

Comissão Parlamentar de Inquérito à tutela política da gestão da TAP - Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S. A. (TAP SGPS), e da TAP, S. A.

[Inquérito Parlamentar n.º 7/XV/1.ª (BE)]

Reunião n.º 15

26 de abril de 2023

(14,39 h – 22,25 h)

Ordem do dia: — Apreciação e votação de requerimentos, apreciação e votação de audições, outros assuntos.

Audição de Sindicatos: **Ricardo Penarróias**, na qualidade de Dirigente do Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC), acompanhado por Dr. Martim de Menezes, Assessor Jurídico, e o Sr. Francisco Lucena, Assessor de Imprensa; **Paulo Duarte**, na qualidade de Dirigente do Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos (SITAVA), acompanhado por José Sousa; **Pedro Figueiredo**, pelo Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil (SINTAC), acompanhado por Pedro Vieira; e o Comandante **Tiago Faria Lopes**, na qualidade de Dirigente do Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil (SPAC), acompanhado pelo Comandante Miguel Teodoro, Vice-Presidente do SPAC, e o Prof. Pedro Madeira de Brito, Assessor Jurídico.

Presidente da Comissão: Jorge Seguro Sanches (PS)

Deputados Oradores: Bruno Aragão (PS)

Paulo Moniz (PSD)
Filipe Melo (CH)
Bruno Dias (PCP)
Mariana Mortágua (BE)
Cristina Sousa (PS)
Bernardo Blanco (IL)
Ana Bernardo (PS)

O Sr. **Presidente** (Jorge Seguro Sanches): — Cumprimento as Sr.^{as} e Srs. Deputados, a comunicação social, o pessoal de apoio às nossas equipas, assessorias e quem assiste aos nossos trabalhos.

Temos quórum, vamos iniciar a reunião.

Eram 14 horas e 39 minutos.

Antes do conjunto de audições que hoje vamos iniciar, temos aqui três pontos que têm a ver com a gestão da nossa Comissão Parlamentar. Um é a apreciação e votação de requerimentos de documentação. Foi distribuído um conjunto de requerimentos dos Srs. Deputados de pedidos de documentação — aliás, um conjunto significativo deles que foi distribuído durante a última reunião ou muito no início da última reunião e por essa razão foi adiado para a reunião seguinte, que é esta. Quero também partilhar com todos que em reunião de Mesa, com Deputados Coordenadores, foi consensualizado o princípio de que se irá tentar, sempre que possível, que a distribuição de documentos possa acontecer no mínimo 24 horas antes de cada uma das reuniões para que as Sr.^{as} e os Srs. Deputados possam, da melhor forma, analisar cada um dos pedidos de documentos que está a ser feito e nomeadamente para os melhorarmos. Fará todo o sentido.

Pergunto se sobre este ponto algum dos Srs. Deputados quer intervir.

Pausa.

Não havendo nenhuma intervenção... Estamos a falar de um conjunto de, salvo erro, 11 requerimentos, que foram distribuídos, e, portanto, pergunto-vos, não havendo ninguém que esteja contra...

Sr. Deputado Bruno Aragão, faça favor.

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — Sr. Presidente, cumprimento-o e cumprimento as Sr.^{as} e os Srs. Deputados.

Queria tratar os requerimentos de forma diferente.

Votaremos favoravelmente todos os requerimentos que pedem documentos, do PSD e da Iniciativa Liberal. E tenho aqui reserva com um requerimento do PSD, para audição de George Bleck, e que eu pedia que pudesse não ser votado já, porque como estamos a tentar chegar a um consenso sobre as audições, estarmos a aprovar mais audições antes de tentarmos consensualizar, eu pedia que não tivéssemos de tomar já esta decisão. É só por essa razão, porque, senão, o esforço da reunião de Mesa e Coordenadores fica um pouco prejudicado.

E tenho uma outra dúvida, por isso pedia esclarecimento, relativamente a um requerimento que solicita um conjunto de documentação. Nada a opor a isso, mas tenho só alguma, enfim, uma questão sobre o último ponto, que diz «a auditoria Ernest & Young que se encontrará em fase de conclusão sobre alegadamente as indemnizações pagas pela TAP em anos recentes». A minha questão é só com o requerimento de um documento que pode não ser a versão final. Nada a opor a isso, mas queria só deixar essa nota.

O outro requerimento — portanto, estes dois por isso, os outros aprovados —, o último requerimento do Grupo Parlamentar do Chega para

ouvir por escrito o Sr. Primeiro-Ministro, que, naturalmente, votaremos contra.

O Sr. **Presidente**: — Se todos estiverem de acordo... Só um momento, sobre isso, eu queria dizer o seguinte: aquilo que nós colocámos na agenda é que nós temos dois pontos. Temos um ponto que é sobre documentação e é sobre documentação que estamos a discutir, não estamos a discutir a questão das audições. Quanto às audições, quero referir que para além do pedido do Grupo Parlamentar do Chega — aliás, o Sr. Deputado do Chega faz pedidos para que seja ouvido por escrito o Sr. Primeiro-Ministro e depois pede um conjunto de documentos. Digamos que seria um requerimento misto. Nós identificámos o documento, os documentos, apenas os que fazem referência aos próprios pedidos de documentos, digamos assim.

Pedidos de audições: temos três pedidos de audição, se não me falha a memória, e será no ponto seguinte que os vamos referir. A audição por escrito do Sr. Primeiro-Ministro, a audição do advogado Jorge Bleck e a audição da, salvo erro, Diretora do JurisApp (Centro de Competências Jurídicas do Estado), pedida pela Iniciativa Liberal. Nós, neste momento, estamos apenas a discutir pedidos de documentação para os nossos trabalhos.

Já agora, partilhando com todos e dando um ponto de situação sobre isso, os pedidos têm vindo a ser satisfeitos com uma regularidade que penso que é muito considerável, e também, de forma própria, os serviços têm estado a pedir a todas as entidades a informação, quando não chega algum dos documentos que é necessário. Isto sem prejuízo de os Srs. Deputados, quando algum pedido não seja satisfeito, nos fazerem chegar essa indicação, nomeadamente porque a apreciação é feita por cada um de nós e não é feita pelos nossos serviços ou pela Mesa. Portanto, era muito importante que isso estivesse a acontecer. De modo próprio, os serviços pediram, por exemplo, informações à Comissão Europeia. Temos estado a fazer esses pedidos, mas

faço uma avaliação muito positiva da forma como temos estado a receber os documentos, mas isso não prejudica, de maneira nenhuma, que os Srs. Deputados — aliás, acho que é o que faz sentido, que nos façam chegar informação sobre qualquer necessidade de mais esclarecimento, de mais informação, de qualquer documento.

Voltando ao ponto: nós estamos neste momento a discutir pedidos de documentação e perguntei, precisamente, se havia algo a opor. O Sr. Deputado Bruno Aragão fez aqui algumas reservas e agora, durante este momento, percebi que o Sr. Deputado Paulo Moniz pediu a palavra.

Sr. Deputado Paulo Moniz, faça favor.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Boa tarde, Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados.

Não, se bem entendi, a reserva do Sr. Deputado Bruno Aragão foi sobre as audições e não sobre os documentos. Se percebi bem. Portanto, quanto a esse ponto, enfim, não há nada a dizer.

O Sr. **Presidente**: — Podemos, então, continuar? Muito bem.

Então, vamos votar os requerimentos de pedidos de documentação.

Submetidos à votação, foram aprovados, com os votos a favor de Ana Bernardo, Bruno Aragão, Cristina Sousa, Hugo Carvalho, Jorge Seguro Sanches, Maria de Fátima Fonseca e Rita Borges Madeira, do PS; Hugo Carneiro, Patrícia Dantas e Paulo Moniz, do PSD; Filipe Melo, do CH; Bruno Dias, do PCP; e Mariana Mortágua, do BE, registando-se a ausência de Bernardo Blanco, da IL.

Passamos ao ponto seguinte da nossa ordem de trabalhos, a apreciação e votação de audições. Em relação a pedidos de audições, e recapitulando,

temos um pedido — que, aliás, já esteve numa última reunião e que depois o proponente decidiu prescindir da discussão naquele momento — do Grupo Parlamentar do Chega, o Sr. Deputado Filipe Melo, pedindo que o Primeiro-Ministro António Costa possa, por escrito, nos termos regimentais, prestar, devidos esclarecimentos a esta CPI sobre os contornos deste acordo e o seu âmbito e valores envolvidos. Este é um primeiro pedido de audição.

Pergunto se sobre este pedido há algum pedido de inscrição.

Sr. Deputado Filipe Melo, faça favor.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, cumprimento-o e aos Srs. Deputados.

Sr. Presidente, parece-nos relevante, face ao desenrolar de todo o processo, face ao contraditório e ao desmentido por parte de alguns ministros em relação a um parecer em que duas Sr.^{as} Ministras dizem que não enviam o parecer porque seria lesivo para o interesse público; depois, vem o Sr. Ministro das Finanças dizer que não há parecer; e, neste momento, esta Comissão e os portugueses em geral estão confusos com tamanha trapalhada causada por ministros.

Portanto, o que nós entendemos, e daí o nosso requerimento, é que o Sr. Primeiro-Ministro possa desfazer esta trapalhada, respondendo por escrito a esta Comissão e desfazendo estes equívocos, que são crescentes e que não têm fim à vista. Acho que o Sr. Primeiro-Ministro, em abono da verdade, deve esclarecer esta Comissão devidamente sobre todo este processo. É só.

O Sr. **Presidente**: — Pergunto se sobre este ponto algum dos Srs. Deputados quer inscrever-se.

Pausa.

Não querendo, vamos proceder à votação deste pedido de audição.

Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra dos Deputados do PS Ana Bernardo, Bruno Aragão, Cristina Sousa, Hugo Carvalho, Jorge Seguro Sanches, Maria de Fátima Fonseca e Rita Borges Madeira, e votos a favor dos Deputados do PSD Hugo Carneiro, Patrícia Dantas e Paulo Moniz, do Deputado do CH Filipe Melo, do Deputado do PCP Bruno Dias e da Deputada do BE Mariana Mortágua, registando-se a ausência do Deputado da IL Bernardo Blanco.

A proposta foi rejeitada por maioria dos votos dos Srs. Deputados.

O Sr. Deputado Filipe Melo pede a palavra. Faça favor.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, só para que fique em ata: uma vez mais, por parte do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, há uma rejeição e, neste caso, não é para uma audição presencial. O Sr. Primeiro-Ministro responde...

O Sr. **Presidente**: — É uma declaração de voto, Sr. Deputado.

Sr. Deputado, eu queria dizer-lhe o seguinte, só para esclarecermos: este requerimento veio à última reunião. Na última reunião não era sobre este ponto; aliás, era sobre um ponto que tinha a ver com um eventual acordo secreto existente entre o Governo e o acionista privado. Não era sobre isto e foi retirado na altura. Ele ficou e veio a esta reunião.

Queria só dizer o seguinte: nós temos os sindicatos, que estão à nossa espera para serem ouvidos. Eu pedia mesmo que se houvesse algum tipo de declaração que fôssemos o mais eficazes possível. Percebo que todos nós, nesta Casa, fazemos política a defender os interesses de quem nos elegeu.

Mas, acima de tudo, acho também que temos de criar condições para que possamos rapidamente cumprir os nossos objetivos, de concluir os nossos trabalhos e, para isso, eu pedia-lhe mesmo, Sr. Deputado — e sei que terei sucesso naquilo que lhe estou a dizer —, que concluíssemos o mais rapidamente possível este ponto.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Vou ser muito sucinto, Sr. Presidente, em breves segundos. Mas para que conste em ata e também para que os Srs. representantes dos órgãos de comunicação social saibam, que, uma vez mais, o Grupo Parlamentar do Partido Socialista não permite que se oiça, não permite que se pronunciem à Comissão, até por escrito, e que isto é um atropelo constante à nossa democracia. Impedir o Sr. Primeiro-Ministro de prestar esclarecimentos a uma comissão de inquérito, por escrito, acho lamentável. Fica o registo.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Deputado.

Passamos agora ao ponto seguinte de entre os requerimentos para audição. O Grupo Parlamentar do PSD vem requerer a audição de Jorge Bleck, advogado e sócio do escritório Vieira de Almeida.

Pergunto se algum dos Srs. Deputados se quer inscrever-se sobre este ponto.

Sr. Deputado Bruno Aragão, faça favor.

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — Eu antecipei-me no ponto anterior. No fundo, era só para reforçar esse pedido, que nós não tivéssemos de fazer a votação desta audição e da JurisApp nesta reunião, uma vez que na reunião de Mesa e Coordenadores estamos a tentar depurar o conjunto das audições que temos e a ver como é que as podemos gerir dentro do calendário que nos

parece razoável. Portanto, não é ainda sequer a expressar o sentido de voto, mas que pudéssemos fazer isso na próxima semana, sem essa dificuldade.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Paulo Moniz, faça favor.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, percebo as razões invocadas pelo Deputado Bruno Aragão, mas penso que ele está, e salvo melhor opinião, a fazer uma confusão. Nós, de manhã, o que fizemos na reunião de Mesa e Coordenadores foi olhar para todas as pessoas que os vários grupos políticos propuseram para serem ouvidas, e entender se havia ou não margem para flexibilizar aquelas pessoas e acolher, ainda assim, o objetivo dos trabalhos. Coisa diversa, e isso nunca estive de manhã em causa, nem poderia estar, é votar e anuir por uma pessoa que qualquer grupo parlamentar proponha. Isto é, nós vamos hoje fazer a votação para que se oiça o advogado Jorge Bleck, e há aqui duas situações: o PS vota a favor ou contra, e se votar a favor, entrará, como todos os outros que fizemos esta manhã, no processo de avaliação fina e de escalonamento nos dias que estão propostos. É somente isso.

Portanto, não há razão nenhuma para adiar, há é que votar. Mas o PS pode dizer: «Não, mas nós, assim, votamos contra.» Pronto, é uma opção, assumem o voto e impedem a pessoa de cá vir.

O Sr. **Presidente**: — Portanto, Sr. Deputado Bruno Aragão, da parte do Sr. Deputado Paulo Moniz não há vontade de retirar o requerimento.

Se estiverem todos de acordo, vamos passar a votar o requerimento.

Sr. Deputado Bruno Aragão, faça favor.

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — Sr. Presidente, é só uma nota, porque temos, então, entendimentos diferentes do que se passou na reunião de Mesa e Coordenadores, e é importante que isso também fique clarificado.

O que se fez, efetivamente, na reunião de Mesa e Coordenadores foi, face ao conjunto de audições que estão no mapa, que foi distribuído a todos, que houvesse um esforço de tentarmos chegar a um consenso quanto às audições presenciais que vamos fazer, das audições que vamos fazer por escrito, e daquelas que, eventualmente, se possa prescindir. Foi isto que aconteceu. Não. Então, aquilo que nós estamos a fazer, continuando a votar audições, percebendo o esforço — e isso acho que ficou claro na reunião de Mesa e Coordenadores — que se está a tentar fazer para, cumprindo prazos ainda dentro desta sessão legislativa, podermos ouvir todas as pessoas e entidades que já ali estão, e podendo, enfim, fazê-lo com todas as condições, apelo, apenas por uma questão de sensibilidade: que pudéssemos não aprovar mais — porque não é só esta, temos também a da JurisApp —, sob prejuízo de estarmos a acrescentar audições a uma lista que já é longa. E digo novamente o que disse na reunião da semana passada: se isto é tácito não é uma votação, é nesse sentido só, e que o pudéssemos fazer na próxima semana.

Acho que é uma questão de alguma sensibilidade — enfim, não queria dizer cortesia, porque sei que isso existe. Era esse o pedido que fazíamos e que eu reforçava, sem prejuízo de que isso possa acontecer na próxima reunião. É só isso.

O Sr. **Presidente**: — Vamos, então, proceder à votação do requerimento.

Submetidos à votação, foram aprovados, com os votos a favor de Ana Bernardo, Bruno Aragão, Cristina Sousa, Hugo Carvalho, Jorge Seguro

Sanches, Maria de Fátima Fonseca e Rita Borges Madeira, do PS; Hugo Carneiro, Patrícia Dantas e Paulo Moniz, do PSD; Filipe Melo, do CH; Bruno Dias, do PCP; e Mariana Mortágua, do BE, registando-se a ausência de Bernardo Blanco, da IL.

Passamos ao terceiro ponto de requerimentos de audição da Sr.^a Diretora do JurisApp, apresentado pelo Sr. Deputado Bernardo Blanco, da Iniciativa Liberal, que neste momento não se encontra presente. Portanto, eu diria que o deveríamos adiar para a próxima reunião, para que o Sr. Deputado o possa apresentar e fundamentar.

Se estiverem todos de acordo, suspendemos os nossos trabalhos neste momento para iniciar, logo que esteja aqui connosco, para ser ouvido, o Sindicato Nacional do Pessoal de Voo e Aviação Civil, delegação que é dirigida pelo Sr. Ricardo Penarróias, acompanhado pelo Assessor Jurídico do sindicato e, ainda, pelo Assessor de Imprensa.

Estão suspensos os trabalhos e irão ser retomados logo que eles estejam connosco, aqui presentes.

Informo que vamos utilizar a grelha *B* de tempos, com 3 minutos para cada um dos grupos parlamentares numa primeira ronda, de pergunta-resposta. Portanto, é esse o modelo que temos para as audições de hoje.

Eram 15 horas e 59 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos agora iniciar a audição do Sindicato Nacional de Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC), agradecendo, em especial, ao Sr. Ricardo Penarroias e à delegação que o acompanha.

Nós, na nossa audição, temos prevista a possibilidade de realização de uma intervenção inicial de parte de quem nos visita e, depois, passaremos

numa primeira ronda a perguntas de 3 minutos para cada um dos grupos parlamentares, com o modelo de pergunta/resposta. Teremos ainda uma segunda ronda de 2 minutos e, finalmente, uma terceira se os Srs. Deputados individualmente entenderem fazê-la.

Mais uma vez, dou-lhes as boas-vindas. Sei que tem uma intervenção inicial que deseja fazer, por isso, a palavra é sua.

O Sr. **Ricardo Penarroias** (Presidente do Sindicato Nacional de Pessoal de Voo da Aviação Civil): — Boa tarde, obrigado por darem esta oportunidade aos trabalhadores — representando eu os trabalhadores ou, pelo menos, os tripulantes de cabine do grupo TAP.

Passando os agradecimentos, as minhas primeiras palavras vão para os tripulantes que estiveram envolvidos no despedimento coletivo: os que têm vencimentos abaixo do salário mínimo, os 70 tripulantes que recebem abaixo dos 1000 € e todos os tripulantes, trabalhadores do grupo TAP que, graças ao seu esforço e dedicação, apesar de todos os cortes que estão a ser sujeitos de há dois anos a esta parte, continuam a demonstrar um grande profissionalismo e que contribuíram e muito para a salvação da empresa, a recuperação da empresa e que ajudaram também, e muito, aos resultados históricos que a empresa apresentou.

Eu sei que muito vamos falar sobre a atual gestão ou a anterior gestão. Não me irei focar em frotas, em *chauffeurs*, em diretores-fantasma, aquilo que me preocupa aqui é a ausência de informação e transparência que a anterior gestão apresentou.

Hoje é dia 26 de abril e, infelizmente, desconheço ainda o plano de reestruturação — eu e todos os trabalhadores do grupo TAP. Continuamos a desconhecer o plano de reestruturação, plano esse que, segundo nos dizem, será a bíblia, o fundamento principal para justificar os cortes que ainda hoje existem para todos os trabalhadores do grupo TAP.

Uma vez mais queremos aqui nesta sala dizer que esses cortes são injustificados, que tudo o que se passou nos últimos dois anos tem de ser contextualizado e cá estarei para ajudar a entender estes dois anos que são a razão para, neste momento, não atingirmos a chamada paz social no grupo TAP.

Falar nestes últimos dois anos é recordar um despedimento coletivo ilícito, uma narrativa de que 750 tripulantes de cabine que estavam a mais, que eram excedentários. Queremos apenas recordar que, à data de hoje, para maio, prevê-se que haja 200 voos cancelados por falta de tripulantes e pilotos. Irónico, não é?!

À data de hoje, aquilo que eu posso dizer é que, passados dois anos, a realidade deu razão aos sindicatos e aos trabalhadores. O despedimento não era necessário, os cortes a que estamos todos sujeitos não eram necessários.

Tentou impor-se aos trabalhadores, aos portugueses essa narrativa ideológica de que os salários dos trabalhadores do grupo TAP eram os grandes culpados pela situação financeira em que a companhia se encontrava, mas a realidade que vem-nos dar razão, esta sala vem-nos dar razão.

Não me posso esquecer de que aquilo a que nós temos assistido nesta sala, nas últimas duas, três semanas, é uma autêntica vergonha para o País. E não há nenhum trabalhador do grupo TAP que se sinta orgulhoso daquilo que se passou.

Ouvíamos falar. Mas aquilo que se passou nestes dois anos e aquilo que se ouviu nesta sala desenvolveu um sentimento que hoje todos os trabalhadores do grupo TAP têm: fomos enganados. A palavra não é forte, até é fraca. Apetecia-me dizer outra palavra. Fomos enganados.

Aquilo que nos prometeram, há dois anos, para salvar a empresa foi não uma negociação, mas uma imposição dos acordos de emergência. Foi

uma espada à cabeça, volto a relembrar: despedimento coletivo e um sucedâneo com 10 voos diários e um cenário pessimista

Hoje, mais uma vez digo, a realidade vem dar-nos razão e nada disto acontece. Se não há paz social, o único culpado é a Administração e o Governo. Foram eles que, de uma forma imperialista, aproveitando uma conjuntura desfavorável, impuseram medidas draconianas, impuseram cortes abusivos, impuseram uma realidade que, à data de hoje, não se justificam.

Quero reforçar, uma vez mais, que os acordos de emergência têm uma palavrinha de que muita gente esquece, que está no meio: acordos temporários de emergência. A realidade que se vivia em 2020 e 2021 já não é a de hoje e não podem ser os trabalhadores do Grupo TAP a justificar erros de gestão, uma certa promiscuidade que existe entre a Administração e o Estado.

Se os trabalhadores do grupo TAP, neste momento, estão insatisfeitos, a culpa é de quem, como a TAP, uma empresa de uma dimensão socioeconómica, quis ser legislador fazendo atropelos atrás de atropelos da lei e dos acordos de empresa que vigoravam há vários anos.

Meus senhores, desenganem-se sobre a narrativa de que os acordos de empresa são os grandes culpados da atual situação financeira da companhia. Em 2017, a companhia, com mais trabalhadores, mais aviões, mais combustível, conseguia ter na aviação comercial lucros, pasme-se, lucros, com os acordos de empresa existentes. Esta conversa de flexibilidade e produtividade, o sindicato dos tripulantes não subscreve, pelo contrário, os tripulantes continuam a ser dos melhores e são dos mais produtivos a nível europeu. Esta narrativa não vai colar mais.

Posto isto, estou à disposição das vossas perguntas.

O Sr. **Presidente**: — Agradeço a intervenção inicial. Vamos começar agora a nossa ronda de questões que começa com o Sr. Deputado Bruno Dias, do PCP.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, começo por cumprimentar o Presidente do SNPVAC e os senhores que o acompanham na nossa audição.

Uma das questões mais, diria, importantes e centrais da intervenção que o Ricardo Penarroias fez no início da audição tem precisamente a ver com os cortes e outras medidas impostas em nome da reestruturação. Disse, e bem, que o plano de reestruturação não é conhecido pelos trabalhadores, mas, em nome da reestruturação, há um conjunto de medidas que são conhecidas e sofridas na pele, sentidas na pele pelos trabalhadores.

Tem ficado muito clara, precisamente, a questão que mencionou, nomeadamente, do corte de trabalhadores. Quando a gente diz corte de trabalhadores, é mandar pessoas para o desemprego, para a gente se entender. Isto não são números de que estamos a falar.

Esta decisão de mandar trabalhadores para o desemprego foi completamente contraproducente em termos operacionais para a companhia. O Dr. Manuel Beja, aqui há dias, falou, aí sentado, em cortes que foram até ao osso. Isto quando a gente discute se se está a cortar nas gorduras ou...

