

**REQUERIMENTO** Número / ( .ª)

**PERGUNTA** Número / ( .ª)

Expeça - se

Publique - se

O Secretário da Mesa

Assunto:

Destinatário:

### **Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República**

Em 2020, após a quase total paragem do transporte aéreo devido às restrições impostas pelo combate à pandemia, os Estados foram chamados em auxílio das companhias de transporte aéreo. Ao longo daquele ano, o Estado português providenciou 1.200 milhões de euros para que a TAP mantivesse liquidez até à formalização de um auxílio de Estado. A primeira tranche desse apoio foi transferida a 17 de julho de 2020. No dia anterior, com a publicação do Decreto-Lei n.º 39-B/2020, de 16 de julho, tinha sido desencadeado o processo para a aquisição de participações sociais na TAP por parte do Estado. Esta operação foi concretizada em outubro de 2020, com a aquisição da parte detida pela Atlantic Gateway.

No segundo semestre de 2020 foi elaborado um plano de reestruturação da TAP, submetido à Comissão Europeia em 10 de dezembro. Este plano, baseado num estudo encomendado pela TAP à Boston Consulting Group, previa despedimentos de centenas de trabalhadores, cortes salariais que poderiam chegar a 50%, reduções no horário de trabalho e alienação de frota e slots aéreos. Quase um ano depois, a Comissão Europeia deu aval ao plano de reestruturação, que previa 3.200 milhões de euros em injeções de capital e empréstimos convertíveis em capital até ao fim de 2022.

No contexto do auxílio de Estado à TAP, foram realizados dois aumentos de capital, em maio e em dezembro de 2021. Em maio, com o aumento de capital de 462 milhões de euros, o Estado português, através da DGTF, aumentou a sua participação para 92%. Em dezembro, com novo aumento de capital de 563 milhões de euros da TAP, S.A., o Estado torna-se acionista único da empresa, dona do negócio da aviação, que deixou de pertencer à holding TAP, SGPS. No final de 2021, Humberto Pedrosa cede a sua posição na TAP, SGPS ao Estado, ficando o Estado detinha 95% do capital social, através da Párpública (50%) e da DGTF (45%). Em suma, desde 2020 que o Estado tem participação maioritária no grupo TAP, posição que o responsabiliza superiormente pelas escolhas realizadas na empresa.

Três anos depois da nacionalização, o anterior governo dá início à reprivatização da TAP, mas a queda do executivo inviabiliza a ideia. A reprivatização da TAP ficou inscrita no programa

eleitoral da Aliança Democrática.

A TAP tem um papel central na economia portuguesa, não é apenas uma transportadora. A TAP é uma das maiores empresas portuguesas, que assegura direta ou indiretamente milhares de postos de trabalho. Tem um impacto muito relevante nas contribuições ao fisco e à segurança social. Por outro lado, alimenta a indústria aeronáutica e aeroespacial, sendo responsável por uma grande fatia das exportações e importações nacionais neste setor, que gera exportações equivalentes a 1% do PIB. No primeiro semestre de 2024, a TAP representou 2% do PIB (equivalente à Autoeuropa), adquire a cada ano mais de 1000 milhões de euros a empresas nacionais. O HUB sediado em Lisboa, é essencial para a conectividade do país com os continentes americano e africano. 90% das pessoas que entram em Portugal fazem-no por via aérea, a TAP transporta metade, sendo o número de passageiros transportados no semestre passado de 7,7 milhões.

Não faz sentido privatizar uma empresa de interesse estratégico que foi salva com dinheiro público e que agora está a dar lucro (72 milhões, só no primeiro semestre deste ano). Basta olhar outros exemplos, para o que aconteceu à PT, aos CTT, à CIMPOR e à ANA, para se perceber o que foram as privatizações em Portugal, quem ganhou com elas e o que o país perdeu em recursos públicos, mas também em controlo estratégico.

*Atendendo ao exposto, e ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda vem por este meio dirigir ao Governo, através do Ministério das Infraestruturas e da Habitação, as seguintes questões:*

1. Qual foi o lucro anual que o Grupo TAP obteve entre 2022 e 2024?
2. Qual o valor anual de receitas operacionais anual que o Grupo TAP registou entre 2022 e 2024?
3. Qual foi o reembolso de obrigações entre 2022 e 2024?
4. Qual foi a dívida financeira líquida/EBITDA entre 2022 e 2024?
5. Qual o valor anual das contribuições à Segurança Social entre 2022 e 2024?
6. Quanto pagou anualmente em impostos entre 2022 e 2024?
7. Qual foi o valor anual cobrado em IVA sobre o consumo dos trabalhadores do Grupo TAP entre os anos 2022 e 2024?
8. Qual foi o valor anual cobrado em IVA sobre o consumo dos turistas não residentes transportados pelo Grupo TAP entre os anos 2022 e 2024?
9. Qual o número anual de passageiros transportados entre 2022 e 2024?
10. Quantos voos operou por ano entre 2022 e 2024?
11. Número anual de trabalhadores entre 2022 e 2024
12. Número anual de empresas sediadas em Portugal a que o Grupo TAP adquiriu bens e serviços entre 2022 e 2024
13. Valor anual das aquisições de bens e serviços feitas pelo Grupo TAP a empresas sediadas em Portugal entre 2022 e 2024
14. Impacto económico anual do Grupo TAP (VAB gerado pela TAP e sua cadeia de valor, VAB gerado no turismo, impactos indiretos e diretos) na economia portuguesa entre 2022 e 2024
15. Valor anual das exportações de bens e serviços do Grupo TAP em percentagem do PIB entre 2022 e 2024

Palácio de São Bento, 4 de outubro de 2024

Deputado(a)s

FABIAN FIGUEIREDO(BE)

MARISA MATIAS(BE)