca de 45 mil euros) em caso de incumprimento.

O adensar do conflito com os representantes dos trabalhadores pode ter um impacto negativo para a unidade de manutenção no Brasil. No mínimo, pela obrigatoriedade de aumentar salários. E, no máximo, por uma paralisação efectiva da antiga VEM. Um cenário que contribuirá para as previsões pouco optimistas para as contas da empresa este ano, já que o próprio presidente da TAP, Fernando Pinto, assumiu ao PÚBLICO que espera um aumento dos prejuízos em 2010.»

Raquel Almeida Correia, artigo publicado no jornal "[Público](#)"
(26 Dezembro 2010)