Os cortes foram até ao osso, dito por Manuel Beja, e a Presidente da Comissão Executiva, cessante, reconheceu que faltavam trabalhadores em vários setores, e não foi a única. Há notícias várias de cortes na oferta devido à falta de trabalhadores. Já mencionou um exemplo.

Eu gostava que nos desse conta dos alertas que fizeram sobre isso, desde logo, em termos internos para a companhia, e mais alguns exemplos concretos dessa falta de trabalhadores e dos custos que isso comportou para a operação.

Tendo em conta a brevidade do tempo, coloco as quatro questões, porque penso que é mais fácil para depois gerir o tempo da resposta.

A primeira matéria que tem ficado muito clara nestas audições é o problema que sempre foi a questão da Manutenção Brasil e a opção de ter andado com esse processo a arrastar-se ao longo dos anos. E, portanto, o impacto e o prejuízo provocado por essa negociata foram maiores do que o estrago causado pela crise pandémica na TAP, de acordo com as contas da própria comissão executiva.

A pergunta é se isto surpreendeu o sindicato, e a si próprio, se conheciam, se alertaram e se tiveram essa matéria em cima da mesa nos contactos que mantiveram.

Com a privatização da ANA-Aeroportos, a TAP foi perdendo centralidade no seu próprio *hub*. Esta é uma outra questão que eu gostava de lhe colocar, que tem a ver com a privatização não só da TAP, mas dos aeroportos. É que não acontece, que eu saiba, em mais nenhuma companhia aérea do mundo, o seu próprio *hub* ser como se a companhia estivesse a jogar fora de casa.

A questão das mangas é um exemplo e há outros. Conhecem exemplos concretos que reflitam esta realidade em prejuízo da TAP?

O Sr. **Ricardo Penarroios**: — Sr. Deputado, começo pela primeira, em relação aos cortes de trabalhadores, fazendo uma contextualização, até porque isto é uma narrativa ideológica. Aquando dos acordos de emergência, SNPVAC, como sabe, tinha a espada de 750 tripulantes de cabine a mais. Foram feitas uma série de propostas à Administração, para além do acordo de 25 % que existia acima dos 1320, fazendo com que não houvesse — e a palavra é mesmo essa — nenhum despedimento. O período normal de trabalho tinha uma redução de 15 % e não 10 % como foi acordado e essa percentagem faria com que não houvesse nenhum despedimento.

A companhia assim não o entendeu e preferiu fazer despedimentos. A parte social que a companhia tem é fundamental na sua história, mas a TAP esqueceu e preferiu fazer o despedimento. Como costume dizer, há aqui dois fatores que são a sobrevivência e o aproveitamento.

É uma linha muito ténue que os separa, mas comprova-se perfeitamente que houve este aproveitamento. O que nós vivemos neste momento é um aproveitamento de uma narrativa ideológica para continuar a manter os cortes.

Sobre a falta de trabalhadores, nós, no sindicato, fomos alertando desde março. Aliás, assinámos os acordos, em março de 2021, e, inclusive, a partir de julho desse mesmo ano, já tínhamos tripulantes com horas extra. Logo, é automático: havendo horas extra, não pode haver congelamento do período normal de trabalho, é necessário fazer contratações, mas estávamos no meio de um período de despedimento.

A verdade é que nós conseguimos reverter esse corte de 10 % passado um ano e conseguimos reintegrar cerca de 500 tripulantes de cabine ao longo deste último ano e meio, por assim dizer. Continuam a faltar tripulantes, porque, ao contrário dos cenários pessimistas que a empresa nos vendeu em 2021, aquando dos acordos de emergência — acredito que havia um cenário pessimista, outro otimista e outro mais realista, mas a verdade é que a companhia se baseou para os cortes no cenário pessimista — a verdade é que, mais uma vez, repito essa frase, a realidade nos deu razão.

Hoje, em 2023, temos uma operação que era suposto acontecer em 2025 e, espante-se, em 2025, já não há cortes salariais nem acordos de emergência.

Portanto, neste momento, é uma situação que nos preocupa bastante, porque nós já o fizemos ver à companhia de variadíssimas maneiras. É necessário fazer contratações. Esta é uma dificuldade que a empresa, ao longo dos 77 anos, nunca teve. A empresa nunca teve dificuldades de

contratar tripulantes de cabine, sempre houve, por parte da companhia, uma capacidade fácil de contratação.

Neste momento, está com dificuldades de contratação e isto advém, pura e simplesmente, dos acordos de emergência existentes e dos cortes que nós temos neste momento.

Como eu disse inicialmente, na minha intervenção, temos vários trabalhadores tripulantes de cabine a receber abaixo do ordenado mínimo e 70 % deles ganham menos de 1000 € por mês.

Em relação à segunda pergunta, sobre a manutenção da VEM (Varig Manutenção & Engenharia), diria que um dos graves problemas da TAP é ser um joguete político. Nós sabemos perfeitamente porque é que existe a VEM. Tudo bem que nós temos vários *slots* no Brasil, mas a verdade é que esta é uma boa demonstração do joguete político, ao longo destes 77 anos, e que levou à situação financeira em que a companhia está — não foi por causa dos salários dos trabalhadores.

Infelizmente, parece que hoje ninguém se lembra da VEM que é um buraco negro. A recuperação financeira que a empresa teve ao longo destes anos todos, a gestão de Fernando Pinto, a gestão privada teve sempre condicionada por uma VEM que todos nós sabíamos, desde o início, que era um buraco.

A ideia podia estar lá, mas a verdade é que o resultado que temos foi péssimo. A medida que se resolveu fazer, em vez de ajudar os trabalhadores do grupo TAP, foi: «Então, fechamos a VEM e deixamos a dívida congelada» — porque a dívida ficou lá!

Em relação à privatização da TAP e dos aeroportos, peguei na sua pergunta e no aeroporto de Lisboa, eu quando vou ao aeroporto de Orly ou ao Charles de Gaulle, em França, ou quando vou a Frankfurt ou a Munique, o *hub* é da Lufthansa. Parece-me que isto é algo que muitas vezes se confunde, porque o aeroporto não é da TAP, nem a TAP é do aeroporto.

Mas a verdade é que, no final, quando não há autocarros para desembarcar passageiros, quando estamos 45 minutos à espera para um desembarque de passageiros de autocarro, à chuva, ao frio, a culpa é sempre da TAP. Não é do aeroporto, que é privado — relembro isso — e que ganha lucros astronómicos que nós todos pagamos.

Portanto, é com alguma ironia que vejo que, muitas vezes, somos mais bem tratados em aeroportos como Paris, Orly, na Alemanha ou mesmo em Bruxelas, do que propriamente em Lisboa, onde parece que nunca temos *slots* para aterrar, mas outros conseguem ter, nem que seja através de anúncios de emergência.

Em relação à privatização da TAP, não é algo que estou escrutinado pelos meus associados para poder falar.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É só sobre a ANA.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — A ANA, só? Pronto, *ok*.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra, pelo Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda...

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sr. Presidente, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda não pode usar agora da palavra porque o Sr. Ministro das Finanças acabou de começar um debate sobre o Programa de Estabilidade, mas espera voltar a tempo de o fazer o mais brevemente possível.

Agradeço a vossa compreensão.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr.^a Deputada.

Quero dizer o seguinte, que era uma explicação que eu queria dar e que consensualizámos. Hoje há também, à mesma hora, um debate muito relevante no Plenário e consensualizámos entre todos que, se algum dos Srs. Deputados necessitasse fazer uma alteração da ordem normal que nós temos, fá-la-íamos. Foi algo que foi acertado e combinado entre todos os Srs. Deputados, no sentido de todos nós podermos, o mais possível, obter, da vossa parte, as perceções das questões que estamos aqui a debater.

Neste caso, passamos a palavra à Sr.^a Deputada Cristina Sousa do Partido Socialista. Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Muito obrigada, Sr. Presidente.

Começo por cumprimentar o Sr. Ricardo Penarróias, bem como quem o acompanha.

Começaria por colocar esta primeira questão: Se o Estado, efetivamente, não tivesse entrado, a empresa teria entrado em insolvência?

O Sr. **Presidente**: — Agora, fazemos pergunta/resposta.

Tem a palavra. Sr. Ricardo Penarróias.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Sim, sim.

Essa foi a narrativa que nos apresentaram. É um facto, mas quem fez a nacionalização ou a renacionalização da TAP foi o Partido Socialista e o Governo. Portanto, se entrava em insolvência ou não, não sei dizer, não tenho informação para tal.

Havia dificuldades financeiras, é um facto, essa narrativa da nacionalização... Mas, passado um ano, parece que a privatização é o ideal. Portanto, tenho alguma dificuldade em entender e não consigo legitimar, neste momento, que a nacionalização, na altura, fosse o passo certo, pelo menos da maneira como o fizeram.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Estava a referir-me a...

O Sr. **Presidente**: — Para perguntar.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Peço desculpa, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Obrigada, Sr. Presidente.
Estou-me a referir a 2020.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Sim, eu percebi.

Mas, para percebermos 2020, temos de recuar dois anos, quando foi feita a privatização e a renacionalização, já que os contornos que levaram a essa privatização, com o Governo Socialista, acabaram por condicionar — e muito — aquilo que depois se verificou, a sua saída do privado.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Então, está a dizer-me que os auxílios do Estado não foram essenciais para garantir a sobrevivência da empresa?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Não foi isso que eu disse.

No entanto, se quiser ir por esse caminho, eu posso dizer que as ajudas foram insuficientes para os trabalhadores. Porque aquilo que eu disse inicialmente foi que, nesse período, a TAP se esqueceu do papel social que tinha e o Governo também. Eu, como tripulante de cabine, perdi 70 % do meu rendimento, 70 %! A ajuda que nos deu foi insuficiente.

Não devemos esquecer também que a companhia, ou melhor, o Estado, nessa ajuda, também não teve problema nenhum em mandar embora

1200 tripulantes a contrato que, curiosamente, estão a ser reintegrados por decisões de tribunal sobre um contrato que era ilícito.

Portanto, essa vertente específica, em relação aos tripulantes de cabine, essa ajuda, foi fundamental? Tenho algumas dúvidas, porque, como lhe digo, perdemos 70 % do nosso rendimento como tripulantes de cabine da TAP, e o Governo não teve qualquer possibilidade, ou pelo menos não entendeu, porque foi alertado para tal, no sentido de atenuar esse défice.

Em relação ao despedimento e à saída destes tripulantes, são 1200 trabalhadores que saíram.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Efetivamente, no debate acerca dos auxílios de Estado, os tais 3,2 milhões de euros injetados pelo Estado são referidos com enorme insistência, mas raramente são referidos os postos de trabalho diretos e indiretos que a insolvência da TAP representaria.

Então, colocaria esta questão: Se nos conseguirmos dizer, quantos seriam os postos de trabalho, diretos e indiretos, que seriam perdidos na companhia, em caso de insolvência? E qual seria o impacto da insolvência para os trabalhadores que representam?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Quanto à questão da insolvência, estamos a dar-lhe uma imagem de salvação. A verdade é que, para o SNPVAC, nós ajudámos a salvar a empresa através de acordos de emergência. Naquele período, nada me comprova a mim, como Presidente e, na altura, diretor sindical, que, se não tivesse a intervenção estatal, tivesse havido uma insolvência. Nada me comprova essa situação.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — O mesmo relatório — estou a falar do relatório de gestão e contas consolidadas da TAP de 2021 — refere também que, «do ponto de vista de custos laborais, previu-se o redimensionamento

das operações do Grupo TAP, através, entre outros, da implementação de medidas voluntárias». Assim, perguntava-lhe, por favor: Como percecionam, ou como percecionaram, a existência destas medidas voluntárias? Acompanharam a implementação das mesmas? E quais os resultados que, objetivamente, atribuem a essas mesmas medidas?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Quando fala em medidas voluntárias, fala de rescisão de mútuo acordo?

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Exatamente.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Quando falamos de rescisões de mútuo acordo, temos de fazer um bolo e juntar dois momentos. Há o momento da rescisão de mútuo acordo voluntária, mas depois também temos de juntar a rescisão de mútuo acordo forçada devido à política do algoritmo. É que, na política do algoritmo, muitos tripulantes de cabine e trabalhadores do Grupo TAP, foram empurrados a aceitar acordos de rescisão de mútuo acordo.

Mais uma vez, é discutível se isto foi benéfico ou não para a empresa, porque, como eu disse anteriormente, passados seis meses, a TAP já era deficitária de tripulantes de cabine.

Portanto, parece-me a mim, se calhar, que, ao limpar tanto, tanto, tanto a empresa, ao transformá-la em algo tão apetecível económica e financeiramente para futuros compradores, se esqueceram da sua essência, que é a operação TAP e a imagem TAP. Infelizmente, foi isto que ocorreu.

A Sr.^a **Cristina Sousa**: — Mudaria agora um bocadinho de tema e diria o seguinte. Aquando da intervenção inicial na audição nesta Comissão do Sr. Presidente do Conselho de Administração, o Dr. Manuel Beja, ele referiu, e passo a citar: «Na minha primeira mensagem aos trabalhadores das

empresas TAP expliquei que, enquanto Presidente do Conselho de Administração, procuraria conciliar as aspirações de todas as partes interessadas, nomeadamente dos colaboradores. E também que, em conjunto com os administradores não executivos, trabalharia para criar condições necessárias para que a Comissão Executiva se concentrasse no desígnio de conduzir a TAP rumo a um futuro sustentável, mantendo a confiança dos nossos clientes e o orgulho e sentido de pertença dos nossos profissionais.»

A questão que lhe deixo é a seguinte: sendo uma preocupação do Presidente do Conselho de Administração a boa relação entre a Administração e os trabalhadores, como consta nesta mesma mensagem, existiam efetivamente canais institucionais de diálogo, nomeadamente com os sindicatos?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Canais de diálogo entre os sindicatos e a Administração, e coloco na Administração o CEO (*Chief Executive Officer*) e o COO (*Chief Operation Officer*), existiram, embora nem sempre construtivos.

Agora, quanto ao *chairman* da empresa — eu já utilizei esta expressão e posso utilizá-la sem problemas nenhuns —, houve uma nulidade de comunicação entre o *chairman* da empresa e os sindicatos. Não me reuni nem uma vez como Diretor, nem como Presidente, com o *chairman* da empresa. Portanto, a atuação dele na TAP, lamento dizer, foi nula.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Para finalizar, até porque o tempo está a terminar, em resultado do aumento de participação acionista, em junho de 2021, o Estado português nomeou um novo Conselho de Administração. Pela primeira vez, passa a fazer parte do Conselho de Administração um Administrador eleito pelos trabalhadores.

Deixo-lhe estas questões. O que representou para o sindicato esta nova composição do Conselho de Administração com a presença de um representante dos trabalhadores? De que forma eram reportadas as preocupações e questões dos trabalhadores ao Conselho de Administração? Por fim, que tipo de interação têm, ou tinham, com o representante com o representante dos trabalhadores no Conselho de Administração?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — A mim, parece-me que a ideia foi interessante, mas que, na prática, não teve os efeitos que todos nós pretendíamos. Parece-me a mim, até pelo momento decisivo e complicado que vivíamos, que colocar uma figura que não é habitual, na realidade portuguesa, numa empresa da dimensão da TAP, parece-me que foi arriscado, ao responsabilizar alguém que não tinha a capacidade de ser responsabilizado.

A verdade é que o nosso diálogo com o grupo de representantes dos trabalhadores é cordial, construtivo em algumas questões. Podia ser melhor? Podia.

Percebo as suas limitações neste momento, mas, como digo, temos um caminho longo pela frente para poder perceber a sua verdadeira essência e, sobretudo, para perceber se, realmente, é vantajoso ou não para os sindicatos haver um representante dos trabalhadores.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra o Sr. Deputado Paulo Moniz do PSD. Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Presidente. Cumprimento as Sr.^{as} e os Srs. Deputados, o Sr. Ricardo Penarróias e a equipa que o acompanha hoje.

Começava por uma questão sobre o que referiu na sua intervenção inicial: que, em 2017, a TAP tinha mais trabalhadores, mais aviões, teve mais lucro. Portanto, qual era a sua sensação do desempenho empresarial da TAP neste quadro que descreve, sob a gestão do Sr. Neeleman, nesta altura?

O Sr. **Ricardo Penarróia**: — Estávamos em crescimento. A minha dúvida é se estávamos em crescimento ou se estávamos a insuflar. Mas a verdade é que a ideia que passava era de crescimento. E esses números de 2017 não são mais mediatizados porque tínhamos uma VEM (Varig Engenharia e Manutenção) que acabava por estragar todo o balanço da empresa.

Mas a verdade é que temos de referir os acordos de empresa, porque têm um impacto importante, e aquela narrativa de que eles são os culpados de tudo isto cai por terra quando, em 2017, a nível comercial, tínhamos mais trabalhadores, mais aviões, uma operação mais consistente, éramos produtivos, éramos flexíveis, éramos bons. E dávamos dinheiro à companhia.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Recordo que o Sr. CFO (*Chief Financial Officer*) chegou a dizer que os trabalhadores da TAP tinham de trabalhar mais. Qual é o seu comentário a essa afirmação?

O Sr. **Ricardo Penarróia**: — Já tive a ocasião de falar com o próprio CFO e acho que foi uma intervenção infeliz da sua parte, uma narrativa totalmente despropositada. Mas percebo que é a narrativa ideológica que tem de apresentar, até porque o sindicato — não de hoje, como assim o demonstrou — é contra a argumentação de negociar os acordos de empresa e não vê qualquer tipo de utilidade na negociação dos acordos de empresa, senão um: se der jeito para um futuro comprador. Apenas e só.

Porque, como eu disse anteriormente, em 2017, com os atuais acordos de empresa, com todos os condicionalismos, nós fazíamos dinheiro: com os tripulantes de cabine, com os pilotos, com o pessoal da manutenção. Portanto, esta narrativa de afirmar que os tripulantes de cabine, especificamente, não são produtivos, é não ter conhecimento, acima de tudo, da realidade da aviação. É não entender que a realidade operacional de um tripulante da Lufthansa, que está no meio da Europa a fazer voos de médio curso na Europa, que têm uma duração de uma hora e meia, é completamente errado ele estar a afirmar tal situação.

Porque para um tripulante da TAP, excetuando voos Madrid, Porto e Faro, todos os voos são acima de 1 hora e 30 na Europa, porque somos um bocadinho periféricos. Portanto, é natural que voemos muito mais do que um tripulante da Lufthansa, por exemplo, que está no centro da Europa e que tem qualquer capital europeia a uma hora de distância. Portanto, é completamente despropositada essa afirmação.

Poderá é falar em relação ao longo curso, que tem especificidades próprias, os destinos. Mas, mesmo assim, continuamos a ser tão produtivos — aliás, mais produtivos — do que os nossos congéneres de outras companhias.

Aliás, essa foi uma narrativa na altura que surgiu nas vésperas da greve que ocorreu dia 8 e dia 9 de dezembro, em que, na troca de galhardetes, houve essa afirmação, e nós facilmente conseguimos comprovar por *a* mais *b* que o CFO estava errado. Surgiu, inclusive uma notícia — com alguma ironia — que afirmava que nós ganhávamos mais do que os tripulantes da British Airways, algo que conseguimos mais uma vez desmentir, já que 70 % dos tripulantes da TAP ganham abaixo dos 1000 €. Eu não sei quem vive com 1000 € em Londres, mas não será fácil, seguramente. Portanto, nesta perspetiva, está tudo errado.

Quando falo da perspetiva da flexibilidade e da produtividade, é

porque entendo, sempre o disse, não é a primeira vez que vou dizer, que a gestão da TAP não se faz através de uma rigidez de *Excel*, mas, sim, através da dedicação e profissionalismo dos trabalhadores.

Vou dar-lhe aqui um simples exemplo: quando alguém afirma que os tripulantes de cabina não são produtivos, posso dizer-lhe que se os tripulantes de cabina respeitassem cláusula a cláusula o acordo de empresa a aviação parava em três dias, e a aviação nunca parou em três dias, apenas quando existiram greves ou outras manifestações.

Desde 2006 até hoje, o tripulante de cabina sempre deu mais do que aquilo que estava no acordo de empresa — aliás, eu, nas negociações do acordo de emergência, quando se falava muito do absentismo dos tripulantes de cabina, solicitei à outra parte que me mostrasse dados económicos das vezes que os tripulantes de cabina abdicam das suas folgas e dos seus tempos de descanso para viabilizar a operação. Hoje é dia 26 de abril e continuo à espera de que me mandem essa documentação.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — O senhor disse que não conhecia o plano de reestruturação. Pergunto-lhe: quem, suponho, além do Conselho de Administração e da Comissão Executiva, conhece este plano na TAP?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Eu espero que os Srs. Deputados tenham conhecimento — nem que seja do rasurado — do plano de reestruturação, mas a verdade é que nós o desconhecemos totalmente. Aliás, à simples pergunta que, se calhar, alguém me vai fazer, sobre se é justificado, e que me fizeram na altura, o bónus da CEO, eu não posso responder. Se eu não sei quais são as metas a cumprir...

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Nem eles sabem!

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Se eu não sei quais são as metas a cumprir, os objetivos a cumprir, como é que eu posso dizer que a CEO tem ou não direito àquele bónus?

Eu preciso saber qual o plano de reestruturação. E isto, às vezes, não se valoriza o suficiente, mas eu recordo que todos os sindicatos, em 2021, para evitar despedimentos, assinaram, e os associados ratificaram, um acordo sem conhecer o plano de reestruturação.

Foi uma carta branca que os trabalhadores do grupo TAP deram à Administração e ao Governo com a premissa que, infelizmente, quando eu vejo aqui essas audições na Comissão de Inquérito, preocupa-me, porque não cumpriram. Prometeram-nos, a nós, aos trabalhadores, que, a partir daquela data, íamos ter uma gestão transparente e profissional, mas, infelizmente, não foi isso que ocorreu.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Deixe-me dar-lhe uma boa notícia: em relação às metas não se preocupe, porque nós já tivemos a oportunidade de ver aqui um *e-mail* do Sr. Ministro Pedro Nuno Santos, em que disse que, independentemente das metas, todos os KPI (*key performance indicator*) tinham sido cumpridos pela senhora CEO.

Faço-lhe uma outra pergunta ainda neste âmbito: como interpreta o facto de estes valores de resultados, 65 milhões de euros, ou desta ordem de grandeza, serem com um corte de 20 % nos vencimentos e, porventura, com uma carga de disponibilidade de recursos humanos inferior às necessidades? Isto é, qual seria a expectativa do resultado sem estes cortes na operação, porque não se poderão, em princípio, prolongar eternamente?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Deixe-me só corrigir: os resultados não advêm de um corte de 20 %; advêm de um corte de 25 %. Portanto, o peso ainda foi maior, o impacto dos trabalhadores do grupo TAP nestes resultados

é incalculável. Aliás, a empresa e o Governo teriam de ter essa capacidade e humildade de reconhecer que, perante a realidade da operação, perante a inflação que se vive hoje, estes cortes não se justificam. Não é uma retórica dos sindicatos, é a pura realidade: não se justificam!

Como eu disse, na altura, são resultados, com os quais ficamos satisfeitos, ficamos satisfeitos quando uma empresa dá resultados, mas a verdade é que sabemos que a empresa é sustentada pelo esforço diário dos trabalhadores.

A rigidez financeira que foi feita e que, infelizmente, nos leva a dizer que fomos um bocadinho enganados, essa rigidez financeira que a empresa impôs aos trabalhadores, depois noutras situações verificamos que houve uma promiscuidade grande que, infelizmente, não conseguimos entender e não conseguimos mais aceitar.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Pelo vosso conhecimento da operação e das pessoas, de todos os que foram dispensados neste processo, quantos acha que será inevitável voltar a ter de readmitir, recrutar, ou como queira chamar?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Por minha vontade, voltavam todos, como pode imaginar, não é? Porque o despedimento, todo ele, na sua natureza, é ilícito. Aliás, foi comprovado em tribunal que o próprio algoritmo foi mal feito, toda a política do algoritmo foi mal feita e quando a política, logo, desde o início, é mal feita, devia ter acabado logo com o processo em si.

