

14 sindicatos da TAP na hora de fazerem contas a ganhos, perdas e cedências

URL:

<https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/14-sindicatos-da-tap-na-hora-de-fazerem-contas-a-ganhos-perdas-e-cedencias-698060>

Aproxima-se a hora dos sindicatos começarem a fazer as contas globais ao resultado das negociações que efetuaram no âmbito do acordo de emergência. Os cortes salariais poderão ser feitos a partir de uma fasquia mais alta; as reformas antecipadas serão uma solução útil para aligeirar o pesado dossiê dos que auferem ordenados mais elevados com maior antiguidade de casa e que são mais caros para despedir; e a redução global da massa salarial evitará os muitos despedimentos inicialmente propostos.

Entre as questões a que todos os 14 sindicatos da TAP têm de dar resposta perante os trabalhadores que representam estão as relacionadas com as indemnizações por saída em caso dos despedimentos - que tentaram limitar ao mínimo -, mas, sobretudo, relacionadas com os contingentes de pré-reformados e de reformas antecipadas e com as reduções salariais. Do lado dos sindicatos, haverá desde logo uma vitória no sentido de terem conseguido elevar a fasquia a partir da qual serão aplicadas reduções salariais, que poderá ficar em cerca de 1.330 euros mensais e, ainda, de terem proposto à negociação um universo de elegíveis para reformas antecipadas que rondará as cinco centenas de trabalhadores. No entanto, todos os sindicatos ainda aguardam que seja feita a contabilidade global entre ganhos, perdas e cedências no processo de negociações com a administração da TAP para confirmarem se conseguiram travar o elevado número de despedimentos inicialmente proposto.

Henrique Louro Martins, presidente do Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC) já tinha comentado ao JE que as indemnizações e as reformas antecipadas eram um tema complexo e até difícil de abordar em reuniões de "emergência". Do lado do Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil (SPAC) também ainda não se sabe muito, porque quando este sindicato admitiu que aceitou o acordo de emergência não revelou detalhes das negociações e explicou que seguiria essa estratégia até serem concluídas as negociações com todos os sindicatos.

Entre os trabalhadores do lado "ar" sempre foi admitida a preferência por reduções salariais, para evitar saídas. No entanto, a diferença salarial entre tripulantes de cabine e pilotos é muito significativa, havendo anos em que as remunerações dos pilotos chegaram a equivaler a perto de 40% da massa salarial da TAP. Nesse sentido, seria quase inevitável que a negociação de reformas antecipadas fosse um tema que interessaria a ambas as partes, pois os pilotos reformados antecipadamente não ficariam numa situação desconfortável e a companhia aérea libertaria uma parte substancial dos elementos que têm as folhas de ordenados com valores mais elevados.

Entre os 14 sindicatos que representam os trabalhadores do Grupo TAP, sete estruturas sindicais que integram a plataforma dos trabalhadores de terra lutaram por aumentar o patamar a partir do qual são aplicados cortes de vencimentos, fixando esta fasquia nos dois salários mínimos - 1.330 euros mensais - quando anteriormente estava colocada nos 900 euros. Só a partir de dois salários mínimos serão processadas reduções salariais de 25%. À medida que se foi aproximando o fim desta semana, o Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos (SITAVA) foi dando indicações de que o entendimento estaria próximo, sendo previsível a assinatura do acordo de emergência.

Juntamente com o SITAVA, os restantes sindicatos do "lado terra" seguiram o mesmo percurso negocial, onde se contam o Sindicato dos Economistas, o Sindicato Nacional dos Engenheiros (SNEET),

o Sindicato dos Quadros da Aviação Comercial (SQAC), o Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil (SINTAC), o Sindicato das Indústrias Metalúrgicas e Afins (SIMA) e o Sindicato dos Técnicos de Handling de Aeroportos (STHA). Todos tentaram travar despedimentos, baixando salários e recorrendo à contagem dos casos elegíveis para as reformas antecipadas. Uma estratégia que Henrique Louro Martins sempre defendeu e que no caso do seu SNPVAC, um sindicato do "lado ar", foi mantida no limite de não aceitar qualquer saída de trabalhadores, utilizando o argumento de que as saídas de tripulantes contratados a termo - e saíram da TAP 1200 tripulantes de cabine contratados a termo - já tinham, só por si, ultrapassado o universo dos 750 tripulantes que a administração considerou como excedentes.

O impasse nas negociações parece ter beneficiado da participação pontual do ministro das Infraestruturas e da Habitação, Pedro Nuno Santos, que terá libertado mais informações sobre a TAP nas poucas reuniões em que participou, do que toda a informação disponibilizada aos sindicalistas pelo Chairman da TAP, Miguel Frasquilho. O denominador comum de todas as reuniões tem sido o secretário de Estado Adjunto e das Comunicações, Hugo Santos Mendes, que "parece que passa os dias inteiros na TAP, de manhã à noite", comentou ao JE uma fonte sindical.

Uma das queixas recorrentes dos sindicatos é que em todo este processo permaneceram "às escuras" sobre as respostas que esperavam obter da TAP, denunciando que não tinham "indicadores finos sobre a situação mais recente da TAP" e que "desconheciam as métricas aplicadas aos cortes propostos pela administração da TAP". Alguns trabalhadores mais antigos da empresa comentaram ao JE que os sindicatos têm mantido uma estratégia muito "séria", ou até "sensata" e "calma", perante as propostas iniciais da administração da TAP que foram entendidas como "inqualificáveis" e excessivamente "duras", para "agradar a Bruxelas". Outros trabalhadores da TAP admitem que a estratégia da administração foi a de apresentar um cenário inicial "muito ríspido e implacável", para "irem cedendo gradualmente" ao longo das negociações.

Henrique Louro Martins foi um dos sindicalistas mais atentos e presentes neste processo de negociação, desde logo foi quem avançou com a informação de que a situação da TAP exigiria uma injeção financeira da ordem dos 4.000 milhões de euros. Recentemente queixou-se que as negociações com os sindicatos que a administração estava a agendar - em cima do prazo limite - deveriam ter sido programadas com rigor ao longo de todo o segundo semestre de 2020. "Não se faz em 10 dias o que deveria ter sido feito em seis meses", comentou várias vezes ao JE o presidente do SNPVAC.

Outro comentário recorrente sobre estas negociações tem sido dirigido ao trabalho do escritório de advogados Macedo Vitorino & Associados, devido ao perfil do advogado que foi colocado a seguir as reuniões, e que seria impossível ter passado incógnito, precisamente Guilherme Dray, ex-chefe de gabinete de José Sócrates entre 2009 e 2011, que já anteriormente tinha sido contratado pelo Ministério das Infraestruturas para tratar do dossiê dos camionistas de matérias perigosas. Miguel Frasquilho e a TAP são acompanhados na área da comunicação pela agência de António Cunha Vaz e assessorados juridicamente pela equipa da SRS Advogados, que seguem a "pauta" da reestruturação da TAP apresentada em Bruxelas e definida pelos consultores da BCG - Boston Consulting Group.

Ler mais

João Palma Ferreira