A verdade é que nós já tivemos resultados e, ao contrário do que o Governo e a Administração parecem esquecer, nós já ganhámos em tribunal, através de ações de providência cautelar que nós colocámos, e já há trabalhadores reintegrados, que já estão a trabalhar na empresa, porque o

despedimento foi ilícito, foi mal feito.

Portanto, para mim, parece-me que é uma questão de tempo, infelizmente estes trabalhadores que estão fora não têm esse tempo e gostavam de ser reintegrados, sobretudo quando ouvem todos os dias nas notícias que houve indemnizações astronómicas e, sobretudo, quando a operação é tão deficitária de trabalhadores em qualquer área da TAP.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Nesse quadro, qual é a sua opinião e como é que acha que os seus associados verão a hipotética circunstância de a TAP ter de vir a indemnizar em 3 ou 4 milhões de euros a senhora ex-CEO por um despedimento mal feito, em direto pelas televisões, pelo Ministro Fernando Medina?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Com todo o respeito que tenho pela Christine, a minha preocupação não é a indemnização que a TAP vai pagar à Christine; a minha preocupação é o regresso dos trabalhadores e, sobretudo, dos tripulantes de cabina ao serviço e à operação. Essa é que é a minha preocupação.

A nossa preocupação não são as questões da Christine, se ela vai, se ela tem... Da mesma maneira que a TAP me disse que os processos decorrem em tribunal e se os trabalhadores tiverem razão voltam, é o mesmo que eu digo neste momento sobre a antiga CEO: se ela tiver razão tem de ser indemnizada, pura e simplesmente, é assim que funcionam as coisas.

Mas a minha grande preocupação são os tripulantes de cabina.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Eu pedia-lhe que me elaborasse sobre um comentário que deixou escapar em relação à VEM, referindo que «sabemos bem porque é que foi feito o negócio», se eu bem entendi, e eu gostava que me explicasse e elaborasse sobre o tema da VEM na TAP, desde

o seu início, obviamente, se tiver conhecimento.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Não tenho conhecimento tão elaborado e aprofundado para falar, até porque já vem de outras gestões, nomeadamente da gestão do Fernando Pinto.

Portanto, falar sobre a VEM é puxar o filme atrás, mas podemos falar perfeitamente e podemos demonstrar como é que duas maneiras de gerir uma empresa, por um lado a do Fernando Pinto e por outro a da CEO, Christine, foram tão distintas e em prejuízo de muitos trabalhadores.

No entanto, em relação à VEM, a verdade é que o mercado brasileiro é um mercado muito importante para a operação da TAP, é inegável, se calhar, é uma das grandes joias que nós temos até para a própria privatização, que nós vamos sabendo que há interessados na companhia.

Em relação à VEM, como eu disse inicialmente em minha intervenção e salguei este ponto: a ideia até pode ser interessante, ter uma manutenção no Brasil até poderia ser interessante, mas muito rapidamente percebeu-se que não era rentável, que não seria rentável para o Estado e nós deixámos, fomos enterrando, enterrando, enterrando dinheiro.

A verdade é que essa capacidade de ter uma VEM teve, se calhar, ganhos para a TAP, nomeadamente de *slots*, em determinados aeroportos, mas a verdade é que, no cômputo geral, sabemos perfeitamente que durante anos a fio a VEM foi a âncora que não deixou descolar a companhia.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Quando é que perceberam que era um problema para a TAP?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — O quê? A VEM? Eu entrei em 2006, e em 2012, 2013, ou 2015, se não me engano, já era uma realidade que nós sabíamos que a VEM já não era rentável para a companhia, pelo contrário,

era um buraco negro.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Eu gostava que partilhasse connosco as vossas preocupações quanto ao futuro próximo, passando pelo processo de privatização, novamente, que o Partido Socialista, o Governo do Partido Socialista, quer implementar.

Quais são as vossas preocupações e para os vossos associados?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — As nossas preocupações são as legítimas, são as normais: a manutenção dos nossos postos de trabalho, a manutenção do *hub* Lisboa, o *hub* de Porto, o *hub* de Faro. Às vezes, nós esquecemos, até pela grandeza da TAP, que ela não é apenas no aeroporto de Lisboa, também é importante no Porto, é importante em Faro e nas ilhas, mas, em particular, nestes três aeroportos a nível continental, e isso para nós é importante, porque a manutenção destes *hubs* é a manutenção também, conseqüentemente, não só da preservação e da essência da empresa, como dos nossos postos de trabalho. Estas serão, digamos, as nossas duas grandes preocupações.

Em relação às condições de trabalho, como é lógico, também é uma preocupação, mas, pelo passado recente, há que dizê-lo, apesar dos defeitos que teve a privatização, que teve o privado na TAP, a verdade é que, excetuando, infelizmente, os tripulantes de cabina, todos os outros trabalhadores do grupo TAP tiveram aumentos salariais com o privado.

Portanto, nessa parte temos uma experiência recente positiva, não para os tripulantes de cabina, mas é positiva, portanto, não há aqui traumas, mas a verdade é que a nossa grande preocupação, neste momento, a ser a privatização, é, por um lado, a manutenção dos postos de trabalho e os *hubs* de Lisboa, que são a marca TAP.

Quanto ao resto, esperamos que, esta privatização, não se faça como

as anteriores, ou seja, com ausência de informação aos sindicatos e aos trabalhadores para evitar erros que ocorreram no passado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — O Sr. Ministro da Economia, algures, em Espanha, disse que a Ibéria também seria muito bem-vinda a este processo de privatização. Como é que vê o risco de uma operação destas?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Em relação à privatização ou à compra por um grupo, a preocupação principal, como eu disse, daí a minha anterior intervenção, é o *hub* de Lisboa e o *hub* do Porto. A verdade é que, se nós formos comprados pela Ibéria, é natural, não vamos dourar a pílula e o cenário, o *hub* de Madrid passa a ser a centralização da nossa operação.

É certo que, através do avião do *long range*, não se conseguem fazer determinadas rotas que hoje fazemos através do A321 *long range*, que é uma joia da coroa, que nós temos, e que também torna, pela posição geoestratégica de Portugal, importante esse avião, mas em Madrid nós não conseguimos fazer essas mesmas rotas e essa rentabilidade que neste momento conseguimos, mas a verdade é que, quanto mais perto do *hub* de Lisboa e do *hub* do Porto tivemos um futuro comprador, mais perigoso fica para o *hub* de Lisboa e para o *hub* do Porto.

Não tenho preferência, como pode imaginar, nem é o meu papel, mas, neste caso, eu preferia, se calhar, o futuro comprador com o *hub* em Munique ou em Frankfurt, mantendo o nosso com as nossas especificidades.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado.

Iria agora dar a palavra ao Sr. Deputado Filipe Melo, mas quero fazer-lhe um pedido, de acordo com aquilo que acertámos na reunião de Mesa e Coordenadores: atendendo a que a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua está entre o Plenário e esta reunião, a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua usaria

agora da palavra e, depois, seria o Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Com certeza, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Tem, então, a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Muito obrigado, Sr. Deputado e Sr. Presidente, por esta tolerância.

Gostaria de fazer algumas perguntas, embora, tanto quanto fui informada, muitos temas já foram aqui falados.

Todavia, há um tema crucial que os dados sistematizados que a TAP nos enviou nos ajudam a compreender — e que me parece ser a vossa preocupação — e que tem a ver com o seguinte: a TAP tem ou não tem tripulação e pessoal para funcionar de uma forma correta e até para se posicionar no mercado, porque, às tantas, a empresa morre da cura e não da doença, que é o que acontece, muitas vezes, com os planos de reestruturação da Comissão Europeia, ou seja, o corte que impõe é tão grande que coloca em causa a própria sobrevivência da companhia.

Esse plano de reestruturação exigiu a redução de *slots* da TAP em Lisboa e eu gostaria de compreender qual é o impacto que essa redução de *slots*, que foram diretamente para a concorrência — é óbvio —, tem para o *hub*, para a TAP e para essa ligação que é essencial para a TAP.

Em segundo lugar, em relação aos trabalhadores, os dados que temos apontam para 1000 despedimentos de tripulantes — despedimentos e demissão por caducidade do contrato — entre 2020 e 2022, a que se somaram 340 rescisões por mútuo acordo, o que quer dizer que 1342 pessoas saíram da TAP. Foram reintegrados, pelas contas que temos, 285.

A minha pergunta é: a TAP pode sobreviver e fazer face ao verão, ao

verão que está aí, com esta redução de pessoal, imposta desta forma, com critérios completamente irrealistas, que não viram o óbvio, ou seja, que a atividade ia retomar e que a TAP estava a ser constrangida nessa sua capacidade de retomar a atividade.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Nós, SNPVAC, afirmámos várias vezes que o plano de reestruturação já não serve para ninguém, não serve. Ou melhor, não posso afirmar porque tenho desconhecimento dele.

Os acordos de emergência já não são benéficos nem para os trabalhadores, pelo efeito prático dos cortes, nem para a própria empresa. Isto porque a empresa neste momento, como disse anteriormente, tem dificuldade em contratar, tem dificuldade em crescer, em consolidar-se no mercado. Porquê? Porque, além de não conseguir contratar, está a deixar sair gente muito qualificada noutras áreas, não tanto nos tripulantes de cabine, mas que são importantes.

Isso faz com que, de certa maneira, para se conseguir manter concorrencial a nível europeu, tenha necessidade de contratar serviços externos para fazer um serviço que, com todo o respeito, muitas vezes, não atinge os padrões da TAP, a que se habituaram os passageiros. Basta ir ao *site* da TAP e ver as reclamações que temos de tripulantes que não falavam português, que falavam búlgaro, e uma série de questões deste nível.

Nós questionamos, porque esses serviços externos são pagos, se não era preferível reduzir os cortes, reverter os cortes que existem hoje para permitir, se calhar, uma verdadeira paz social e para ser feita uma operação por tripulantes da TAP? Isso é que questiono, até porque alguns destes atos de gestão são questionáveis.

Hoje, temos a Air Bulgaria, que está a fazer um serviço externo, e mandámos embora uma companhia chamada White, que é portuguesa, originando um novo despedimento coletivo de uma companhia portuguesa.

Até agora ninguém me explicou bem por que razão é que se escolheu deixar a White, que já tinha o *know-how*, que era uma empresa que trabalhava para o grupo há uma série de anos, tinha conhecimento do mercado e da companhia, e se preferiu contratar a Air Bulgária e a XFly, da Estónia. Isto quando nós sabemos perfeitamente que os mercados, ou melhor, a legislação desses países é bem diferente da nossa, porque voam por FTL (Flight and Duty Time Limitations), que é muito abaixo daquilo que nós vemos nos acordos de empresa.

Ou seja, é um *downgrade* salarial e profissional o que neste momento estamos a viver no grupo TAP e, mais uma vez, à custa dos nossos cortes, que financiam esses serviços externos.

Portanto, aquilo que me preocupa também, e muito, é a imagem da companhia que, neste momento, é beliscada por estes atos de gestão questionáveis, em que não houve a lucidez, a frontalidade de, se calhar, por uma narrativa política, assumir que erraram.

Todos erraram em 2021, todos assumiram uma realidade pessimista. Salvamos a empresa? Salvamos. Essa hipocrisia... Repito, aos dados que tinha em 2021, se me pedissem para assinar novamente um acordo de emergência, assinaria para evitar 650 despedimentos. Mas, isto com a realidade que tinha em 2021, a realidade de hoje é completamente diferente e, como tal, tem de haver reconhecimento e evitar isto de tentar fazer da TAP, mais uma vez, um joguete político e catapultar carreiras políticas à conta da TAP.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — A propósito dos salários e da concorrência, recebemos alguns dados que não sei se me consegue ajudar a interpretar, talvez porque tenha uma noção melhor da operação destas duas empresas, a TAP e a Ryanair. Esta última é hoje uma das grandes

concorrentes da TAP, aliás, com declarações públicas contra a TAP, que toda a gente ouviu e viu.

Saiu uma notícia, uma denúncia de que a Ryanair não estaria a fazer descontos para a segurança social corretamente. Foram pedidos estes dados à segurança social, que nos enviou o valor dessas contribuições. Entre 2013 e 2023, nestes 10 anos, a TAP contribuiu para a segurança social com cerca de 1500 milhões de euros; a Ryanair contribuiu com cerca de 44 milhões de euros — portanto, houve pagamentos entre 1500 milhões de euros da TAP, 44 milhões de euros da Ryanair.

Se comparamos com 2022, que é o ano em que a Ryanair já está com a sua operação em pleno, a Ryanair descontou para a segurança social 9 milhões de euros e a TAP descontou 129 milhões de euros. A minha pergunta é se estas discrepâncias não são estranhas. A Ryanair tem uma operação que se arroga e diz que já está a ultrapassar a TAP e que já tem uma presença em Lisboa e no Porto que já ultrapassa a TAP, ora, se ultrapassa a TAP, como é que a Ryanair pagou 9 milhões para a segurança social e a TAP pagou 129 milhões para a segurança social?

O Sr. Ricardo Penarróias: — Sr.^a Deputada, esta questão da Ryanair e da TAP, queria juntá-la a uma pergunta que há bocado me fizeram por causa da produtividade dos acordos de empresa.

Cumprir o que está na lei custa caro, mas convém que todos cumpram. Quando se exige aos trabalhadores do grupo TAP que sejam produtivos e concorrentes em relação à Ryanair, infelizmente não consigo acreditar que consigamos ser concorrentes da Ryanair. Para mim, Ryanair e TAP, na mesma frase, é um bocado complicado, porque têm segmentos diferentes, portanto não podem ser concorrentes.

Mas a verdade é que esses valores que acabou de apresentar são a demonstração cabal de que o Estado português deixa uma empresa operar

ilegalmente em Portugal. Digo isto não de uma forma leviana, mas com dados. Se calhar, há pouca gente que tem esse conhecimento, mas a Ryanair tem neste momento um acordo de empresa assinado com outro sindicato, acordo esse que o sindicato dos tripulantes, o SNPVAC, evitou que fosse aplicado aos seus associados e a razão é porque ele tem cláusulas inconstitucionais e ilegais, infelizmente o Ministério do Trabalho aceitou esse acordo de empresa e a Ryanair pode atuar.

No entanto, a razão por que esse acordo não é expansivo aos tripulantes do SNPVAC é porque ele tem cláusulas grosseiras e inconstitucionais que permitem que a Ryanair, ajudada pela participação regional autárquica deste País, possa operar em Portugal.

A lei, as regras não são para todos e a Ryanair não está a cumpri-las, não só diariamente com os seus trabalhadores, nem também se está a transformar, portanto, é fácil, depois, argumentar que os trabalhadores do grupo TAP não são produtivos. A verdade é que a TAP está a cumprir a lei, a Ryanair não está a cumprir a lei e isto é um *handicap* para nós, TAP, para os tripulantes, para a SATA e para os tripulantes da Easyjet, que cumpre e não me digam a mim que é uma questão de filosofia, porque a Easyjet é uma empresa anglo-saxónica que respeita o que está na lei, que cumpre o que está na lei e paga o que está na lei.

Portanto, há aqui aquela ideia pré-concebida em Portugal, e ninguém me sabe explicar porquê, de que a Ryanair é fundamental para o País. A TAP transporta 13 milhões de passageiros, de turistas em Portugal — 13 milhões! — e não tem as ajudas no Porto que a Ryanair tem, nem tem as ajudas do Governo regional dos Açores que a Ryanair tem, é preciso não esquecer essa parte, e quando quiserem que nós sejamos produtivos, flexíveis, lembrem-se que existe uma companhia em Portugal que opera ilegal e inconstitucionalmente.

O Sr. **Presidente**: — Vai usar agora da palavra o Sr. Deputado Filipe Melo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Presidente do SNPVAC, Sr. Ricardo Penarróias, e quem o acompanha.

Sr. Presidente, indo diretamente à questão, porque o tempo é curto, esta Comissão de Inquérito existe porque Alexandra Reis foi nomeada Secretária de Estado, senão continuavam a acontecer estes casos, estas indemnizações, sem que a sociedade civil soubesse.

O que lhe pergunto, muito direta e objetivamente, é se conhece mais algum caso idêntico ao de Alexandra Reis.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Felizmente, oficialmente, não conheço nenhum, mas a verdade é que o que ouvimos falar nos corredores da TAP é que a indemnização de Alexandra Reis é a ponta do *iceberg* — onde há fumo há fogo! Até à data, como digo, não tenho informação oficial de que tenha havido, mas a verdade é que, como disse e muito bem, se Alexandra Reis não tivesse ocupado o cargo para o qual foi convidada ou nomeada, muito provavelmente não estaríamos aqui todos juntos a falar.

Há saídas questionáveis. Nunca saberemos, até pelo sigilo que isto representa, mas a verdade é que nos corredores se diz que Alexandra Reis é a ponta do *iceberg*.

Peço desculpa, infelizmente, não digo isto com muito orgulho, como pode imaginar. Como eu disse anteriormente, e várias vezes, isso é algo que eu pensava que, na TAP, tinha acontecido na década de 80, 90, com alguns escândalos, mas que hoje, até pela promessa que nos fizeram de uma gestão transparente e profissional, nunca iria acontecer. Aconteceu a Alexandra Reis e, neste momento, não posso afirmar que não possa acontecer a outros.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Pelo que nos transmitiu, podemos assumir, se bem que oficiosamente, que haverá muitos mais casos idênticos ao de Alexandra Reis.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Como digo, é aquilo que se ouve nos corredores. Oficiosamente é o que se fala, sim, e o que, infelizmente, muitas vezes, justifica a não paz social que existe e o sentimento de que fomos enganados. Como disse anteriormente, não são só os cortes, são todos estes escândalos que estão à volta da companhia e da administração.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, vou dar-lhe um nome para me responder se conhece ou não, mas, antes, vou falar nas condições salariais que levaram à contratação desta senhora: remuneração mensal global, 4676 €; remuneração diferencial de função, 3295 €; isenção de horário de Trabalho, 1028 € — isto tudo 14 vezes ao ano! —; subsídio de residência, 1500 €. Portanto, estamos a falar, em números redondos, de 11, 12 000 € mensais. O nome desta senhora é Karolina Tiba, polaca, contratada, ao que se sabe, pelo COO (*chief operating officer*) Ramiro Sequeira, para ser a responsável do pessoal de cabine.

O que é que nos pode dizer sobre isto?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Gostaria de falar muito, mas a verdade é que nunca tive contacto com ela, o que é estranho, até pelo facto, por um lado, de ser tripulante de cabine da TAP e, por outro, de ser presidente do sindicato. Era importante e produtivo nós termos uma reunião, mas a verdade é que, neste momento, aquilo que me disseram, é que ela nem sequer está em funções na companhia e já nem está na TAP.

No início da minha intervenção, falava de diretores fantasmas e a verdade é que isso foi algo que nos preocupou muito durante este período. O

que nós valorizamos com o Luís Rodrigues e com a sua equipa é o conhecer a realidade da TAP.

Ao longo destes dois anos, assistimos à imigração de uma série de diretores, sem conhecer a realidade da companhia — não estou a pôr em causa o seu profissionalismo, as mais-valias que podiam trazer! —, mas a verdade é que sobre esta diretora, eu, como tripulante de cabine, e todos os tripulantes de cabine, neste momento, temos um desconhecimento total, o que é estranho pelos valores que me apresenta.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, está a dizer-me que não conhece essa senhora e pensa até que não está na TAP. Posso mostrar o contrato assinado em Lisboa, a 5 de dezembro de 2022. É, portanto, um contrato recente, com os anexos das remunerações, bens da empresa emprestados à trabalhadora, que foi contratada para trabalhar diretamente com os sindicatos e com o pessoal de cabine.

O Sr. Presidente está a dizer-me que não conhece a senhora, que nunca reuniu com a senhora e que, ao que sabe, ela nem estará na TAP? Foi isso que me disse?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Sim, sim, e repito. Pode só recordar-me a data da assinatura do contrato?

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — 5 de dezembro de 2022, assinado pela própria Karolina Tiba e, por parte da TAP, pela Sr.^a Dr.^a Ana Dionísio, Diretora Sénior de Pessoas e Cultura.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Bem, isso causa-me algum espanto. Não sabia bem a data, mas, se a função dela era trabalhar com os tripulantes de cabine e com os sindicatos, quero recordar aos Srs. Deputados que, nos

dias 8 e 9 de dezembro, tivemos uma greve de dois dias, e durante quase um mês estivemos em negociações para evitar uma greve, que teve um pré-aviso para o final do mês de janeiro.

Parece-me a mim que se as funções dela eram para falar com o sindicato, aquela era a altura certa para falar comigo e não falou durante aquele período todo.

Portanto, até à data nunca falei com ela e a informação que eu tenho, e digo-o officiosamente, não oficialmente, porque não tenho a informação de se ela saiu, é que comigo nunca falou e nunca tivemos uma comunicação interna desta diretora.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Muito obrigado, conhecemos mais um diretor fantasma da TAP.

Sr. Presidente, tem conhecimento de alguma interferência do Ministro João Galamba na TAP?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Não, sendo ele Ministro das Infraestruturas, acabou por entrar no processo já a decorrer, mas se teve alguma influência direta, ou não, não sei lhe dizer.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Teve alguma reunião com este Ministro?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Tive, tive.

A verdade é que isto... e eu percebo a pergunta que me faz, até pelas... Como pode imaginar também assisti às outras audiências, mas a verdade é que três meses antes vivíamos num mundo de país das maravilhas e havia uma ótima relação entre a administração e o Governo, o Governo e a administração, uma total confiança, portanto... Zangaram-se, descobrem-se

as verdades, mas a verdade é que não posso afirmar... Já estive reunido com o Ministro, sim, tive reuniões, duas reuniões com ele.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Dia 19 de janeiro de 2023, assembleia geral do seu sindicato, em que o único ponto foi a análise da proposta da administração da TAP para cancelarem uma greve que estava pré-agendada para 25 a 31 de janeiro.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Vou concluir, Sr. Presidente.

E, nesse mesmo dia, o Ministro João Galamba faz declarações antes da assembleia geral — antes! — dizendo que esta greve iria ser cancelada.

Sr. Presidente, gostava que me explicasse isto: como é que o Sr. Ministro vem antes, antes, da assembleia geral, desconvoar uma greve, quando foram os senhores que fizeram a mesma convocatória?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — E deu-me um trabalho imenso desmontar isto, porque a verdade é que é quem decide se há uma greve ou não são os associados, e através de uma assembleia, portanto, nunca é decisão unilateral de uma direção do sindicato. Felizmente, conseguimos conter esse lapso — eu vou chamar-lhe lapso —, acho que foi, acima de tudo, algum desconhecimento, o Ministro tinha entrado há pouco tempo em funções e não conhecia bem algo importante — e muitas vezes pode parecer bizarro eu dizer isso —, que é a realidade TAP e a realidade dos tripulantes de cabine do grupo TAP.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado.

Usa agora da palavra o Sr. Deputado Bernardo Blanco, do Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Não sei se o Sr. Deputado Felipe Melo ia por esta via ou não, mas eu vou pegar neste último tema. A mim, tentando clarificar, até, um bocadinho aquilo que estava a dizer, não me parece muito estranho que o Sr. Ministro tenha dito isto, porque efetivamente nós tivemos acesso a documentação em que o Governo estava a ponderar o uso da requisição civil e, por isso, é que, para o bem ou para o mal, fosse vossa decisão ou não, não iria haver greve. E por isso parece-me que as declarações do Sr. Ministro tinham pouco a ver com isso.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Desconhecia tal.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Pois, assumo que não soubesse disso, mas, se calhar, essas declarações enquadram-se mais neste contexto: «se não for a vossa vontade, nós cá estaremos para fazer uso dessa ferramenta».

Queria perguntar-lhe, ainda no seguimento desta negociação com os sindicatos, quem é que do lado da TAP está, ou estava, a tratar dessa relação e das negociações, também, com os sindicatos?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — A negociação desse protocolo, que na altura esteve em vigor, foi feita com Ramiro Sequeira, Ana Dionísio e, pontualmente, esteve presente também a CEO Christine, que falou connosco, sim.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — A TAP anunciou que contratou o Sr. Dr. Guilherme Gray para fazer a ponte e a negociação com os sindicatos, mas não o mencionou.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Foi por lapso. Eu estava a referir, a focar-me diretamente na administração, mas sim, esteve presente também, é um facto — é um lapso da minha parte — que esteve presente também nessas reuniões.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — *Ok*, então o Sr. Dr. Guilherme Gray faz essa ponte, que o Sr. Dr. Manuel Beja também esteve cá a dizer que ele também faz muito mais do que isso, mas então esta contratação da Sr.^a Karolina Tiba, em parte também para fazer estas funções. Já não sei quantas pessoas é que têm esta função, daí a minha pergunta para tentar clarificar quem é, efetivamente, o ponto de ligação.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Com toda a franqueza, fui informado da contratação, foi-me dada uma justificação, até porque o cargo que ela iria ocupar poderia colidir com um posto que nós temos, que é o da DTC, Diretor dos Tripulantes de Cabine, portanto, tinha de perceber um bocadinho a razão dessa contratação. Infelizmente, ainda não percebi a vantagem da sua contratação, nem da sua experiência, até porque nunca reuni com essa diretora, e volto a repetir: tenho muitas dúvidas de que ela ainda esteja cá a trabalhar.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Pelo menos, no papel está.

Há pouco falou da recompra e, a nosso ver, como deve imaginar, foi um muito mau negócio, em que passámos de uma gestão privada com uma

participação minoritária do Estado, que, a nosso ver, era correta, para um negócio realmente ruinoso, até a nível financeiro, para o Estado.

Mas a verdade é que durante aqueles anos de gestão, pelo menos do que é público, havia paz social, digamos assim, ou, pelo menos, apesar de haver algumas contestações, certamente houve erros, por exemplo, a questão dos prémios, quando não havia resultados para isso, no nosso ver é um erro, mas não havia toda esta instabilidade que se vive. Gostava de saber como é que o sindicato vê o negócio da recompra em relação ao modelo anterior, digamos assim.

O Sr. Ricardo Penarróias: — Talvez tenha passado uma imagem de que era contra a nacionalização ou a compra da nacionalização, na altura, em 2020, não é esse o facto. Acho que podia ter sido feito mais, socialmente e economicamente, nesse aspeto, para os trabalhadores do Grupo TAP.

Operacionalmente, todo o processo é muito bizarro, aliás, todos os processos com a TAP são bizarros, são mal feitos. A privatização foi feita à pressa, com os danos que todos nós sabemos; a recompra de 3 % também teve danos, parece que havia uma parte executiva que era do privado e o Estado era apenas o fiador, o que depois teve o seu impacto, que foi quando o comprador, ou melhor, o acionista privado quis sair, quem ficou com a dívida fomos nós, mas quem deu o aval ao crescimento ou ao insuflar da companhia foi o Estado.

Portanto, eu não sou um defensor nem do privado nem do público, acho que os erros dos 77 anos de história da companhia são bem latentes de um lado e do outro. O facto é que nós, em relação ao privado, temos uma série de negócios um bocadinho obscuros e pouco transparentes. Ainda esta semana falava-se na questão da Azul e do *leasing* dos aviões da Azul, em que se paga um juro superior e isso foi o privado e não foi o público. Inclusive — e não me toca explicar, a mim, e aí, como tripulante de cabine,

já não preciso ser como diretor, mas como tripulante de cabine, que voava semanalmente e que estava na altura de um concurso. Porque é que, quando a Azul chega, afirma que o aeroporto de Campinas não é rentável para a TAP e que, passado três meses, passou a Azul a fazer Campinas, Lisboa e posteriormente Porto, quase de uma forma diária? Então, não era rentável para a TAP, mas era rentável para a Azul?

Vou explicar: o *hub* da Azul no Brasil é Campinas e podia transportar para fora e ser uma concorrente direta da TAP. Tínhamos um acionista que tinha duas empresas e conseguia gerir isto. Não me parece que tinha sido um bom negócio para a TAP. Tal como também a vinda de aviões num estado lastimável — vamos ser simpáticos, lastimável —, que vieram para a TAP, a manutenção da TAP fez um trabalho excelente, e foram devolvidos, de borla, à Azul. Tudo isto é privado.

Também podíamos acabar com o mito — e eu gostava que o Sr. Neeleman se deixasse dessa narrativa —, de que abriu rotas nos Estados Unidos. É errado. Essas rotas, esses *slots* já existiam por parte da TAP, foram reabertas, foram reabertas, é engraçado. E ele soube aproveitar a ideia de negócio do lado privado, de impulsionar, de criar, de crescer. Ótimo, nada contra, mas é preciso que a narrativa seja toda correta. Esses *slots* eram da TAP, já pertenciam à TAP, e não os contratou. Aliás, ainda hoje não sabemos bem, ninguém nos explicou ainda a saída da nossa posição do 350, não é? E o quanto é que isto custou aos cofres dos portugueses? É um avião que, por acaso, as nossas concorrentes diretas, nomeadamente a Iberia, de que se fala que é um dos possíveis interessados, pois utilizam o 350. É um bocadinho estranho, tudo isso.

Portanto, o processo em si, como digo, não é tão simplista quanto isso. A passagem do privado ou do público... Eu não sou nem um apologista do privado e reconheço os erros, mas fez crescer a companhia ao insuflar a companhia, que é preciso não esquecer que foi por causa do insuflar da

companhia que a TAP não pôde estar sob a alçada da ajuda covid, porque estava numa situação de endividamento grande, por causa deste investimento. É um investimento — vou chamá-lo de investimento, porque para ter lucros, tem de se investir; investiu-se, é um facto, tenho pena é que, por acaso, o público não afirme que uma das razões para não nos ter dado uma ajuda foi o facto de os NEO, que foi um investimento privado que permitiu ter um avião mais ecológico, que, se calhar, muitas das nossas congéneres europeias, como a Lufthansa, a British, a Iberia, neste momento, não têm uma frota tão ecológica como a nossa.

Portanto, como trabalhador, é a parte que me preocupa mais. Como lhe disse, não tenho traumas de uma gestão privada. Infelizmente, como tripulantes de cabine, não tivemos ganhos qualitativos, mas os nossos colegas de outras áreas tiveram. Do público, infelizmente, apesar de eu ser adepto de que a TAP, pela sua grandeza política e social, tem de ter uma participação estatal, a verdade é que a TAP pública, unicamente pública, não está a dar resultado, apesar dos resultados históricos. Mas, como eu disse anteriormente, são sustentados por cortes salariais que já são injustificados.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Recortes salariais e também o regime dos benefícios fiscais, que dá ali uma ajuda.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Sim, sim.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Há pouco referiu à Sr.^a Deputada o negócio dos ATR, de se ter mandado embora a White, e nós até já pedimos documentação sobre essa operação com a XFly. Pergunto se nos podia dar algumas indicações, se souber, claro, porque é que isso aconteceu, porque realmente não nos parece algo benéfico para a operação.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Posso dizer-lhe, até com alguma estranheza, que a questão da White foi um dos temas mais quentes que tive com a CEO. Não foi um tema fácil, tínhamos greves, portanto, fomos o único grupo profissional do Grupo TAP que fez uma greve e em que podia haver uma maior crispação. O tema da White criou aqui mais uma crispação entre nós. Não há uma justificação, a justificação que nos deram foi que, do lado da TAP, a White não estava a atingir o *target* que a companhia sempre entendia, a White afirma que não atingir esse *target* advinha de fatores externos, inclusive de fatores de que a própria TAP era culpada.

Neste momento, o que lamentamos é que houve um privilegiar de uma empresa estrangeira em detrimento de uma empresa portuguesa, privada, e que sempre trabalhou, e sempre tem uma ligação. É preciso não esquecer que a White advém da IS, que era uma companhia de *charters*, já há alguns anos, com uma parceria com a Abreu, se não me engano, e que na altura sempre houve uma ligação entre as duas companhias, portanto, parece-me a mim que esse *dumping* salarial; e na cadeia o tripulante da White recebe menos que o tripulante da Portugália, recebe menos que o tripulante da TAP. Agora, o que é preocupante é quanto é que ganha um tripulante da Air Bulgária? Ganha ainda abaixo deste *dumping* salarial, o que é muito preocupante, para nós como sindicato, e para a realidade da TAP, e até para algo que, para nós, é uma imagem, que é a segurança da TAP.

O Sr. **Bernardo Blanco (IL)**: — Só para terminar, há pouco falou de a TAP ser a única ao abrigo do mecanismo de reestruturação e resgate, em vez de ser o de ajudas covid, e queria perguntar-lhe se acha que isso foi mesmo só por indicadores financeiros, ou se na altura não houve também uma falta de, vou chamar de diplomacia, digamos assim, do lado do Governo, porque na altura houve muita essa discussão, inclusive com

opiniões fortes dos sindicatos, depois não sei se chegaram a ter mais informação sobre isso ou não.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — À data de hoje, diria que foi um aproveitamento, puro e simples. Aquilo que eu vejo hoje, a rigidez com que não se revertem os cortes salariais, é a minha total convicção que naquela altura havia um momento, e eu disse com toda franqueza, que os dados que eu tinha em 2021, em maio de 2021, voltaria a negociar o acordo de emergência. Estava com várias espadas em cima da cabeça, e aquilo não era uma negociação, era quase uma imposição.

Perante aquilo que vejo, atualmente, e da realidade operacional, é que a realidade nos deu razão, em que acho que houve mais do que uma oportunidade, tanto para a administração como para o Estado, para reverter os cortes que temos, no momento, e acabar com os acordos de emergência, parece-me a mim que, naquela altura, foi um aproveitamento que a administração teve, que o Governo teve, para transformar a TAP o mais atraível possível, para ser comprada e ser apetecível. Porque uma das grandes condições que nos disseram, para recuperar os cortes, era assinar novos acordos de empresa. E a pergunta que faço é: porque tenho de assinar novos acordos de empresa se os meus são produtivos, flexíveis e, em 2017, com mais trabalhadores, com mais aviões, éramos mais rentáveis, mais produtivos do que as nossas congêntas europeias? Não vejo necessidade nenhuma.

Não subscrevo essa retórica e espero que o novo CEO tenha a capacidade de perceber, e que o Governo tenha percebido, que essa retórica dos acordos de empresa no lado... Eu sei que outros colegas diretores optaram, mas a razão vem dar-nos razão, porque a verdade é que não fazia sentido estar a negociar um acordo com a administração que estava quase de saída.

Para negociar, negociamos com uma administração já de novo, que seja para ficar, mas a verdade é que se me perguntar se vejo necessidade de negociar os acordos de empresa da TAP relativos aos tripulantes de cabine, não vejo nenhuma necessidade. Ou melhor, só há um ponto em que posso concordar: podemos modernizá-los, começando pela tabela salarial.

É preciso não esquecer que a tabela salarial dos tripulantes de cabine é de 2006. Estamos em 2023, com uma inflação a rondar os dois dígitos e, portanto... Só por esse facto, de a nossa tabela salarial ser de 2006 e de estarmos em 2023, estamos a dar, diariamente, dinheiro à companhia.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, terminámos agora a nossa primeira ronda de perguntas e respostas.

Vamos à segunda ronda, com uma pergunta, de 2 minutos, de cada um dos Srs. Deputados e resposta imediata a essas perguntas, em tempo indicativo de 2 minutos.

Sr. Deputado Bruno Dias, faça favor.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Quero agradecer as respostas e o testemunho de Ricardo Penarróias, Presidente do SNPVAC.

Gostaria de voltar ao tema do *hub* da TAP e da centralidade que a TAP tem vindo a perder em Lisboa, e registamos o exemplo concreto, que muitas vezes as pessoas nem sequer associam, da dificuldade de um simples desembarque, com tanto investimento no Aeroporto de Lisboa, com tantas medidas, com tantas obras, que nunca mais acabam. A questão das mangas, supostamente, iria resolver esse problema, no entanto, parece que tem havido outras beneficiárias — não tanto a TAP —, e gostava de voltar a esse tema, se puder.

Por outro lado, há uma questão que julgo que vale a pena colocar, que tem a ver com a compensação, entre aspas, atribuída ao Sr. David Neeleman. Para sair da TAP, o Sr. David Neeleman recebeu 55 milhões de euros, quando se sabe agora — e falou, há pouco, no exemplo do negócio com a Airbus — que, na verdade, a capitalização da TAP foi feita com verbas que a própria TAP acabou por pagar.

Os trabalhadores, que adquiriram quase 1 milhão de euros de ações da TAP, não receberam nada, já o Sr. David Neeleman recebeu 55 milhões. Queria perguntar-lhe se existe alguma explicação que tenha sido dada sobre este processo. Que elementos é que podem ser considerados relativamente a estas decisões e ao desfecho que este processo acabou por ter?

Muito obrigado.

O Sr. Ricardo Penarróias: — Em relação à última pergunta, à saída e à indemnização, é o exemplo prático de como um processo é mal feito e mal conduzido. Só se dá aquela indemnização porque quisemos empurrar à força e o mais rapidamente possível... Isto porque nada justificava a saída, na altura, do CEO da companhia, ou melhor, do dono da companhia, porque o CEO era o Antonoaldo. A ânsia de capitalização política e de retirada desse indivíduo, dessa figura, da TAP obrigou-nos a pagar uma indemnização astronómica. Relembro que, naquela altura, vivíamos num período de pandemia, com aviões no chão, e que nada justificava essa decisão.

Infelizmente, são aquelas decisões — as entrelinhas — que a nós, trabalhadores, nos custa muito a aceitar, porque nós é que tivemos os cortes salariais. Naquele mesmo período em que Neeleman recebia 50 milhões, volto a referir, um tripulante de cabine da TAP tinha um corte de 70% do seu rendimento, e custa-me muito ouvir tudo isso.

Sobre essas jogadas de bastidores, não tenho muito a afirmar, nem me compete a mim afirmar — há aqui tantos analistas, para poder procurar justificações sobre isso.

Aquilo que nós, como trabalhadores do grupo TAP, temos é o sentimento de que tudo é muito pouco transparente, tudo é muito pouco transparente, repito, é sempre tudo obscuro e qualquer decisão da TAP advém disso.

Em relação ao *hub* de Lisboa,...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E o Reduto TAP? Esqueci-me de perguntar, peço desculpa.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Então eu falo do Reduto TAP, que, para mim, é um exemplo de não haver uma linha mestra na gestão da companhia.

Posso não concordar, e não concordo, com o fim do Reduto TAP... Não concordo, ponto. Até pela questão social que tem, do infantário, que é importante para os trabalhadores, pelas especificidades da profissão.

Portanto, sou totalmente contra o fim do Reduto. Contudo, quando uma gestão — porque é dita «profissional», porque tem números a que nenhum de nós tem acesso — afirma que, para melhorar e para recuperar a empresa, é preciso mudar o Reduto, então mantenha a decisão até ao fim e não vá por impulsos, mas aquilo que se verificou, em relação ao Reduto TAP ou à frota de automóveis, que afinal já não vem porque fizemos barulho... Se aquilo era bom, então mantenham-no até ao final, mas no fim vem dar a ideia de que, afinal, aquilo foi feito por impulso, se calhar por algum *lobby* imobiliário, e, na realidade, não é assim tão bom negócio para a TAP e, com todos os escândalos que estavam a surgir, «se calhar, deixa lá tapar este, não vá ser mais um para nos denegrir».

Isto incomoda-me, como trabalhador do grupo TAP. Não há uma gestão séria, competente... Posso não gostar das decisões todas — aliás, não tenho de gostar delas todas —, mas desde que seja fundamentada... Aliás, quando o Sr. Deputado está num avião, se houver um atraso e não for informado disso fica irritado; mas se houver o cuidado de o tripulante ou o comandante afirmar que o atraso advém disto ou disto, continua insatisfeito com a resposta, mas ao menos fica satisfeito porque alguém lhe deu uma justificação. E é isto que, infelizmente... As decisões que a anterior administração tomou foram sempre muito «a navegar» — e deixe-me só alongar, também para ir ao outro ponto.

Em pleno verão de 2022, em que tínhamos cancelamento de voos porque não havia aviões, tínhamos dois cargueiros parados porque alguém se lembrou que havíamos de certificar aviões — porque lembraram-se de que era uma mina de ouro! — e, afinal, ninguém dava a certificação. E durante dois, três ou quatro meses tivemos um avião parado, e foram milhões no chão.

E, agora, pegando noutra ato de gestão, que para mim é muito questionável: o Aeroporto do Porto — e podemos fazer a interligação com o Aeroporto de Lisboa. Sim, o Aeroporto de Lisboa precisa de obras, está estrangulado, mas, meus senhores, temos o Aeroporto do Porto, que teria um papel importante, se calhar — não numa perspetiva nacional, mas até a nível peninsular —, para podermos ser concorrentes do Aeroporto de Madrid.

Os espanhóis do norte de Espanha, da Galiza, preferem muito mais ir ao Porto do que a Madrid. Atos de gestão de despensa fazemos nós em casa, estes senhores têm de fazer uma gestão de seis meses a um ano. E ninguém viu isto?!

Durante anos, pediu-se para fazer Porto-Luanda — nunca a TAP fez! Desvalorização completa do Aeroporto do Porto, para quê? Para insuflar e estrangular o Aeroporto de Lisboa? Para criar a imagem de cancelamentos?

Quem está diariamente na linha já não tem, muitas vezes, palavras para justificar os atrasos; já não tem capacidade, já tem quase um discurso pré-definido, uma gravação. Quem voa todos os dias e faz Lisboa/Paris, Paris/Bruxelas, Bruxelas/Milão, Lisboa/Madrid já não tem cara para justificar: «Peço imensa desculpa, é mais um atraso que vamos ter.»

A razão disso, muitas vezes, não está na TAP, está no Aeroporto de Lisboa, mas, no final, é a imagem da TAP que fica manchada. E tínhamos alternativas: temos a alternativa do Porto, temos a alternativa de Faro.

Como é que é possível, em Portugal, termos um *hub* como o de Faro... A Ryanair está lá baseada; a EasyJet está lá baseada, mas é rentável para os privados e não é rentável para a TAP? Só se houver benefícios diferentes para uns e para outros!

Portanto, nós todos sabemos que existe aqui uma força... Agora, para quem trabalha diariamente na linha, custa muito a entender. Toda a gente já percebeu, e não precisa ser nenhum *expert* da aviação para perceber, que o Aeroporto de Lisboa está congestionado e que existiam verdadeiras alternativas sérias, inclusive as dos aeroportos do Porto, de Faro e também de Beja, que está ali ao fundo.

O Beauvais, em Paris, não fica a 5 minutos do centro de Lisboa, peço desculpa! Quer dizer, o Beauvais não fica a 5 minutos de Paris, peço desculpa. Criem-se infraestruturas para tal.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado.

Sr. Deputado Bruno Dias, tem 2 segundos.

Risos.

Sr.^a Deputada Cristina Sousa, faça favor.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Muito obrigada, Sr. Presidente.

Então, colocaria um conjunto de questões ao Sr. Presidente do SNPVAC, e começava por perguntar se tiveram alguma informação sobre a privatização. O sindicato teve alguma informação sobre a privatização de 2015?

Segunda questão: quão importante é que é, para a TAP, o *hub* de Lisboa?

Terceira questão: os trabalhadores tinham conhecimento de que a reprivatização de 2015 permitiria que, a partir de início de 2021, não houvesse a obrigatoriedade de manter o centro de operações da TAP em Lisboa?

Quarta questão: para o transporte de passageiros para Portugal, nomeadamente no setor do turismo, quão fundamental é manter o centro de operações em Portugal?

Por fim, para concluir, apesar dos resultados positivos que refere relativos a 2017, o certo é que os capitais próprios negativos se agravaram em 2018 e, em 2018, a TAP atingiu capitais próprios negativos muito elevados. É por isso que diz, como referiu há pouco, que a empresa estava insuflada neste período?

E é tudo, muito obrigada.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Em relação à última pergunta, esses números justificam a minha afirmação quando digo que a companhia estava insuflada.

Também disse que acredito que tenha sido feito um investimento... e foi a obrigatoriedade de haver um investimento. É de relembrar que, nesse período também, a companhia... ou melhor, contratou uma série de aviões, nomeadamente o Neo, ou A321 Long Range. Houve um aumento da frota, o

que eu entendo que é um investimento na própria companhia e, como tal, há que haver um período para depois recuperar esse investimento.

No entanto, infelizmente, apareceu a covid, que demonstrou que esse crescimento era pouco sustentado e provocou que a companhia, depois, atingisse essa situação e não tivesse a ajuda que era devida.

Em relação à questão da privatização, eu não estava em funções, na altura, como diretor sindical e não posso afirmar se fomos consultados ou não. Espero bem que tenhamos sido consultados. Na altura, nós, como trabalhadores, propriamente ditos, não fomos consultados.

Agora — não é um pedido, é uma exigência —, acho que nessa privatização que venha a ocorrer, que ainda não sabemos, espero, espero não é exigível, que os sindicatos sejam ouvidos e que estejam presentes nessas reuniões, porque existem aqui conjunturas, deveres e obrigações que têm de ser respeitados.

Em relação àquilo que me falava, do *hub* de Lisboa 2021, não lhe consigo afirmar isso agora, taxativamente. A verdade é que havia sempre esse perigo de o *hub* de Lisboa desaparecer na alçada da TAP.

O *hub* de Lisboa é extremamente importante para nós, como é lógico, pela sua importância, pelos voos que tem, pelo número de voos que tem, e isto é um cordão umbilical. A TAP está ligada ao *hub* de Lisboa e qualquer privatização que seja tem de salvaguardar o *hub* de Lisboa.

Eu é que entendo, pela importância que a TAP tem para o País, que não se pode centralizar apenas para o *hub* de Lisboa, senão, depois, temos autarcas do Porto a dizer que a TAP é só para Lisboa e não é para o Porto, ou que não é para Faro. Portanto, eu acho que tem de ser para todos.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado.

Vai usar agora da palavra, pelo Grupo Parlamentar do PSD, o Sr. Deputado Paulo Moniz.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Tinha três questões para si, nesta ronda. Uma primeira questão é para que me confirme que ainda não foram contactados ou que não tiveram qualquer informação sobre o possível processo de privatização anunciado.

Em segundo lugar, os trabalhadores no processo de privatização que ocorrer foram parte acionista, digamos, daquilo que foi o capital posto na operação, e há aqui uma questão que nos leva a uma reflexão sobre a qual gostaríamos de ouvir a vossa opinião. Vários candidatos, ou possíveis candidatos, à privatização da TAP são, alguns deles, empresas cotadas em bolsa e, obviamente, são empresas que já disseram que faz sentido virem à privatização da TAP se tiverem 100 % do controlo da companhia, até porque, como é bom de se compreender, vendo essas ingerências políticas, não é confortável para uma empresa cotada em bolsa privada vir adquirir posição numa companhia que possa não controlar por razão de uma ingerência política na gestão.

A pergunta que lhe faço é a seguinte: o Sr. Primeiro-Ministro afirma que o Estado deve e quer e tem essa intenção de ter uma percentagem no capital no próximo processo de privatização. Como é que isso se compagina com a vontade compreensível de um possível interessado grande grupo da aviação pretender ter 100 %? Quer dizer, isso à partida é incompatível, ou seja, aquilo que o Sr. Primeiro-Ministro quer pode não ser atrativo para futuros compradores.

Queria ouvi-lo sobre essa matéria porque, como sabe, o Estado está impedido de qualquer ajuda adicional a partir de janeiro deste ano à companhia e, portanto, este processo de privatização não tem uma segunda oportunidade para correr bem.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Tentarei responder o mais taxativo possível, até porque não sou um apologista, nem defensor da retórica de que a privatização é a salvação da empresa. A verdade é que, apesar de os lucros serem sustentados por cortes salariais e ajuda fiscal, o potencial da TAP existe, precisa é de ser bem gerido. Agora, se é gerido pelo público ou pelo privado, para mim, sou apologista de que tem de haver uma semiprivatização. Volto a dizer outra vez, as palavrinhas são importantes, que, pelo impacto político, social, socioestratégico, pela diáspora, é fundamental que haja uma participação do Estado.

A questão percentual depois terá de ser negociada, por assim dizer. Não podemos é ter 51 % como tínhamos anteriormente. Foi revertido, mas apenas tínhamos um fiador. Aquilo que pretendo é que pode ter 100 % ou 70 %, mas recordo que, por exemplo, na Air France – KLM, se não me engano, e corrija-me se eu estiver errado, a participação do Governo francês é de 10 % ou de 15 %, portanto, não é a totalidade. Também a Lufthansa tem uma participação do Governo alemão, há uma percentagem, mas essa percentagem tem um papel importante na tomada de decisão e aquilo que peço que se faça em nome dos trabalhadores do Grupo TAP, em nome da economia do País e em nome da imagem de Portugal, é que, independentemente da percentagem, se possa negociar em que papel o Estado é fundamental.

Agora, se choca, se calhar temos é de ver qual é que é a política que essas empresas têm. Aquilo que é do conhecimento que tenho é que, num grupo em relação ao outro, a diferença é exatamente a autonomia que se dá a decisões regionais, por assim dizer. Há um grupo que é mais forte e que prefere as decisões centrais; se calhar é bom por um lado, mas não é benéfico depois para a nossa soberania, a nossa decisão, porque tudo é tratado de outro lado, de outra *hub*. Há outro grupo, por exemplo, que dá essa autonomia

interna e que se calhar também seria importante e interessante para o Grupo TAP, mas tem outras especificidades.

Não gostaria muito de me alongar em relação a este tema, apenas volto outra vez a reforçar a participação dos trabalhadores neste processo. É fundamental.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra o Sr. Deputado Filipe Melo, do Chega.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, ficámos a saber que Alexandra Reis é uma ponta do icebergue na TAP. Ficámos a saber também que existe uma diretora muito bem paga que os trabalhadores não conhecem; que o sindicato nunca reuniu. Portanto, são informações essenciais. Ficámos a saber também que João Galamba se meteu onde não devia. Um representante do acionista vem interferir numa questão das greves, que não pode e não deve, pois isto é questão da administração e não do acionista.

Mas deixe-me voltar a este tema. João Galamba disse, antes da Assembleia Geral, que já não ia haver greve. Além de João Galamba se meter dentro da TAP, João Galamba manda no seu sindicato?

Risos do depoente.

O que parece aqui é que João Galamba quer mexer em tudo, mas, quando mexe, mexe mal. Isso sou eu que o digo: quando mexe, mexe mal. Portanto, teve alguma reunião com o Ministro João Galamba no mesmo dia da Assembleia Geral, antes da Assembleia Geral, que permita ao Ministro vir dizer que já não há greve, quando a Assembleia Geral era precisamente para anunciarem a greve? Esta é a 1.ª questão.

Na 2.^a questão, sobre outro tema, pedia-lhe uma explicação mais exaustiva. Há um negócio que tem sido pouco falado, mas que a nosso ver é um negócio ruinoso, que passa pela cedência de posição dos A350 que acabaram por não vir para a TAP, e que David Neeleman ainda mantém uma *joint venture* na empresa, que é a Azul. O que é que nos pode dizer sobre a Azul e a TAP, esta baralhada, esta trapalhada que ainda continua a acarretar graves prejuízos para a empresa e para o País?

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Se eu tive ou não reunião com o Sr. Ministro antes dessa Assembleia, houve, sim, mas nunca foi transmitido ao Sr. Ministro que estava resolvido. Muito pelo contrário, até porque sempre foi um discurso desta direção e, interpretando os estatutos, quem decide ou não a desconvocação de uma greve são os seus associados em Assembleia Geral. Nunca tal foi transmitido; pelo contrário, afirmámos várias vezes que a proposta era insuficiente e, como tal, era muito difícil que ela passasse. A verdade é que, digo mais uma vez, se calhar foi por desconhecimento da realidade da TAP, desconhecimento por estar há pouco tempo no cargo ou desconhecimento sobre os procedimentos do SNPVAC, mas a verdade é que nunca lhe foi transmitido que estava resolvida a questão, muito pelo contrário. Aliás, antes mesmo dessa Assembleia, tive o cuidado de reafirmar que a decisão era muito difícil e que, muito provavelmente, caminhávamos para a manutenção do pré-aviso de greve.

Esclarecido este ponto, volto então à parte de que já falei hoje, em relação ao A350, às dúvidas e à pouca transparência que temos em relação a essa cedência de posição muito pouco clarificada.

Há uma coisa que não é clarificada, que é o papel da Azul, que se mantém ligada à TAP. É um negócio que vai justificando milhões, não é? Recordo ainda recentemente que o próprio Ministro das Infraestruturas falava que nós pagávamos um dos *leasings* mais caros a nível europeu de

aviões, curiosamente, da Azul. Esta semana, mais uma vez, é notícia que estamos a pagar juros elevadíssimos para o *leasing* de aviões da Azul. Acho que aquilo é um namoro eterno, estou a ver. Nunca mais resolvemos descartar a Azul.

Mas a verdade é que, paralelamente à questão de que já tinha falado do aeroporto de Campinas, nos foi retirado esse *slot*, unilateralmente porque não era rentável para a TAP, mas curiosamente já era rentável para a Azul. A questão é que quem comprou o *slot* de Campinas/Lisboa foi a TAP, que deu à Azul. Também era importante alguém averiguar como é que foi feita essa transição para a Azul, até porque depois percebeu-se que a Azul não só manteve como aumentou a frequência desse voo.

Acho que é o público, porque já disse e já vim dizendo aos poucos que o privado teve mérito em algumas questões, mas há muita falta de transparência, muito negócio que vamos descobrindo aos poucos, depois é mais um bocadinho, e lamentavelmente hoje os trabalhadores do grupo TAP estão a pagar essa fatura.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Filipe Melo, pede a palavra para que efeito?

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Para uma interpelação à Mesa, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, não vou fazer mais nenhuma questão.

É uma sugestão que faço à Mesa, porque penso que seria produtivo para esta Comissão obter este esclarecimento do Sr. Presidente do Sindicato,

que vem favorecer os trabalhos da Comissão. Reforço que não vou fazer mais nenhuma questão, mas considero grave o que o Sr. Presidente do Sindicato disse agora, esta questão das *slots* no aeroporto de Campinas. Era importante, se calhar, percebermos a que distância de automóvel fica o aeroporto de Campinas do aeroporto de São Paulo. Penso que seria importante para esta Comissão para futuro.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Deputado. Acho que é uma boa sugestão para os nossos trabalhos de relatório.

O Sr. Deputado Bernardo Blanco tem a palavra para fazer as questões. Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, já que o Grupo Parlamentar do PS perguntou se tiveram conhecimento da privatização em 2015, gostaria também de perguntar sobre os restantes processos — quer a compra em 2017, quer a nacionalização em 2020, quer a privatização agora —, se os sindicatos têm estado ou não envolvidos nesses processos.

Na privatização, já nos disse que não. Sabemos que o processo já começou quase há um ano. A Evercore está há 9 ou 10 meses a trabalhar sem contrato, por isso imagino que não tenham estado envolvidos, mas já agora gostava de saber em relação aos outros dois processos.

Depois, há pouco, disse que nada justificava na altura, em 2020, a saída do dono da companhia; que foi essencialmente para capitalização política, e eu percebi nas entrelinhas também o que é que isso queria dizer. Uma das coisas que lhe queria perguntar era se, nesta TAP atual maioritariamente pública, um dos grandes problemas é a pressão política, a gestão partidária que se faz da companhia.

Depois, na 3.^a pergunta, já em relação às *low-cost*, há pouco tive de apontar aqui a sua frase. Não é desvalorizar, obviamente também percebo

que a concorrência é o que é. Mas, essencialmente, se virmos aqui no *site* da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) a quota de mercado por passageiros, no aeroporto do Porto, só a Ryanair e a EasyJet têm 50 % e a TAP tem 30 %; em Faro, se contarmos com a Jet2, chega a 60 % e a TAP nem 5 % tem. Por isso, parece-me óbvio, perante os números, que as *low-cost* têm atualmente um peso muito grande no País. O que me pareceu, e também queria dizer, é que efetivamente este cenário está errado e deveria mudar e a TAP deveria passar a ter mais peso aqui nestes aeroportos.

Isso depois também contrasta no sentido em que a TAP argumenta, e essa é a pergunta que lhe faço: se sabe ou não a viabilidade dessa posição. Nós também já tivemos acesso a várias dessas documentações: que, nos estudos que faz, não consegue competir com as *low-cost*, que é inviável para a TAP, etc., etc. Por isso, percebendo a posição normal aqui defendida, gostaria de lhe perguntar se é uma posição mais ideológica e quase nacional, patriota ou se também tem alguns números por trás, porque a TAP faz uma análise claramente contrária a isso e gostava de saber.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Então, vamos ver se não me consigo perder depois nas outras três perguntas.

Em relação à primeira, que se calhar é mais fácil, não temos conhecimento nenhum da privatização que está em curso neste momento, nem da anterior, nem fomos consultados ainda. Esperamos ser consultados para o processo que venha a haver, até porque, como eu disse, falamos de pessoas, de postos de trabalho, de *hub*, e como tal, acho que é importante a nossa participação. Faremos por sermos ouvidos.

Em relação à segunda pergunta, pode repetir?

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — A segunda pergunta foi em relação à pressão política, a gestão partidária.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Como digo sempre, o grande problema da TAP não é os trabalhadores e não é os salários dos trabalhadores; é o facto de, ao longo destes 77 anos, ter sido sempre um joguete político. Foi sempre, independentemente de quem estava no Governo, e peço desculpa pelas palavras, utilizada para interesses individuais e não coletivos. Sempre foi vista como um trampolim ou uma maneira de notar-se politicamente, e isto tem impacto depois na companhia, porque tomaram-se decisões erradas. Se calhar, politicamente, foram boas, mas economicamente, para a empresa, foram totalmente erradas. Se calhar, neste exemplo da maneira como foi tanto o processo de privatização, como o processo de nacionalização, estamos aqui todos a ver perfeitamente que ficou tudo mal feito. Quem está a pagar neste momento são os trabalhadores do grupo TAP e, em última instância, são os passageiros também, porque o serviço não é o mesmo que se calhar há três, quatro ou cinco anos.

Em relação às *low-cost*, é um tema de que me dá aqui alguma satisfação falar, porque fala-se muito. Falou, e eu percebi o discurso, mas, quando falei dos 13 milhões, estou a focar-me num *hub* que é o *hub* de Lisboa. Falou do *hub* do Porto e de Faro. Como é lógico, sou um grande defensor, aliás, se calhar provavelmente o diretor sindical que mais defende, o *hub* do Porto e de Faro. Muito poucos vão falar como eu com esse à-vontade — e não é um lado patriota, é, por um lado, de números e de quem está na linha e que percebe que há ali mercado para poder utilizar. Se utilizam ou não já é outra questão e, se calhar, estamos a falar de outros *lobbies* por detrás e, se calhar, da necessidade de estrangular o aeroporto de Lisboa.

Mas a pergunta que faço — volto outra vez a referir — e foi comprovada por outras questões: a Ryanair não cumpre a lei portuguesa, não cumpre os requisitos da lei portuguesa. É competitiva, mas não é pela narrativa do ponto-a-ponto. Ela, em Portugal, é competitiva em relação à

TAP porque não cumpre a lei. Ponto. E, paralelamente a isso, houve quem falasse que a TAP custa 100 € por pessoa aos contribuintes, aos portugueses, e então pergunto — e que alguém tenha a honestidade de nos afirmar — quanto é que o contribuinte do Porto paga para ter a Ryanair, porque toda gente sabe qual é que é o modelo de negócios da Ryanair. A Ryanair não vem de borla, pagam para a Ryanair estar em Portugal, pagam para a Ryanair estar em Faro. Quanto é que o turismo de Faro paga para ter a Ryanair em Portugal?

Mas há mais dados, não são só estes dois. Temo-la para Ponta Delgada. Eu recordo que em plena pandemia, havendo duas companhias aéreas nas ilhas, a Azores Airlines e a Sata Azores, acham legítimo que o governo regional tenha dado um milhão de euros à Ryanair para publicitar as ilhas, tendo duas companhias aéreas? É normal uma companhia aérea como a Ryanair, com um passageiro que vem de Lisboa ou de Frankfurt, ou seja, de onde for, que venha para as ilhas através da Ryanair, tenha um bilhete de graça interilhas que é pago pelos contribuintes nas ilhas? Essa ajuda financeira que é dada, indireta e diretamente, à Ryanair é que a torna na concorrente perfeita e com uma posição privilegiada no Porto e em Faro.

Mas eu, até por uma razão clubística, nunca culpo os árbitros, assumo os meus defeitos e virtudes e também assumo que a TAP, no meu entendimento, desvalorizou o aeroporto do Porto. Há que o assumir primeiro, antes de pôr as culpas nos outros. Assumo. Antes da pandemia, a gestão privada estava com crescimento no aeroporto do Porto. Houve uma mudança de política que fez com que houvesse uma desvalorização do aeroporto do Porto, que é um aeroporto que até é bastante bonito, diga-se de passagem, e que deveria ser mais aproveitado. Claro que tem especificidades, até a nível climatérico, o que, se calhar, muitas vezes provocam uma série de atrasos para quem não tem esse conhecimento técnico, mas a verdade é que — quando eu sustento essa afirmação, não é tão patriota, mas eu tenho de

utilizar —, grande parte dos nossos imigrantes em Portugal são do norte do País. Ora, eu levanto aqui a questão: se os senhores quiserem consultar a Air Transat, que é uma companhia canadiana, faz voos no verão IATA, se não são diários, são quase diários, do Porto para Montreal ou Porto/Toronto... Há mercado para a TAP. Recordo que a TAP, ao fazer voos transatlânticos para São Paulo e para Nova Iorque, transporta muitos passageiros galegos, das Astúrias, de Espanha, porque, como eu disse anteriormente, é muito mais rentável e muito mais fácil e cómodo para um passageiro de Espanha... Por isso é que eu digo que o aeroporto do Porto não pode ser só visto a nível nacional, mas de uma vertente peninsular, portanto, não desvalorizando a má gestão, que é mais um dos atos que nós condenamos desta atual gestão da TAP, a verdade é que uma coisa não pode ser dissociada da outra: a ajuda que a Ryanair tem. Inclusive, como é possível ter uma empresa... O que seria se a TAP tivesse um acordo de empresa inconstitucional e legal? O que é que seria? Mas a Ryanair tem e opera em Portugal com os benefícios que nós conhecemos, os benefícios fiscais. Até é preciso não esquecer que a Ryanair, por exemplo, também esteve ao abrigo do *layoff* e, nesse período, ela não cumpriu uma série de requisitos que eram necessários para ter acesso ao *layoff*. A dificuldade que a White tinha para ter acesso ao *layoff* foi assustadora e a Ryanair, não cumprindo, conseguiu ter acesso a ele. Essa vassalagem que nós temos, essa vassalagem, essa retórica que nós temos, de que a Ryanair, que oprime os seus trabalhadores, as condições de trabalho destes trabalhadores — que são, digo-vos sinceramente, heróis, e são, provavelmente, dos associados que eu tenho... Tenho muito orgulho de ser representante deles, preferem ser despedidos a aceitar um acordo inconstitucional e ilegal e preferiram e foram despedidos na altura, e eu tenho muito orgulho de ser presidente deles também.

O Sr. **Presidente**: — Terminamos agora a segunda ronda. Nos termos regimentais, nos termos legais, a faculdade de intervenção de cada um dos Srs. Deputados, na terceira ronda, é de 2 minutos.

Pergunto se há algum dos Srs. Deputados que se inscreva para a terceira ronda.

Pausa.

Sr. Deputado Filipe Melo, Sr.^a Deputada Ana Paula Bernardo, Sr. Deputado Bernardo Blanco, Sr. Deputado Paulo Moniz.

Sr. Deputado Filipe Melo, faça favor. Dois minutos. Depois haverá uma resposta, em grupo, a todas as questões que forem colocadas.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, deixe-me pegar em afirmações nas suas respostas — que antes de mais agradeço pela clareza e por não fugir a qualquer resposta, o que para esta Comissão é muito bom.

Deu-nos essa justificação da companhia Azul, da questão das *slots* também. O Sr. Presidente não entreveio, faço eu a pergunta agora: qual é a distância do aeroporto de Campinas ao aeroporto de São Paulo? O que eu sei é que é uma distância muito curta, de carro é pouco mais de meia hora. E até que ponto esta distância pode justificar esse negócio que foi feito com essas *slots*? Peço que nos dê a sua explicação técnica e a sua visão sobre isto, que nos vai ajudar a perceber aqui muita coisa.

Também em relação à resposta que deu sobre o Sr. Ministro João Galamba, que nos ajudou a perceber tudo o que nós podíamos perceber sobre isto, o Sr. Presidente disse que terá sido por desconhecimento da realidade da TAP e dos procedimentos da empresa e dos sindicatos. Sr. Presidente, como é que se justifica que o Ministro das Infraestruturas, cujo tema, cuja pasta mais pesada e mais mediática é a TAP, tenha desconhecimento da

realidade da empresa? E a pergunta que lhe faço, muito abertamente é esta: tem, este Ministro, condições para continuar nesta tutela? Na nossa opinião, garantidamente que não tem. Queria saber a opinião do Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Eu ia passar a palavra ao Sr. Deputado Bernardo Blanco,...

(Entretanto, o Deputado Bernardo Blanco ausentou-se da sala para atender o telemóvel.)

... mas passo ao Sr. Deputado Bruno Dias.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu ainda gostava de voltar a uma resposta que o Sr. Presidente do SNPVAC deu logo ao início desta audição a uma pergunta que tinha a ver com a gestão privada e com o crescimento da TAP. E eu lembro-me que disse, usou uma expressão, que nós durante muito tempo aqui também sublinhámos na Assembleia, que é a diferença entre crescer e inchar ou insuflar. Inclusivamente, se não me estou a enganar, no início da gestão privada houve ataques à contratação coletiva. Houve ainda um ensaio de uma declaração de guerra que só recuou quando eles — eles, os responsáveis da gestão privada — perceberam que eles mesmo precisavam de gente para fazer os aviões voarem. E eram muitos aviões, eram os tais 53 mais os outros que já cá estavam. E, por isso, aquela ideia que às vezes transparece, de que na gestão privada houve respeito (*risos*) pelos trabalhadores e na gestão pública é que não há respeito...

A questão que queríamos colocar tem a ver com a estratégia que foi imposta para justificar o crescimento e os investimentos que se justificavam uns aos outros, e que agora ficou mais claro com a negociata da Airbus, em

que medida é que têm causado, já desde o início, aquela insuficiência do ponto de vista operacional face à tal rentabilização da frota que estava aí. Ou seja, quando se diz que na gestão pública houve — e houve — por opção do governo e da União Europeia, a imposição destes despedimentos de trabalhadores, que ficou à vista que faziam e fazem falta, já em relação às opções estratégicas, em relação à própria operação da TAP, pergunto-lhe se desde o início não estava muito claro que os trabalhadores iam fazer falta, de tal maneira que essa gestão privada teve até de recuar naquelas ameaças e tentativas que quis impor aos trabalhadores naquela altura.

O Sr. **Presidente**: — Vamos agora dar a palavra à Sr.^a Deputada Ana Paula Bernardo.

Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Ana Bernardo** (PS): — Muito obrigada, Sr. Presidente. Cumprimento o Sr. Presidente do Sindicato do SNPVAC e os assessores que o acompanham.

Um pouco também na linha do que tem vindo a ser agora referido e relativamente a uma intervenção, ou resposta, que deixou no momento anterior, nomeadamente quando estava a falar na gestão privada e numa série de negócios que agora surgem e que são negócios menos claros, referiu que foi precisamente por causa desse investimento privado — nomeadamente, referiu um dos negócios do Neo — que a TAP não pôde recorrer à ajuda covid da Comissão Europeia, uma ajuda que outras companhias tiveram a oportunidade de ter, mas que a TAP, pela situação financeira que trazia do passado, não pôde efetuar.

Portanto, eu pedia-lhe que desenvolvesse um pouco esta ideia, nomeadamente perante este obstáculo, perante a situação económica ou financeira da empresa no momento, que veio a ser agravada pela situação

pandémica, se perante esta impossibilidade de recurso à linha covid — a linha covid comunitária, claro — se a questão do plano de reestruturação, apesar de depois virmos a conhecer a penosidade do mesmo, não surge aqui como a alternativa existente no momento para garantir não só a sustentabilidade futura de uma empresa como a TAP, mas também para dar algumas respostas de emergência que se imponham perante um setor e uma companhia que foi fortemente atingida e que, portanto, não me vou dispensar de referir aqui no momento.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado Paulo Moniz, faça favor.

O Sr. Paulo Moniz (PSD): — Sr. Presidente, a primeira pergunta que lhe faço é se, porventura, já reuniu com o novo presidente da companhia, o Dr. Luís Rodrigues ou não, e caso não tenha ocorrido, se a questão de, como disse, e bem, estes cortes salariais de 25 % assumirem uma configuração temporária, se vão deixar agora de existir, ou seja, se já tem resposta para essa questão.

A segunda pergunta que lhe faço tem a ver com o facto de, em 2015, quando foi feita a privatização, ter sido criado um instrumento fundamental no próprio processo, que era a existência de uma comissão paritária em que o Estado aí tinha maioria e tinha um poder diferente, para acompanhar a companhia durante todo este processo e até no limite — salvaguardando o *hub*, que foi uma das suas preocupações — o Estado, caso essas questões fundamentais não fossem respeitadas, podia exercer o direito de recompra aos privados.

Teve conhecimento se essa comissão funcionou? Qual é, na sua perspetiva, a importância de haver um órgão que defenda o País, que defenda os interesses nacionais, como este, da comissão paritária, que ficou consagrada explicitamente no processo em 2015?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Bernardo Blanco, faça favor.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Queria só dar aqui algumas notas rápidas e ainda depois fazer uma pergunta.

Em relação ao que disse há pouco, eu, até como liberal que sou, discordo de todos esses apoios dados a outras companhias, mas realmente parece-me que os valores não são bem comparáveis. Eu até estava aqui à procura do *excel* da IGF sobre as subvenções públicas, e o ano passado, no caso da Easyjet, era meio milhão, mesmo que contemos com essas campanhas do Turismo de Portugal, às vezes até para abrir rotas, etc. Naquele caso da Madeira foram 3 milhões e, por isso, eu discordo disso, mas, realmente, depois estamos aqui a comparar com um caso da TAP que foram 3200 milhões e, por isso, é um valor centenas de vezes, quase milhares de vezes superior. E também quando sabemos que, ao contrário de outros países europeus, onde os Estados receberam o dinheiro e até já o devolveram, como os dois exemplos que deu há pouco, da Lufthansa e da Air France KPLM, aqui, neste caso, não aconteceu isso. O Estado nacionalizou a companhia, emprestou ao privado para depois receber o dinheiro e, por isso, foi uma opção política diferente, praticamente única na Europa, e, pronto, duvido que alguma vez os portugueses recebam o dinheiro de volta, mas esperemos que não.

Queria-lhe perguntar, ainda, sobre os *layoffs*. Disse-me também que a White, ao contrário, por exemplo, da Ryanair — e também, já agora, de passagem, ao contrário da TAP, que até teve um *layoff* um bocadinho mais prolongado do que o regime normal das empresas —, disse-me que a White também praticamente não conseguiu, ou foi muito difícil, digamos assim, o *layoff* e eu gostaria de saber se tem informação sobre isso, porque nós ainda não recebemos nenhuma documentação sobre isso, infelizmente, já pedimos

alguma e, mais uma vez, repito que olhando para os números é muito difícil compreender aquele negócio, e gostaria de saber se... É, obviamente, complicado ter esta informação, mas se tiver alguma coisa. Porque isto parece mais quase uma briga pessoal do que propriamente um negócio com racionalidade financeira. E também espero que a documentação venha e, quando a tivermos, podemos fazer perguntas mais informadas.

Em último caso, sobre o Porto quero só dizer que concordo genericamente com a sua visão. Dos documentos que a Comissão recebeu havia uma posição muito forte da Administração para não se fazer nada no Porto e talvez nas seguintes audições, se conseguir acompanhar, eu tente desenvolver o tema, que agora já fiquei sem tempo.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra para responder, Sr. Presidente, e pedia-lhe que pudesse, numa única ronda, dar resposta a todas estas questões colocadas pelos Srs. Deputados.

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — Sr. Presidente, quanto tempo é que eu tenho para poder responder a todas estas perguntas?

O Sr. **Presidente**: — Tem indicativamente 10 minutos, que é a soma das intervenções dos Srs. Deputados, mas estamos cá para o ouvir com todo o gosto.

Faça favor.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não há escalas, é só no ar! (*risos.*)

O Sr. **Ricardo Penarróias**: — É só no ar, só no ar (*risos.*)

Bem, então, vamos começar pela primeira pergunta, sobre o aeroporto de Campinas e de Guarulhos. Realmente, a distância não é muito grande e

transforma a Azul em concorrente da TAP, num dos aeroportos mais importantes que nós temos. É verdade que Guarulhos tem uma vertente muito mais internacional, porque a partir da entrada em São Paulo dá para ir para outros países da América do Sul. Mas a verdade é que — não foi feito de uma forma ingénua — o *hub* da Azul é Campinas: entra diretamente no Brasil e pode ir para todo o Brasil, através de Campinas.

Quer se queira, quer não, temos aqui uma franja de mercado TAP que passou para a Azul, ou seja, para um concorrente direto neste mercado de São Paulo, que é gigante, é um facto. Mas a verdade é que, parece-nos, para a TAP não foi um bom negócio, até porque até agora ninguém tem conhecimento de quanto custou, quanto é que valeu esse lote para a Azul. Estas passagens que nós não sabemos muito bem e que lá está — os trabalhadores, na altura era trabalhador —, ficámos sem perceber.

Em relação ao Ministro Galamba, como lhe digo, desculpe-me pela expressão, mas não lhe gabo a sorte, porque é uma pasta muito complicada, é preciso estudá-la bem, é preciso prepará-la muito melhor, é preciso saber das especificidades da companhia, e é por isso que uma gestora, a nossa ex-CEO, dizia que ser administrador da TAP é um dos trabalhos mais complicados. Eu digo-lhe que como diretor sindical também não é fácil, mas a verdade é que eu assumo e tento fazer o melhor que sei e com profissionalismo. Mas a verdade é que o Ministro, se calhar, não digo para fazer o trabalho de casa, mas acredito que da próxima vez não irá cometer, seguramente, aquele lapso que teve comigo no dia 19, que põe em causa até aquilo que eu estava a dizer numa assembleia, o que não deixa de ser grave, mas eu vivo bem com isto. E a assembleia votou por unanimidade, verdade seja dita, inclusive a própria direção do sindicato votou contra a proposta apresentada. Respondendo ao Sr. Deputado, na altura houve uma segunda assembleia, em que nós conseguimos reverter algumas das condições do acordo. Portanto, essa questão de que havia uma imposição por parte do

Governo, não sei se é verdade ou não, porque houve uma assembleia seguinte em que houve uma nova proposta e que foi aceite pelos trabalhadores.

Crescer e insuflar é uma dicotomia que nós falamos tantas vezes sobre isso e, realmente, de facto, há sempre esta dúvida. Mas, se calhar, eu não quis passar a imagem — e se passei, peço desculpa — de que no privado tudo era um mar de rosas. Aliás, até tive o cuidado de dizer que nós fomos o único grupo profissional que não teve melhorias das condições de trabalho, os outros tiveram, não há que haver traumas, nós não tivemos, também por razões internas, a negociação não foi a bom porto. E eu recordo as palavras do meu antecessor, Henrique Martins, que, quando entrou como presidente, dizia que os tripulantes de cabine da TAP eram um barril de pólvora, porque, realmente, os tais atropelos de que falava, e muito bem, que aconteceram no privado, foram muitos, repito, foram muitos e a TAP de hoje paga a fatura.

E vou falar de uma coisa muito rapidamente, que é um bocadinho jurídica, e que tem a ver com os contratos de caducidade dos contratos. Os contratos de caducidade têm a ver com o facto de que os contratos feitos e a sua fundamentação eram incompletos e ilícitos, o que fazia com que estes trabalhadores não fossem uma necessidade temporal, como a empresa pretendia, até pela nossa tabela salarial, mas já era uma necessidade efetiva da empresa. Meus senhores, esse lapso de escrita do contrato aos trabalhadores representava anualmente uma poupança de 10 milhões ao privado. Eu lamento dizer, nós, tripulantes de cabine, nunca vimos estes 10 milhões para o nosso lado, mas a verdade é que poupavam o entendimento de caducidade que é um entendimento que a companhia teve numa série de atropelos ao AE (acordo de empresa), de entendimentos que advinham desde 2006, mas, de repente, a partir de 2018, a empresa, que teve ótimos assessores, depois perde em tribunal, mas os assessores afirmavam que afinal íamos ter um entendimento diferente e novo daquilo que nós tínhamos desde 2006, 2018 e que esse entendimento permitia à companhia ter uma poupança

de 10 milhões de euros anual. Não é muito, é bastante. Tenho pena é que esses 10 milhões não fossem para ajudar a saúde financeira da empresa.

De facto, é preciso relembrar e recordar — e agradeço, Sr. Deputado, por ter-me ajudado a relembrar, a fazer esta luzinha — que o privado denunciou o nosso AE. Reverteu-o quando a pressão foi de tal maneira e houve um protocolo assinado na altura, com a direção vigente, não concordo com a maneira como foi feito, mas respeito, porque quando se tem uma denúncia do AE é uma espada grande que nós temos sobre a cabeça. Não gosto do estilo, mas percebo porque tinham feito isto. Mas a verdade — desmistificando uma ideia de que no privado foi melhor do que no público —, é que inverdades e atropelos também aconteceram, entendimentos sobre questões diárias da operação também aconteceram, tivemos várias batalhas. É preciso relembrar que foi com o privado que a questão da proficiência das colegas grávidas e de assistência à família foi colocada em causa, foi pelo privado que, apesar de pareceres da ACT (Autoridade para as Condições do Trabalho) e da CITE (Comissão para a Igualdade no Trabalho e no Emprego), se afirmava que não eram vinculativos e, como tal, tudo isto eram ganhos, tudo isto era produtividade, tudo isto era flexibilidade.

Em relação à ajuda covid e Neo, de facto, às vezes nós temos um péssimo hábito, é uma questão cultural, que eu acho que nós temos, que às vezes não valorizamos aquilo que fazemos de bem. E apesar de todos os defeitos, eu acho que a questão do Neo até podia ter sido levantada se nós não estivéssemos numa fase de politiquices e de dizer que o privado era mau e não quiséssemos valorizar, que até foi uma medida certa, acertada, e que nós nesta questão do Neo podíamos valorizar. Não o quisemos porque a retórica não era essa, lamento dizê-lo.

Sobre a razão do plano de reestruturação, eu até podia concordar com a Sr.^a Deputada, mas eu teria de ter acesso a ele para perceber até que ponto é que o plano de restauração realmente foi uma alternativa. Mas há uma coisa

que é inegável e que subscrevo, disse isto e vou ser criticado, por alguns associados: pelos dados que eu tinha em 2021, eu voltaria a negociar o acordo de emergência para salvar a empresa, não para efeito de aproveitamento, como neste momento estamos a verificar. E não querendo alongar-me muito, eu sei que isto...

Reunião com o Luís Rodrigues: já tivemos uma reunião, aliás, passada uma semana já a tínhamos. Quero recordar também que os sindicatos fizeram uma carta aberta, na qual demonstrámos a nossa insatisfação, contentamento, não sermos eufóricos pela chegada dele, mas a verdade é que já estivemos reunidos, foi uma reunião de apresentação, reunião de pessoas que conhecem a realidade TAP e acreditamos que há potencial e que reconheço muita competência à futura equipa que venha a gerir o futuro da TAP. Essa comissão é importante, fundamental, mas essa comissão — corrijam-me se estiver errado — não tinha participação de nenhum sindicato nem de trabalhadores do grupo. Esta é uma sugestão que deixo para essa futura comissão que venha a ocorrer para a privatização, que tenha algum... E não estou a convidar-me para participar da comissão, mas a verdade é que me parece que é uma... Já que temos um representante dos trabalhadores, porque não ter um representante dos trabalhadores nessa comissão, para demonstrar a situação? E pode ser do sindicato ou não.

Bem, Ryanair é sempre... eu tenho uma relação sempre muito grande, até porque foi o meu primeiro pelouro quando entrei. Eu questiono sempre essas ajudas e vou fazer desta maneira, porque a Ryanair nunca vai poder ter esse cariz mais social que a TAP tem. Sabe que não consegue levar uma maca, um passageiro doente, acamado num avião da Ryanair? Não consegue, no da TAP consegue. É uma questão social e por isso é que a Ryanair nunca deveria receber qualquer tipo de subsídio, porque o da TAP faz, e, se for preciso, vai à Horta, vai ao Pico — que, se calhar, não é um mercado —, e o da SATA também o faz, que se calhar não é um mercado

tão rentável, mas tem de o fazer, muitas vezes porque têm essa obrigação moral, geoestratégica, política e económica.

A White, as especificidades, as dificuldades da White: a White também passava por uma situação muito complicada e muito difícil, é um facto. Aliás, a história da White é sempre uma dificuldade financeira e nunca sabíamos quando aqui iria fechar. A verdade é que eu posso dizer-lhe que, independentemente disso, o que me custa é que durante aquele período todos os trabalhadores da White recebiam entre o dia 15 e dia 18 de cada mês, com as respetivas despesas que tinham, que muitas delas são a dia 8 e dia 9. E tivemos muitas dificuldades de tripulantes, a recorrer ao banco alimentar para fazer face ao dia a dia, isto por parte de tripulantes da White e também da TAP, naquele momento, porque a ajuda que referi há pouco foi insuficiente aquando nacionalização.

Visão do Porto: como lhe digo, tenho uma visão e gostaria que um dia não fosse o único diretor sindical a tê-la.

Para terminar, e não me levem a mal, e acho que a minha última intervenção tem de ser sobre o futuro, já falei do passado — comecei pelo passado para explicar a atual situação do presente, mas vem aí o futuro. E o futuro é com o novo Presidente, Luís Rodrigues, ao qual reconheço ter a competência de alguém que percebe do mercado, tem provas dadas numa companhia como a SATA e outras em que esteve, da equipa dele, conhece aquilo que acho fundamental conhecer, que é a realidade TAP, mas, infelizmente, dada toda a conjuntura que vivemos, dado tudo o que se viveu nos últimos dois anos, neste momento não lhe posso dar tempo para ter tempo para resolver a TAP. São medidas, como nós dissemos e elencámos na nossa Carta Aberta, que têm de ser feitas de forma imediata e rapidamente. Eu lamento fazer isso ao Luís Rodrigues, mas tenho este documento que eu gostaria que os Srs. Deputados lessem, que foi redigido pela Comissão no dia 21 de dezembro de 2021, em que põe abaixo toda a retórica da imposição

de Bruxelas. Neste documento está aqui que a própria Comissão questiona os cortes salariais aos trabalhadores do grupo TAP e questionava se não podiam ser os operacionistas ou outros elementos do grupo que deviam participar com a ajuda e a recuperação da empresa e não a exigência que estava a ser colocada aos trabalhadores. Este documento comprova que a retórica que foi imposta durante dois anos aos trabalhadores do grupo TAP foi ideologicamente de má-fé e que não era justificável. Nunca houve uma imposição da Comissão aos trabalhadores do grupo TAP. A Comissão não impôs nada. Aquilo que nós pedimos hoje à equipa do Luís Rodrigues é a reversão imediata de algo que nós desconhecemos que é o plano de reestruturação e, conseqüentemente, o desemprego coletivo, e de imediato, que haja o bom-senso e a hombridade de acabar com os cortes salariais que, ao contrário do que todos afirmaram ao longo destes dois anos, não era uma imposição da Comissão Europeia, não era imposição, foi vontade de querer ser um bom aluno. Meus senhores, está aqui o documento se alguém quiser ter acesso a ele.

Obrigado pela oportunidade.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, agradeço. Recebemo-lo com todo gosto na Comissão e será distribuído a todos os Srs. Deputados.

Queria agradecer a vossa presença, o tempo que aqui estiveram connosco e com certeza que nos voltaremos a encontrar.

Vamos suspender os nossos trabalhos apenas durante três minutos, porque estamos bastante atrasados para a segunda audição.

Muito obrigado.

Eram 17 horas e 14 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^{as} e Srs. Deputados, penso que estamos em

condições de retomar os nossos trabalhos.

Eram 17 horas e 24 minutos.

Queria começar por agradecer a presença do Sr. Paulo Duarte, na qualidade de dirigente do Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos (SITAVA), bem como de quem o acompanha. Quero agradecer a vossa presença e pedir, desde já, desculpa pelo atraso. Estamos nos nossos trabalhos, mas tentaremos o mais possível recuperar não no tempo, mas recuperar na qualidade daquilo que seja o nosso trabalho da nossa Comissão de Inquérito.

Vamos iniciar esta ronda. Fazemos rotativamente. Vamos começar com a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua, do Bloco de Esquerda. Faço, desde já, uma questão, porque não tenho informação, perguntando se querem fazer alguma intervenção inicial, se faz esse sentido. A informação que tenho é que não. Não vão fazer? Não, muito bem.

Então, começava a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua, com três minutos, para pergunta/resposta ao sindicato. Quero, desde já, agradecer, mais uma vez, a vossa presença. Sr.^a Deputada, tem a palavra.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Muito obrigada Sr. Presidente. Cumprimento os Srs. Representantes do Sindicato. Queria começar por uma questão que coloquei há pouco e que me parece relevante, que tem a ver com os impactos do programa de reestruturação, dos cortes salariais, da redução de pessoal na TAP, que se mostrou excessiva — ainda agora, tivemos a discussão sobre o Governo ter, na verdade, aceite um cenário mais pessimista propositadamente e que isso terá levado a cortes que podiam ter sido dispensados e eram desnecessários —, e com o impacto desses cortes no funcionamento da TAP, ainda mais, sabendo que a TAP perdeu mais de

1300 trabalhadores, só na tripulação, ao longo dos últimos três anos, e qual é o impacto disso no funcionamento da TAP.

Há pouco, também coloquei uma outra questão que me parece relevante, que tem a ver com as diferentes condições e aquilo que se pode considerar uma concorrência desleal, até entre a TAP e a Ryanair, na medida em que a TAP tem contribuições para a segurança social muito elevadas, de 1400 milhões de euros, e a Ryanair contribui com 43 milhões, não se compreendendo qual é, ao longo destes anos todos, a razão de fundo desta diferença e se a dimensão das companhias justifica esta diferença.

O mesmo diz respeito aos impostos, porque também tivemos uma resposta da Autoridade Tributária sobre qual é a receita fiscal da TAP e qual é a receita fiscal vinda da Ryanair. E, então, no total dos impostos pagos, a TAP pagou, em 2022, 73 milhões de euros em impostos e a Ryanair pagou 916 mil euros. Isto parece-nos um bocadinho estranho, não é? Porque duas empresas que competem, que supostamente têm dimensões até parecidas, admitindo a Ryanair e dizendo que é maior que a TAP, como é que a Ryanair contribui com impostos totais, a soma dos impostos de 916 mil euros, e a TAP contribui com 73 milhões de euros para os impostos e, portanto, para a receita fiscal?

Há duas ou três outras questões que, muito brevemente, gostaria de colocar, que têm a ver com o vosso conhecimento de três matérias que são importantes. A primeira tem a ver com o papel da VEM (Varig Engenharia e Manutenção SA) para os prejuízos da TAP. Na altura da privatização, discutiu-se muito esse buraco financeiro.

A pergunta é: porque é que David Neeleman e a gestão privada não resolveram isso e foi preciso vir um programa de reestruturação e a nacionalização da TAP para a questão de a manutenção ter sido resolvida, porque andou a marinar durante todos aqueles tempos?

A segunda questão tem a ver com a White e o impacto que tem o facto

de a White ter sido substituída por *outsourcing* de outras empresas de outros países e, portanto, qual é o impacto disso. Na altura, dizia-se que a White gerava pouca confiança, porque os aviões depois estavam sempre avariados ou no chão. A White responde que os aviões iam fazer a sua manutenção na unidade de manutenção do Brasil, muitas vezes, e que isso era a causa de alguns problemas. Gostaria de saber a vossa opinião.

Finalmente, sobre os fundos Airbus e sobre o custo dos aviões da Frota News, tem alguma informação adicional que nos possa ser útil?

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem o tempo que entender. Não foi pergunta/resposta nesta ronda, mas poderá responder a estas questões todas. Se houver alguma questão que seja necessária, terá a ajuda da Mesa.

O Sr. **Paulo Duarte** (Dirigente do Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos (SITAVA): — Ora, boa tarde. Indo direto à questão da White, digamos que não temos conhecimento muito aprofundado sobre o assunto. Daquilo que sabemos das divergências que havia, havia claramente uma questão que tinha a ver com manutenção e tinha a ver com falta de materiais para substituição dos aviões. Isso era uma coisa que existia, era claro.

Havia uma divergência, porque a grande manutenção era feita pela White noutros sítios quaisquer e eles alegavam que o problema era da TAP, porque a TAP é que fazia manutenção. Desconheço e até acho pouco provável que fosse feita no Brasil, porque o Brasil, nesta fase, já estava em decadência e já estava num processo de fecho.

A manutenção de linha era feita pelos trabalhadores da manutenção da Portugália e havia aí uma divergência. Portanto, o problema não era claramente na Portugália e na manutenção de linha, era a falta de materiais. A White tinha muitas dificuldades, era uma empresa com muita dificuldade

financeira e não conseguia, portanto, dar conta do recado. A TAP queixava-se que pagava mais do que o serviço prestado e, para nós, que, na altura, fomos informados, pareceu-nos natural o fim do contrato com a White. Pareceu-nos natural.

Aquilo que veio a seguir, que era a subcontratação da Bulgária e outras coisas, não estava inicialmente previsto. Também tem um bocado a ver com a dificuldade de entrega, dentro dos tempos previstos, dos aviões, porque há aqui um crescimento da Portugália, em substituição quer dos aviões da TAP, devido ao plano de reestruturação, quer a saída dos ATR (aviões regionais turboélice), porque têm uma penosidade grande para o aeroporto. Por isso, há uma compra, um *leasing*, de mais aviões Embraer, 190 e 195, e estão muito atrasados, vêm muitos da Air Europa e, por isso, houve essa subcontratação.

Relativamente à questão da VEM, a questão da VEM é um enigma para nós. Andamos a dizer que, quanto à VEM, devia ter sido cortado o mal pela raiz, quase desde o início. Chegámos a estar reunidos com o Conselho de Administração e Comissões Executivas e todos diziam: «Vamos atingir o *break even*».

O negócio da VEM foi uma fraude enorme e aportou à TAP mais de 1000 milhões de prejuízo. Há números de que se fala no relatório de contas, mas não se contabiliza a quantidade indescritível de trabalho que não era feita em Lisboa e que, como não podíamos transferir em dinheiro, transferíamos em faturas de trabalho, que eram pagas a um custo muito superior àquele que era o verdadeiro valor do mercado e foi assim, com esse truque, que foram transferindo dinheiro para o Brasil.

Portanto, aquilo devia ter fechado há muito tempo. Foi, na altura, o Eng.º Fernando Pinto que achava que aquilo era um bom negócio para a TAP. Nunca foi. Foi um bom negócio para o Brasil, porque a TAP pagou todas as dívidas que a VEM tinha ao Estado brasileiro e, portanto, foi bom

para eles, para nós nunca foi bom.

Relativamente ao número de trabalhadores que abandonou a TAP neste processo que é a covid, os nossos números são avassaladoramente maiores, porque há aqui, se calhar, um número que não está a ser contabilizado. Portanto, no número total, foram cerca de 2900 trabalhadores que saíram da empresa.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sim, mas só falei de tripulantes.

O Sr. **Paulo Duarte**: — *Ok*, pronto, só tripulantes. Portanto, na totalidade, foram 2900 trabalhadores que abandonaram a empresa e um grande número deles eram pessoas contratadas, com contratos que iriam vencer e que não foram renovados. Nenhum contrato das pessoas que estavam a contrato na TAP foi renovado e as pessoas saíram.

Também, quanto aos impostos, digamos que nunca pode ser comparável. Quando temos uma empresa que cumpre a lei e paga tudo no recibo de vencimento e cumpre tudo certinho e direitinho e não há nenhum tipo de estratégia de pagamento aos trabalhadores, temos uma outra empresa que é marginal, que vive à sombra da lei, que faz o que quer e em que ninguém tem mão. Portanto, isso há de continuar, enquanto o Estado assim o quiser. Acho que o Estado português é que permite que isso aconteça e, enquanto não travar, isso irá continuar. Isto aqui é um paraíso para eles e assim continuará.

Quanto aos custos da frota, sabemos aquilo que é público, não temos nenhum dado para aportar ou para adicionar. Sabíamos, na altura, que a troca da compra da frota tinha trazido outras questões. Portanto, a TAP investiu e gastou muito dinheiro para a compra dos A350, participou na fabricação dos mesmos e, a partir de determinada altura, essa ideia foi abandonada e o contrato era magnífico para a TAP, como primeira empresa a comprar, e

depois foi trocado por outra escolha, do privado. Teve outra escolha. Não sei se me esqueci de alguma coisa.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado. Agradecemos os esclarecimentos. Passamos agora à Sr.^a Deputada Cristina Sousa, do Grupo Parlamentar do PS.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Sr. Presidente, começo também por cumprimentar o Sr. Presidente do SITAVA, o Sr. Paulo Duarte, e começaria por colocar uma primeira questão. Já aqui, numa audição desta CPI, o Sr. Presidente do Conselho de Administração, o Dr. Manuel Beja, teria dito que, numa mensagem que enviou aos trabalhadores, era vontade dele haver diálogo e fazer com que os trabalhadores, os colaboradores, estivessem envolvidos no processo e que sentissem orgulho e sentido de pertença à companhia TAP. Isto, dizendo as palavras que foram aqui referidas.

Sendo assim, sendo essa realmente a preocupação do Presidente do Conselho de Administração, questiono se esta boa relação entre a Administração e os trabalhadores, como consta nesta mensagem, efetivamente acontecia, se estes canais de comunicação institucionais efetivamente aconteciam com o Presidente do Conselho de Administração ou com a Administração.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Bem, para sermos sérios, essa questão tem uma resposta fácil. O Dr. Manuel Beja foi uma pessoa cuja forma como saiu da TAP foi mais ou menos a forma como entrou. Ou seja, para nós, trabalhadores, e nós dos sindicatos em particular, foi como se ele não tivesse passado por lá. Tivemos uma reunião com ele quase no início, quando ele chegou, em que — a nosso pedido, fomos nós que pedimos para ter a reunião — ficou perfeitamente claro que aquela seria a última reunião que iríamos

ter, porque nos foi transmitido que não iria ter nenhuma participação ativa na gestão da empresa e que, portanto, qualquer contacto teria de ser com a Comissão Executiva e não com ele próprio.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Colocaria agora uma outra questão. O plano de reestruturação veio permitir salvar a TAP e, quanto a isso, importa salientar a relevância da empresa enquanto pilar-chave para a economia portuguesa.

Em 2019, o ano de pré-pandemia, o contributo da TAP para a economia era de 2,3 a 2,6 mil milhões de euros. O contributo para as finanças públicas era de 0,9 a mil milhões de euros. O contributo para as exportações era de 2,6 mil milhões de euros e a TAP empregava, nesse ano, quase 10 mil trabalhadores.

Este plano de reestruturação apresentado incorporou uma transformação significativa na operação da TAP, de forma a garantir a sua viabilidade económica em 2023 e também a sua sustentabilidade em 2025. A pergunta que começo por colocar é a seguinte: se o Estado não tem entrado na empresa, esta teria entrado em insolvência?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Bem, o que o Estado português fez foi fundamental e primordial, naquela altura. Digamos que aquilo que fez — e isto também é uma coisa que, às vezes, passa pouco — foi fazer exatamente aquilo que todos os Estados de todos os países fizeram com as suas companhias de bandeira, ou seja, cuidou delas. Portanto, de uma maneira ou de outra, uns tomaram parte do capital e, no caso da TAP, as coisas foram mais complicadas, porque vínhamos de dois anos de trajetórias muito negativas, que aportaram à TAP mais de 200 milhões de prejuízo.

Aquilo que disse é verdade, confirmamos. A importância da TAP, aquilo que a TAP aportava à economia antes, temos a certeza de que, no futuro, será igual ou mais ainda.

Eu recordo-me — e isso tem um bocado a ver com aquela questão de há pouco, da Ryanair, de os Estados gostarem muito de pagar para, através do turismo, as empresas trazerem passageiros para Portugal — de que, em 2015, na altura em que se falava da privatização, aquilo que se dizia era que, e não eram contas nossas, eram do Governo da altura, por cada euro faturado pela TAP, ele injetava 10 € na economia nacional. Portanto, por essa ordem de grandeza, podemos ver o que é que era.

Relativamente ao plano de reestruturação, tivemos algumas divergências. Entendemos perfeitamente que algo tinha de ser feito, mas acho que podíamos ter esperado um bocado mais para ver o que é que era, efetivamente, a covid. Naquela altura, os aviões estavam todos no chão, era dramático, e acho que houve um bocado de precipitação. Podíamos ter esperado talvez um pouco mais. O plano foi apresentado e aquilo que dizemos hoje é aquilo que dissemos na altura. Não diria que temos dons de adivinho, mas, na altura, dissemos que, a ser implementado na totalidade, tal qual como está — atenção que eu digo isto por aquilo que é público, porque nunca nos foi facultado o plano de reestruturação, não o conhecemos —,...

O Sr. Paulo Rios de Oliveira (PSD): — Nem nós!

O Sr. Paulo Duarte: — ... a TAP corre um sério risco de não ter morrido do mal e morrer agora da cura, porque o plano está desajustado e está a estrangular a empresa, é claro.

A Sr.^a Cristina Sousa (PS): — E relativamente aos auxílios do Estado, tem-se falado dos 3,2 mil milhões de euros que foram injetados pelo Estado

e que são referidos com enorme insistência, no entanto, raramente se referem os postos de trabalho diretos e indiretos que esta insolvência, a acontecer, representaria. Portanto, a questão que lhe coloco é se tem ideia de quantos seriam os postos de trabalho que seriam perdidos em caso de insolvência da companhia em 2020. Qual seria o impacto da insolvência para os trabalhadores que representam?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Bem, honestamente, eu acho que a gente pode andar aqui muito tempo à volta disto, mas isso era uma coisa completamente incalculável. Digamos que isso teria uma repercussão gigantesca, porque, se estivermos a falar de postos de trabalho diretos e indiretos, de uma série de empresas que gravitam à volta da TAP e que vivem apenas deles, se calhar estamos a falar de cerca de 100 000 postos de trabalho, entre os diretos e os indiretos. E o custo para a economia, no caso de insolvência da TAP — a não ser que fôssemos como a Ryanair, que não cumpre as leis do País — e cumprindo aquelas que são as leis do País, seria muito superior à injeção do Estado.

Relativamente à injeção do Estado — eu gosto sempre de dizer, porque não posso esquecer os 3,2 mil milhões de euros —, 1,4 mil milhões de euros que fazem parte do plano de reestruturação são salários dos trabalhadores, 1,4 mil milhões de euros são salários nossos, que são cortados.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Falou-se também, e foram implementadas, de medidas voluntárias. Como percebe a existência dessas medidas? Pergunto-lhe também se acompanharam a implementação das mesmas.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Bem, isto foi feito por várias fases, não é? Digamos que houve uma primeira fase em que as medidas voluntárias foram

abertas, logo no início desta desgraça, e em que foram mesmo voluntárias, ou seja, pessoas que queriam aproveitar o facto de a empresa estar naquela situação e ter de dispensar pessoas ofereciam um valor de indemnização, com os valores que eu pessoalmente não considerava muito atrativos, mas houve pessoas que decidiram mudar de vida, nomeadamente pessoas com mais idade, que estavam mais próximas da idade da reforma, e essas foram mesmo voluntárias.

Depois, houve mais dois processos de medidas voluntárias, que, diria, foram voluntárias à força, ou seja, as pessoas não tinham alternativa. A alternativa que lhes era colocada era, ou aceitavam sair a bem, de acordo com aquilo que lhes era oferecido, ou então iriam integrar um processo de despedimento coletivo.

Sim, nós acompanhámos esse processo, até demasiadamente bem, para o nosso gosto. Ele decorreu de uma forma que, digamos, podia ter sido diferente. Enviaram *e-mails* a trabalhadores, a dizer que a empresa contava com eles, e esses ficaram satisfeitos e aliviados; e outros, os restantes, receberam um *e-mail* a dizer que a empresa não os queria e que, ou aceitavam a indemnização, ou integravam o processo de despedimento coletivo. A partir desse momento, essas pessoas encontravam-se suspensas e foram mandadas para casa e impedidas de aceder ao local de trabalho. Foi isso.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Coloco uma última questão: a partir de junho de 2021, com o aumento da participação do acionista Estado português, este nomeou um novo Conselho de Administração do qual, pela primeira vez, passa a fazer parte um administrador eleito pelos trabalhadores. Colocava-lhe a seguinte questão: o que é que representou para o sindicato esta nova composição do Conselho de Administração com a presença de um representante dos trabalhadores?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Sr.^a Deputada, digamos que o léxico, o nosso entendimento, é diferente. Ele não é nenhum representante dos trabalhadores; ele é representante do Estado, foi nomeado pelo Estado, foi indicado pelos trabalhadores para fazer parte do Conselho de Administração e, portanto, suspendeu o seu vínculo enquanto trabalhador. Ele é um administrador igual aos outros no executivo.

O que é que eu acho disso? Ele vai ficar zangado comigo, mas eu gosto de ser coerente com as minhas afirmações. Honestamente, não acrescenta nem adianta nada. Portanto, relativamente à nossa participação nesse processo, nós achávamos que um trabalhador estava sempre diminuído nessa função, achávamos que ele não tinha as qualificações e o *know-how* suficiente para o cargo para o qual estava a ser eleito e que iria ser, digamos, uma presa fácil mediante a composição do órgão. Portanto, para nós, foi o que foi. Da nossa parte, não temos nenhuma satisfação por essa composição, achamos que é inócua.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra o Sr. Deputado Paulo Moniz, do Grupo Parlamentar do PSD. Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Cumprimento o Sr. Paulo Duarte e os representantes do SITAVA e começo por lhe fazer uma pergunta: já afirmou que desconhece o plano de reestruturação da TAP, e a pergunta que lhe faço é como é que entende — desconhecendo este plano — os cortes obrigatórios a que foram sujeitos.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Digamos que esse foi um período muito difícil na vida dos trabalhadores da TAP e dos sindicatos, em particular. Já passámos por muito ao longo dos anos, a aviação tem tido sempre altos e baixos e depende sempre muito de uma série de fatores, e nunca ninguém

tinha previsto que fosse possível a aviação, a nível mundial, parar toda, ou seja, na totalidade, não haver um único avião nos ares.

Nós, sindicatos, estivemos sempre muito habituados a tratar destes assuntos com conselhos de administração, mas, neste caso em particular, digamos que o Governo tomou conta deste processo, no ministério respetivo, e nós fomos um bocado, ou melhor, fomos completamente encostados à parede, ou aceitávamos aquilo ou era-nos aplicado um regime sucedâneo.

Digamos que tivemos alguma capacidade de negociar. Os acordos de emergência — isto também não é muito falado — não são todos iguais, são diferentes, cada sindicato ou cada grupo profissional conseguiu aquilo que conseguiu, eles são diferentes na sua génese. Aquilo que dissemos na altura foi que achávamos que a aviação ia recuperar e que as pessoas iriam ter muita vontade de voar o mais rapidamente possível, assim que houvesse uma aberta, e que aquilo que estava a acontecer com aquela assinatura iria trazer graves problemas à TAP. Trouxe muitas dificuldades às algibeiras dos trabalhadores, porque todos nós fazemos a vida consoante o salário que auferimos e aquele malfadado acordo veio tirar-nos uma parte do rendimento, mas a TAP, na nossa opinião, ficou a perder, e muito.

Eu recordo-me de ter dito, aquando das assinaturas dos acordos, que, quando temos um corte salarial, a gente acomoda-o, escolhem-se coisas mais baratas no supermercado, mas, digo-lhes com franqueza, se imaginasse que ia haver uma inflação galopante e que os juros dos empréstimos bancários das casas atingiam esta proporção, se calhar, muito dificilmente teria entrado naquele barco.

Na realidade o que a TAP perdeu com isto, e está a perder muito, é a falta de expectativas das pessoas. É que, além dos cortes salariais, que é aquilo que é mais falado, não há nenhuma expectativa de crescimento, está tudo congelado, carreiras, anuidades. Digamos que um trabalhador, seja bom ou

mau, é igual, não há nada que o divida, ganha o mesmo e, portanto, isso tem de ser corrigido o mais rápido possível.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Já tiveram oportunidade de se reunirem com o novo presidente Luís Rodrigues e já houve alguma conversa ou indicação de reversão destes cortes?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Os sindicatos já tiveram interação, foram convidados para se reunirem, e hoje, no dia de hoje, houve uma interação com todos os trabalhadores nas instalações da TAP. Digamos que essas reuniões de apresentação são as mais fáceis para ambos os lados, diz-se «bom dia», «boa tarde», e não dá para mais do que isso. Portanto, não se comprometeu com nada. É evidente que nós fazemos o nosso papel, ele fez o dele, e ficou assim.

Eu, por exemplo, achei uma parte engraçada na interação com os trabalhadores: o Dr. Luís Rodrigues comunicou aos trabalhadores que não conhece o plano de reestruturação da TAP.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Ah, bom!

Quando é que foi agendada essa reunião de hoje?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Sensivelmente, no início da semana passada. É um processo normal, digamos, natural.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas foi agendada exatamente para hoje, no início da semana passada, com todos os sindicatos, é isso?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Eu percebo onde é que quer chegar, mas não vou fazer interpretações. Diria que a reunião com os sindicatos foi marcada

de forma célebre e no dia em que foi marcada esta reunião para hoje, com os trabalhadores, eu próprio desconhecia que vinha cá hoje, à Assembleia.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas a minha pergunta é se, nessa reunião de hoje, estavam todos os sindicatos.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Desculpe, importava-se de repetir?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — A minha pergunta é se, nesta reunião de hoje, nessa interação, como disse, estavam todos os sindicatos.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Digamos que sou dirigente de um sindicato e, em simultâneo, sou trabalhador da TAP. Acontece que há uma grande parte de dirigentes do sindicato que não são funcionários da TAP e, por isso, não cabiam hoje nesta reunião.

Pessoalmente, não estive, porque tive outros afazeres, e, como não estive, desconheço se esteve algum dirigente de algum sindicato. Não faço a mínima ideia.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Deixe-me fazer-lhe uma outra pergunta, que me chocou um bocadinho, que é: quando esteve cá a Eng.^a Alexandra Reis, falou-nos da possibilidade de um dos motoristas do CA (Conselho de Administração) poder ter sido despedido por não usar máscara da covid. Ele é vosso associado? Tiveram conhecimento desta situação?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Sim. Posso dizer-lhe que tive conhecimento dessa situação nessa audição.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Ah, aqui na audição.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Sim, foi na audição que tive conhecimento dessa situação.

Relativamente ao não ser vacinado, houve vários casos na TAP, na altura, mas digamos que foram todos resolvidos com bom senso.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas este era vosso associado, este senhor?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Não. O trabalhador em causa não é nosso associado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Queria levar aqui mais uma questão sobre a VEM (Varig Engenharia e Manutenção). Disse que tinha reunido com vários CA e comissões executivas. Concretamente, quem é que, nestes CA, tinha responsabilidade de pelouro na VEM?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Bem, diria que o atual CEO da empresa chegou a ter a responsabilidade desse pelouro, chegou a ser o responsável.

O SITAVA (Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos) nunca reuniu com ele, para falar sobre esse assunto.

Digamos que nos preocupava muito, sempre, porque temos um conhecimento profundo da empresa. Aquilo era um sorvedor de dinheiro. Digamos que havia muita revolta dos trabalhadores, em Lisboa. Éramos pressionados para cumprir os prazos de entrega dos aviões e tínhamos de fazer tudo a tempo e horas.

No Brasil, os aviões iam para lá e vinham com um e dois meses de atraso. Quando vinham, vinham sem passageiros. Muitas das vezes, foram chamadas pessoas da manutenção de Lisboa, de casa, para vir, durante o fim

de semana, colocar os aviões em condições de poderem, na segunda-feira seguinte, entrar em operação.

Portanto, aquilo não fazia o menor sentido, não se aplicavam lá as regras que se aplicavam cá, ou seja, sendo que nós, por altura da troica, tivemos cortes de salários e medidas de não pagamento de subsídios de férias e de Natal — aquelas coisas que aconteceram também naquela malfadada altura —, no Brasil era tudo ao contrário. Eles não tinham corte nenhum, todos os anos eram aumentados e a lei brasileira obrigava a haver aumentos salariais todos os anos.

Portanto, digamos que havia uma série de preocupações e não se justificava. Digamos que também outra das grandes preocupações era que é um facto — e é verdade — que o Brasil fazia linhas de saída dos aviões de longo curso, porque nós, em Lisboa, não tínhamos espaço físico para fazer. Não era tanto mão de obra, era espaço físico e achávamos que o dinheiro que estava a ser desbaratado no Brasil podia perfeitamente ter sido investido em Lisboa, no alargamento das instalações existentes, que são as mesmas desde que fui para a TAP, há 33 anos, em que a TAP tinha 20 aviões ou 20 e tal aviões.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Então, acompanhe o meu raciocínio e corrija-me, se estiver equivocado. O senhor disse que uma das formas de fazer sair dinheiro para o Brasil eram faturas pagas a valor muito superior, foram as suas palavras iniciais. E corrija-me, então: o Dr. Luís Rodrigues, recentemente nomeado para CEO da TAP, era o Administrador da VEM, na TAP, com esta responsabilidade, digamos. Essas faturas poderiam ter ocorrido enquanto ele exercia estas funções?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Não. Para explicar bem aquilo que eu disse: a partir de determinada altura, na TAP — e o Dr. Luís Rodrigues já não estava

lá, já tinha saído —, fecharam a torneira a saídas de dinheiro para o Brasil, ou seja, havia transferências de dinheiro para o Brasil — era assim que as contas lá eram pagas — e, a partir de determinada altura, digamos que foi dada uma indicação de que não iria haver mais dinheiro transferido.

E aquilo que eu disse é que havia trabalho que era feito nos aviões da TAP, em que era emitida uma fatura — portanto, eles faziam o trabalho e era emitida uma fatura —, e a forma de continuar a haver dinheiro para pagar as contas lá era através dessas faturas de prestação de trabalhos. Inclusive, chegou a acontecer, já mesmo para o fim, ter sido tomada a decisão de mais nenhum avião ir para lá e tivemos de, mesmo assim, mandar mais um ou dois, porque a inspeção já estava paga, já que já está paga, vamos fazer lá.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Conhece a razão de saída do Dr. Luís Rodrigues, à data?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Não, desconheço.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Tem alguma coisa a ver com a posição e gestão dele com a VEM?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Não faço a mínima ideia. Sei que eu já estava no sindicato e houve uma reunião em que ele se despediu dos sindicatos, mas não foi comunicada qual a razão.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Voltando aqui a uma questão importante: como é que, na sua perspectiva, vê a cambalhota ideológica do Governo do Partido Socialista — aliás, até pela boca do Sr. Primeiro-Ministro —, em que bom era a TAP ser pública e agora estamos a correr a todo o vapor para um processo de privatização, que tenderá a ser de 100 %?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Não conseguimos ver. Não conseguimos perceber. Lembro-me de que fomos comparados, a TAP foi comparada às caravelas e, de repente, as caravelas já foram ao fundo.

Portanto, não conseguimos perceber, por muito esforço que façamos. Os argumentos que foram aportados na altura, para nós, continuam válidos hoje e entendemos perfeitamente que o caminho é aportar valor à companhia, é solidificá-la e fazê-la crescer.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — O único problema é que essa cambalhota nos custou mais de 3200 milhões de euros, mas isso é outra parte.

A pergunta que lhe faço é: num processo de privatização, este processo tem de correr bem, na medida em que o Estado, a partir deste ano, não pode pôr nem mais um cêntimo. Como é que entende que os potenciais compradores podem ver a vantagem em terem 100 % da companhia, sem o Estado ter qualquer participação?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Bem, relativamente à questão do entretanto, dos 3,2, havia aqui uma questão em que também havia de perguntar era qual era a outra solução. Este foi o caminho encontrado. Qual seria a outra solução, se não tivesse sido feito o que se fez?

Há aqui uma coisa que tem sempre passado um bocado também assim pelos intervalos, de que não se fala muito. Na comunicação social e na opinião pública, foi sempre dito que o Estado, todos os anos, punha dinheiro na empresa. Portanto, digamos que houve uma altura, cuja data não sei precisar bem — em 80, certo? —, na década de 1980, houve uma injeção de capital do Estado e, desde essa altura para cá, só houve agora.

Portanto, digamos que achamos perfeitamente que, com a injeção que tem, será suficiente para a empresa se tornar independente e, depois, como

qualquer empresa, se tiver dificuldades financeiras, vai à banca, que é isso que fazem as empresas, vão financiar-se à banca para manter a sua atividade.

Atrás, já lhe disse que achamos que aquilo que o Estado deve fazer, nesta fase do campeonato, é fortalecer a empresa, fazê-la crescer, porque, dessa forma, ficará muito mais segura de si e terá mais certezas nas decisões que tomar.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Não respondeu à minha pergunta, que foi se está em curso o processo de privatização, se já foram ouvidos e qual é a sua opinião.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Desconheço que haja qualquer processo de privatização em curso. Não, nunca fomos ouvidos e teremos muitas dificuldades para que seja possível que, este ano, o processo avance, com aquilo que todos sabemos o que é necessário para aí chegarmos.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — E, se o processo de privatização não tiver sucesso — aquele que está gizado —, como é que vê o futuro da companhia?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Bem, nessa matéria, temos uma posição bastante clara: somos contra o processo de privatização da TAP. Fomos no passado, seremos no presente e no futuro. Não por nenhuma questão ideológica — não temos nenhuma questão ideológica com isso —, mas porque a história nos prova que os processos de privatização que foram sendo feitos em Portugal, nos últimos anos, foram todos feitos de uma forma em que as empresas não ficaram a ganhar e, muito menos, os trabalhadores dessas empresas.

Achamos que, na TAP, devíamos aprender com os erros, como temos

erros no passado, e acho que devemos ter a perspetiva de, com calma, pensarmos bem no que fazer e não ir à pressa e entregar a TAP a um qualquer, como aconteceu várias vezes no passado.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra, pelo Grupo Parlamentar do Chega, o Sr. Deputado Filipe Melo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Presidente do SITAVA, Sr. Paulo Duarte, e quem o acompanha.

Sr. Presidente, indo diretamente ao assunto,...

O Sr. **Presidente**: — Eu pedia que criássemos condições na nossa sala, para continuarmos os nossos trabalhos e que, quando se esteja em pé, se esteja apenas quando há a necessidade de ir de um lado para o outro e não que se esteja em diálogo.

Pedia também atenção — o que acho que, às vezes, não nos corre bem — ao silêncio dos telemóveis, porque, de facto, temos de criar condições para poder trabalhar e, nomeadamente, respeito não só pelos Srs. Deputados que estão no uso da palavra, mas pelas pessoas a quem pedimos para virem aqui prestar declarações.

Pedia ao Sr. Deputado Filipe Melo que continuasse com a inquirição.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Obrigado, Sr. Presidente.

Como eu estava a dizer, retomando, Sr. Presidente, outro dirigente sindical disse-nos aqui que o caso de Alexandra Reis, a indemnização paga a Alexandra Reis, seria a ponta do icebergue. Pergunto-lhe se concorda com esta afirmação.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Desconheço em que sentido é que essa

afirmação foi prestada, se é no sentido de que, para além de Alexandra Reis, mais... Não fazemos a mínima ideia, não temos documentos nenhuns que o comprovem.

Somos um País fértil no «diz que disse» e digamos que acho que aqui não é o sítio adequado para o «diz que disse» e, portanto, não me vou pronunciar sobre isso. Desconheço.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Teve alguma reunião com o Ministro João Galamba?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Sim, tivemos.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Posso perguntar como é que correu, se foi produtivo?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Tivemos duas reuniões. Uma foi a habitual troca de cumprimentos e a segunda reunião, digamos que é uma reunião habitual, em que nos foram perguntadas as nossas preocupações, aquilo que achávamos que estava mais ou menos bem, pelo que transmitimos ao Sr. Ministro aquilo que era a nossa opinião e aquilo que sabemos sobre essa matéria.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Como é que o Sr. Presidente do SITAVA entende a importância desta Comissão de Inquérito para o futuro da companhia?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Longe de mim querer ofender a Comissão ou fazer juízos de valor, o vosso trabalho é meritório, faz parte das vossas funções, mas vocês têm de perceber que, da parte de um sindicato, de uma

empresa, assim como dos trabalhadores, nós não gostamos muito do que isto tem sido, sentimos até algum embaraço no dia a dia, nas televisões não se fala de outra coisa e digamos que aquilo que deu origem a tudo isto foi a indemnização à Eng.^a Alexandra Reis. Agora, se é legal ou ilegal, da nossa parte não temos nada a acrescentar sobre esse assunto, acho que essa matéria podia ter sido afluída de outra forma, mas é o que é e aceitamos.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, vou ler-lhe aqui dois parágrafos e peço-lhe, em primeiro, que me diga se se revê nisto que vou ler e que comentários pode acrescentar: «Desde que se iniciaram os trabalhos da CPI à TAP, que se têm desenrolado ao nível de uma novela mexicana de terceiríssimo nível, que os trabalhadores são atingidos pela inqualificável e desonesta luta política que lhe está subjacente. É vê-los uns contra os outros, a ver quem descobre o escândalo maior e ganha a dianteira na mira de sacar mais uns votos num qualquer ato eleitoral que lhe surja pela frente. A senha neoliberal contra tudo o que é público chega a ser doentia. Deviam sentir vergonha todos aqueles que, dizendo-se democratas, mais não fazem do que alimentar esta chicana política completamente estranha aos mais elementares interesses do País, da TAP e dos trabalhadores. Já foi quanto a nós, de duvidoso interesse para a TAP, criar uma CPI para investigar se uma indemnização paga a uma ex-administradora ou o seu despedimento são legais ou não, mas fazer disto uma autêntica lavandaria de roupa suja, em que os seus visados não são os sujeitos que nela intervieram, mas sim a empresa, é no mínimo ignóbil».

O Sr. **Paulo Duarte**: — Sendo eu o responsável máximo pelo sindicato, sou responsável por esse comunicado e, sobre isso, tenho a acrescentar que esse é um comunicado dirigido aos associados do SITAVA e o que está aí escrito representa exatamente o sentir deles. Ou seja, aquilo

que está aí escrito é aquilo que os associados do SITAVA, e os trabalhadores da TAP em geral, sentem e foi esse comunicado que nós escrevemos.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, depois deste comunicado, que penso que é público, depois de tais ofensas à Comissão e a quem nela participa, a quem nela intervém e o interesse público que subjaz a esta Comissão, o Grupo Parlamentar do Chega, nesta audição, nada mais terá a acrescentar nem em futuras rondas.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra o Sr. Deputado Bernardo Blanco, da Iniciativa Liberal.

Faça o favor, Sr. Deputado.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputada, pede a palavra para que efeito?

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sr. Presidente, é para perguntar qual foi a ofensa que foi feita à Comissão.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, se entende que essa questão deve de ser colocada, estará nas opções daquilo que é a opção do Sr. Deputado Filipe Melo. Se entende que deve tomar essa atitude, poderá tomá-la independentemente...

Eu sei que aqui nós muitas vezes apreciamos...

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — É que eu sou parte da Comissão e não me sinto ofendida.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr.^a Deputada.

Sr. Deputado Bernardo Blanco, queira prosseguir.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Penso que a parte da potencial ofensa é a parte de a Comissão ser aqui uma lavandaria de roupa suja ignóbil, mas cada um tem a sua posição, pelo que vou fazer aqui as minhas perguntas.

Sr. Presidente, tenho tentado que a CPI não seja uma CPI ideológica, mas queria dar nota do seguinte: o Grupo Parlamentar do PS colocou duas questões, no início das duas rondas desta reunião, aos sindicatos perguntando quantos postos de trabalho é que seriam perdidos e qual o seu impacto económico. Ora, eu quero dizer que os sindicatos não são o Ministério das Finanças e, por isso, sabemos perfeitamente que eles não têm a resposta a essa questão. Já agora também poderiam perguntar quantos empregos é que se perderam das empresas que tiveram de subsidiar os 3,2 mil milhões ou das pessoas que durante a pandemia estavam a pagar esses impostos, mas é óbvio que os sindicatos têm uma posição ideológica ou outra e não vão saber responder a essas questões.

Gostaria, ainda, de dar aqui uma nota rápida — e sabendo da sua posição que disse não ser ideológica, mas que, certamente, no mínimo, é política ao não ser a favor da privatização ou de ser a favor da nacionalização — que não me parece que a Comissão pretenda lavar roupa suja, agora o que acontece é que os erros de gestão têm sido tantos e aquilo que a Comissão cada vez tem vindo a descobrir nesta gestão pública tem sido tanto que, efetivamente, os Deputados têm até o dever de perguntar sobre isso.

Assim, eu vi e partilho de algumas críticas que fez até à gestão privada, mas há certamente muitos erros nesta gestão pública e uma das consequências da nacionalização é exatamente isto, é que temos uma gestão partidária na companhia e nós não podemos deixar de fazer perguntas sobre esses erros que temos descoberto na documentação.

Quanto às soluções, eu dir-lhe-ia que uma das soluções era fazer o que toda a gente fez, exceto nós, que em vez de nacionalizar, por exemplo, era emprestar às empresas privadas e depois elas devolverem, por isso não me parece que a nossa solução tenha sido a solução, foi mais a exceção na Europa, e, nesse sentido, até gostava de lhe perguntar se estiveram envolvidos no desenho do plano de reestruturação. E sobre o plano de reestruturação, a TAP foi a única que esteve ao abrigo do mecanismo de resgate e reestruturação e não das ajudas Covid, pelo que gostaria de lhe perguntar se acha que isso foi mesmo pelos indicadores financeiros ou se houve alguma falta de diplomacia do Governo, uma vez que, na altura, vários sindicatos se queixaram de que o Governo não estava a fazer um esforço suficiente junto da Comissão. O sindicato que esteve aqui na audição anterior disse, por exemplo, que o Governo se tinha aproveitado da situação e que não havia motivo para nós termos sido os únicos a ficar num mecanismo à parte e é essa a minha segunda questão.

Em terceiro lugar, quero dizer, ainda, que me parece até relevante, tendo em conta...

Sr. Presidente, se calhar vou guardar para a segunda ronda, senão ainda vou demorar muito tempo, porque a pergunta é grande.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, faça favor.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Antes de responder, queria deixar uma questão: na pessoa do Sr. Presidente da Comissão, eu digo que há nenhuma intenção de desrespeitar os Srs. Deputados e o vosso trabalho, nenhuma intenção, repito, se se sentiram de alguma forma ofendidos, eu peço desculpa por isso, não era essa a questão e, portanto, é o que é.

Relativamente à pergunta, eu já disse — e reafirmo — que não fomos envolvidos no plano de reestruturação e não temos conhecimento do plano

de reestruturação. Aliás, uma das críticas que fizemos desde o início é que das várias crises que ao longo dos anos se atravessaram na TAP, crises, muitas, por aspetos exteriores à empresa e que houve necessidades dos sindicatos, de alguma forma, acordarem com a TAP algumas medidas, os sindicatos foram sempre chamados a participar e trouxeram sempre a sua visão e ajudaram sempre, como hoje. Ora, a empresa ainda está viva e bem viva e, portanto, os sindicatos tiveram sempre a capacidade de encontrar soluções para os problemas que a empresa tinha e a crítica que fizemos na altura é que não fomos envolvidos, ou seja, quando nós fomos chamados já tudo estava decidido, pelo que não conhecemos a amplitude do plano, nem aquilo que envolve.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Falta só responder à parte do mecanismo de ser a única empresa ao abrigo do resgate e da reestruturação.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Presidente, se puder explicar, agradecemos.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Não, quer dizer, lá estamos nós...

Porque é que a TAP foi a única empresa que recebeu a ajuda ao abrigo do resgate e reestruturação? Porque aquela grande empresa que toda a gente dizia que era maravilhosa e que o privado vinha aqui trazer valor, espetou com dois anos de prejuízo acima dos 100 milhões — deu, portanto, à volta de mais de 200 milhões de prejuízo — pelo que a empresa não estava bem e, quando chegou a altura, não teve outra possibilidade, pois a Comunidade Europeia decidiu que tinha de ser ao abrigo de ajuda e reestruturação.

Para nós isso foi mau, conhecemos no passado o que é que aconteceu, poucas companhias se salvaram com a ajuda e reestruturação, mas fomos confrontados com isso. Agora, se houve aproveitamento ou não... Na realidade, é que quando chegou a hora da verdade o privado só tinha uma

coisa a fazer, se queria salvar a sua empresa, tinha que lá pôr dinheiro, não teve dinheiro e decidiu ir embora. Portanto, tudo aquilo que tinha sido a estratégia do privado foi engrandecer a empresa, aumentar o EBITDA (*earnings before interest, taxes, depreciation and amortization*) para, à primeira oportunidade, dispersar o capital em Bolsa e ir canibalizar outra por outro lado. O covid estragou-lhes os planos e a nós também.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra o Sr. Deputado Bruno Dias, do Grupo Parlamentar do PCP.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, quero, naturalmente, começar por cumprimentar Paulo Duarte e José de Sousa, representantes do SITAVA e agradecer a vossa presença.

Gostaria de dizer que, pela minha parte, não têm nada que ficar preocupados porque o que é mesmo ofensivo e o que é mau para esta Casa e para a democracia portuguesa e para até a imagem que alguns, pelo vistos, tanto se preocupam, da Assembleia da República, são algumas figuras que se fazem por cá e não é seguramente a crítica do aproveitamento que está a ser feito deste processo para atacar a TAP e os seus trabalhadores e, nós próprios, temos chamado a atenção para isso.

Aliás, tem ficado muito claro nestas audições, roupas sujas à parte, o impacto que foram as opções de gestão que ainda agora acabou de mencionar, relativamente à gestão privada e ao buraco nas contas da TAP, que ia bem acima do valor que foi calculado pela própria Comissão Europeia como sendo resultante da crise pandémica. E, na verdade, não estamos só a falar da VEM, essa é uma parte fundamental e sobre isso, aliás, queria aproveitar para perguntar se o impacto da negociata da VEM foi até superior à pandemia, então há um aspeto que ainda falta clarificar que é qual foi a

atuação do SITAVA e os alertas que colocaram nessa altura, os tais comunicados, lembro-me até de comunicados de SITAVA só sobre isso, mas gostava que pudesse voltar a esse tema e concretizar essa informação.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Sim, fizemos vários comunicados sobre o tema e digamos que, para nós, o fim daquele negócio ruinoso era um cavalo de batalha e, portanto, sempre que mudavam os conselhos de administração, nós fazíamos questão de contactá-los e explicarmos qual era a nossa visão sobre aquele assunto, bastava ver os resultados e contas da empresa para ver qual era o impacto, assim como a péssima qualidade do serviço prestado, que era o mais importante.

A companhia de aviação vive essencialmente da sua segurança e digamos que nós, aqui, em Lisboa, tínhamos preocupações, enfim, não diria excessivas, mas preocupações bastante acentuadas sobre esse assunto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, acabou de dizer que alertaram sucessivos Conselhos de Administração, à medida que iam tomando posse.

Perguntava se podia sintetizar como é que foi essa interação e quais eram as respostas que eles davam a esses alertas.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Para nós, nunca ficou muito claro aquilo que foi dito sobre o Brasil. Falava-se que trazia mais *slots*, que trazia mais rotas, que trazia mais... Falava-se de muita coisa, mas a realidade é que já tínhamos as rotas. Hoje, temos mais frequências, mas não há VEM (Varig Engenharia e Manutenção). Continuamos com as mesmas frequências e até estamos a aumentar, neste momento. Portanto, pareceu-nos sempre muito estranho.

Há uma coisa que, na altura, era clara: era que a Varig (Viação Aérea Rio-Grandense) tinha falido e que, para a TAP, era importante — isto foi o que nos foi dito na altura — acompanhar o processo que estava a decorrer de

ofertas à Varig, para saber se entrava algum *player* que nos pudesse roubar o mercado. Mas foram feitas umas negociatas — não tenho outra forma de dizer isto —, houve vários intervenientes, foram constituídas empresas próprias para fazer a compra e, mais tarde, a TAP foi obrigada a comprar essas empresas, havendo muita gente envolvida.

Houve uma pessoa que esteve muito envolvida na compra e no negócio, que fez parte, há relativamente pouco tempo, de Conselhos de Administração, que era o Dr. Lacerda Machado, que defendeu sempre aquele negócio «com unhas e dentes». Atrevia-me a dizer — se é que posso — que, se ele hoje ainda lá estivesse, se calhar, a VEM ainda estava aberta, ainda estava a funcionar.

O que é facto é que fechou, demorou muito tempo para fechar, e aquilo ia-nos levando para o fim. Não fez nenhum sentido.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Já agora, alertaram o Governo também para essa questão? Houve alguma diligência junto do Governo chamando a atenção para esta questão?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Digamos que alertámos. Para sermos sérios, diríamos que a única vez que tivemos interlocutor sobre esta matéria foi no tempo do anterior Ministro das Infraestruturas.

Alertámos o Dr. Pedro Marques, na altura, mas a única altura que tivemos interlocutor sobre esta matéria e quem se interessou foi o Dr. Pedro Nuno Santos.

Com o novo Ministro, já não era matéria, estava resolvido.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Neste pouco tempo que temos, uma outra questão que não tem sido falada é a do *handling* dentro do grupo TAP.

A liberalização do *handling* foi um dos processos que mais desestabilizou a TAP em décadas. Com as imposições da Comissão Europeia e a opção política dos Governos, a TAP foi obrigada a criar e a vender a SPdH (Serviços Portugueses de Handling, S.A.). Até agora, a empresa está em processo de insolvência, com uma nova privatização à vista, porque teve de a recomprar, tal era o caos que, na altura, se gerou.

A desestabilização da vida destes trabalhadores do *handling* tem sido sistemática e constante.

Pergunto se são capazes de fazer uma estimativa, ou uma abordagem, ao tema dos prejuízos que este processo já trouxe à TAP, ou dar uma ideia do que essa questão representa.

O Sr. Paulo Duarte: — Digamos que essa perturbação não vai acabar tão cedo.

Este plano de reestruturação foi feito um bocado à medida, porque a TAP tem um interesse particular. Isto é um bocado estranho, porque a TAP, quanto à empresa do *handling*, enquanto é patrão, ao mesmo tempo que é dono, é cliente. Portanto, é sempre uma participação um bocado estranha. Ah! E é fornecedor de serviços.

Portanto, eu diria que este plano de reestruturação, a ser verdade o que se diz, foi feito à medida, porque a TAP tem particular interesse em baixar os custos com o *handling*. Desde a liberalização, digamos que é nas empresas de *handling* neste País que existem os mais baixos salários e a precariedade, existe uma precariedade enorme nessas empresas, e a TAP, neste plano de reestruturação, ao dizer-se que tem de se focar no *core business*, que é a empresa de aviação, vai-se desfazer da empresa de *handling*. Isso tem uma meta à vista, que é 2025, segundo parece.

É evidente que esse processo é mau para a TAP, porque a TAP não sobrevive sem a prestação de serviço da Groundforce, e é mau para as

peças, que têm andado nos últimos anos completamente desestruturadas. Aliás, ainda há pouco tempo, recebiam os salários aos bocados.

Portanto, está encontrado um investidor, mas há um plano de reestruturação, há um plano de insolvência para aprovar, e, nesse plano de insolvência, vem sempre pendurado o plano de reestruturação.

São sempre os trabalhadores que são chamados para pagar os desmantelamentos que são feitos, portanto, aquilo que já se procura é que, mais uma vez, sejam os trabalhadores a pagar os investimentos que os novos donos vão fazer.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ainda mantenho este tema só para sublinhar um aspeto que acabou de mencionar: a TAP é o principal cliente, é o proprietário e é o principal fornecedor de serviços da SPdH Groundforce. O *handling* é considerado, pela Comissão Europeia, como uma atividade que não é *core business*, que não é uma atividade central.

Gostava que nos ajudasse a compreender como é que o *handling*, pelas características dessa operação, pode ser uma coisa não estratégica, porque acabou de dizer que a TAP depende do *handling* para sobreviver e as pessoas, em princípio, não aparecem por teletransporte dentro dos aviões, nem o resto das coisas.

O Sr. **Paulo Duarte**: — É exatamente assim como o Sr. Deputado acabou de dizer. Digamos que o *handling* é a cara da TAP. Quando o cliente — que é o principal, é o cliente — chega, são as primeiras pessoas que vê, e também quando embarca.

Às vezes, parece que isto é tudo TAP, mas, quando vamos a um balcão fazer o *check-in* ou despachar a mala, aquilo não é a TAP, é a Groundforce, portanto, é a SPdH. Eles são, claramente, a imagem da companhia.

Nós podemos ter tido uma experiência muito boa de voo e estarmos muito satisfeitos com a companhia, mas, depois, chegamos a Lisboa — isso, infelizmente, já aconteceu a quase todos nós — e não vamos para a manga, vamos lá para o que chamamos o «Tarrafal» e ficamos meia hora dentro do avião, à espera que chegue uma escada, cheios de calor.

Portanto, podem calcular o que é isso. A experiência de viajar de avião foi muito boa, mas, depois, já esqueceram isso, porque correu mal essa operação.

O Sr. **Presidente**: — Vamos iniciar agora a segunda ronda, começando pela Sr.^a Deputada Mariana Mortágua, que tem 2 minutos.

Esta ronda não vai ser de pergunta-resposta. A resposta será dada no fim das perguntas do grupo parlamentar.

Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Muito obrigada, Sr. Presidente.

Queria apenas esclarecer duas questões. A primeira tem a ver com o papel de Diogo Lacerda Machado no negócio da manutenção do Brasil. Falou-nos de outras empresas que foram sendo criadas e, depois, foram sendo absorvidas. Eu queria perceber exatamente qual é o papel de Diogo Lacerda Machado neste processo.

A segunda questão é esta: na altura da proposta vinculativa de David Neeleman, foi escrito que era intenção do privado trocar os A350 pelos novos Neo, que acabaram por ser comprados. A TAP escreveu no seu parecer técnico que rejeitava essa possibilidade, porque isso significava capitalizar a TAP com o dinheiro da TAP, porque todo o dinheiro vinha da troca de um contrato por outro, que é entregue ao Neeleman e que é entregue à TAP. Então, quer queiramos, quer não, esse é dinheiro da TAP.

Mas dizem também que, estrategicamente e do ponto de vista operacional, não havia muito interesse nessa troca e em comprar os Neo, porque tinham menos flexibilidade, do ponto de vista operacional.

Eu gostaria só que, se pudessem e se tiverem uma opinião sobre isto, nos pudessem esclarecer, porque esta opinião técnica foi dada pela Administração da TAP, na altura. Não era só um parecer sujeito a polémica, foi a posição oficial da Administração da TAP.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Relativamente aos aviões, naquela altura, quando se tomou a decisão de escolher os A350, isso teve a ver com uma decisão que tinha sido tomada pela Administração de então, que era a de expandir para o Oriente. Havia uma ideia bastante forte de que iríamos expandir para o Oriente e, por isso, precisávamos daquele tipo de aviões.

É um facto que os aviões de pequeno porte da TAP, portanto, os aviões de médio curso, eram aviões muito envelhecidos, tinham muitos anos e iria ser necessário substituí-los. Então, optaram por trocar pelos A330. Não iam ser substituídos em igual número por aviões de grande porte, porque foi decidido usar A321 *long range*. Esses aviões permitem chegar longe de forma mais económica, mas digamos que, quando a aviação estiver em franco crescimento, esses aviões vão penalizar, porque levam menor lotação. Os aviões levam muito menos pessoas. A escolha, hoje, parece acertada, porque ainda não há um número suficiente de passageiros para os aviões de maior porte, e a TAP está a utilizar esse, inclusive para o Brasil.

Agora, aquilo que nos leva a dizer que a estratégia não foi correta é que estes aviões que vieram, os A330, penalizam muito a operação e a fiabilidade dos aviões não se tem mostrado aquilo que se pensava. Houve aqui alguns erros de cálculo: pensou-se que os aviões eram novos e, por isso, podíamos dispensar um número grande de trabalhadores, aquando do despedimento coletivo, porque ia haver um período em que ia ser necessário

menor intervenção. O que é um facto é que os aviões têm tido muito pouca fiabilidade, a intervenção neles é constante e penalizam. Os aviões estão penalizados a nível de motor.

Digamos que não foi uma troca acertada. É preciso estar constantemente a fazer a troca de motores dos aviões, porque, para atravessar o Atlântico, há uma série de horas em que não há nenhum aeroporto suficientemente perto. São questões técnicas. Para aqueles aviões fazerem esta travessia com maior regularidade, os motores têm de ser substituídos.

Relativamente ao Diogo Lacerda Machado e às empresas, no início, o Sr. Stanley Ho era um dos interessados, era uma das pessoas que constituiu uma empresa para o negócio da VEM, com a obrigação de que a TAP, depois, revertia e que tudo o que ele investiu, a TAP pagava, sempre com prémio.

O Dr. Lacerda Machado, enquanto ele esteve presente na empresa, de todas as vezes que falámos pessoalmente sobre este assunto, nunca deu nenhum tipo de abertura a que se falasse sobre a ME (Manutenção e Engenharia) Brasil, porque era um bom negócio, porque não havia outra forma de não se terem feito as coisas na altura, porque era uma inevitabilidade e porque se, agora, deixássemos, se fechássemos, íamos ter incidentes diplomáticos.

Portanto, nunca percebi muito bem.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado.

Usa agora da palavra, pelo Grupo Parlamentar do PS, a Sr.^a Deputada Cristina Sousa.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Muito obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Presidente, apenas duas questões, sendo a primeira relativa àquilo de que muito se tem falado: o *hub* de Lisboa. Qual é a perceção do SITAVA

relativamente à importância do *hub* de Lisboa para a TAP?

Para concluir, queria dizer que o plano de reestruturação define um conjunto de medidas de racionalização de custos de trabalho em linha com as necessidades operacionais da empresa.

Questiono, então, o Sr. Presidente: existem negociações em curso, obviamente, com o Sindicato, que representa, e que impacto é que estas medidas terão no futuro da TAP relativamente à sua sustentabilidade e, em particular, à preservação dos postos de trabalho?

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Paulo Duarte.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Bem, a importância do *hub*, na opinião do SITAVA — se estivesse aqui o Sr. Deputado do Chega, eu pedia-lhe que ele lesse mais um parágrafo daquele comunicado, onde isso está lá expresso, mas não é possível, e, portanto, vou dizer-lhe, de viva-voz —, é que não há TAP sem *hub* em Lisboa.

Portanto, a importância do *hub* é determinante. A TAP perde dinheiro no ponto-a-ponto e ganha dinheiro nos voos de longo curso. Porque é que mantém o ponto-a-ponto? Porque precisa do ponto-a-ponto para alimentar o *hub* em Lisboa. Portanto, quanto mais dinheiro ganhar no *hub* de Lisboa, maiores serão os resultados financeiros da empresa. Digamos que sem o *hub* tudo aquilo que são as redes e as rotas como estão desenhadas para a TAP não fazem sentido e, como é evidente, a TAP não consegue competir com as empresas do ponto-a-ponto, como a Ryanair e como a EasyJet, porque eles têm outro modelo de negócio completamente diferente. Eles não vendem passagens, não vendem bilhetes de avião, vendem aos Estados... Eles oferecem-se para trazer não sei quantos mil passageiros e os Estados, através do turismo, para virem esses passageiros vão alimentando essas empresas com verbas. Portanto, o *hub* é completamente primordial.

Sobre negociações com a TAP, eu digo, de forma clara, que, com o SITAVA, neste momento, não está a decorrer nenhum tipo de negociação.

Só queria, ainda, realçar que os acordos de empresa foram denunciados e foram abertas frentes de negociação para novos acordos. O SITAVA fez o seu trabalho de casa e apresentou uma contraproposta dentro do tempo regulamentar, isso ocorreu em janeiro, e, desde que o SITAVA entregou a sua contraproposta a uma coisa que eu nem sequer considero a proposta que recebemos por parte da TAP, até hoje, não tivemos notícias, nenhuma.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra, pelo Grupo Parlamentar do PSD, o Sr. Deputado Paulo Moniz.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Presidente do SITAVA, queria perguntar-lhe se tem conhecimento da Comissão Paritária, que foi um instrumento que decorreu da privatização de 2015 e cujo objetivo era assegurar o interesse nacional, o interesse de Portugal, e acompanhar toda a companhia neste processo.

Pergunto-lhe se fez algum comunicado a perguntar da existência desta Comissão Paritária, da sua constituição e a pedir uma reunião com esta Comissão Paritária, enquanto Sindicato.

Disse, há bocadinho, que o Dr. Lacerda Machado, tenho aqui nota, defendia com unhas e dentes e que, se ainda lá estivesse, a VEM (Varig Manutenção e Engenharia) estava aberta — foram as suas palavras.

Disse, ainda, que isto, digamos, era uma *joint venture* com interesses do Sr. Stanley Ho pelos quais a TAP pagaria com prémio eventuais incidentes. Eu queria que me explicasse melhor qual é o interesse estratégico neste processo do Sr. Stanley Ho. Porquê é que diz que quando reunia com o Dr. Lacerda Machado e perguntava pela VEM não tinha respostas, quer

dizer, ou estava tudo bem, ou era uma boa aposta, se bem percebi a sua resposta. Qual é o mistério da VEM? Onde é que entra o Sr. Stanley Ho? Porque é que acha que o Dr. Lacerda Machado defende este negócio e este processo, nas suas palavras, com unhas e dentes?

O que é que nos está a faltar para perceber neste negócio a razão pela qual a TAP paga com prémio coisas que corram menos bem e fica a TAP com a responsabilidade e o Sr. Stanley Ho, ou os seus representantes, levam as mais-valias? Que raio de negócio estava aqui por trás? Explique-nos, que nos adensam fortemente as dúvidas sobre essa negociata.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Paulo Duarte.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Bem, sobre o Sr. Stanley Ho, limitei-me a transmitir aquilo que é público. Portanto, eu desconheço... Eu faria as mesmas perguntas, também gostava de obter as respostas, mas não faço a mínima ideia, também não sei porque é que... Aliás, ainda hoje, nós gostávamos de ter respostas a essas perguntas, nomeadamente porque é que que isto da VEM foi o que foi.

Nós, de cada vez que nos queixávamos, aquilo que íamos ouvindo era que: para o ano é o *breakeven*. Aliás, até tenho um caso particular com o Eng. Fernando Pinto, que disse que tinha lá uma garrafinha para abrir no dia em que aquilo desse o *breakeven* e eu ainda estou à espera. Ainda estou à espera!

Quanto à Comissão Paritária, a resposta também é muito simples: nós conhecemos, ela foi constituída, conhecemos quais eram as funções, mas aquilo que tenho a dizer é que houve três sindicatos da TAP que, em determinada altura, decidiram que eram contra aquela privatização e colocaram-se de fora e à margem de qualquer tipo de negociação.

Portanto, houve um documento que foi assinado entre uma série de

sindicatos a... Não é esta a privatização, estou a confundir as duas...

O Sr. **Presidente**: — Se necessitar de algum esclarecimento sobre alguma questão que tenha sido formulada por algum dos Srs. Deputados, faça favor.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Está entendido, eu falei de duas coisas que estavam interligadas, mas que são diferentes.

Nós desconhecemos, nunca tivemos nenhuma interação com essa comissão, portanto, nunca participámos em nada, nunca os ouvimos, nunca...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — E não fizeram perguntas?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Não fizemos perguntas, não.

Posso dizer, a título de exemplo, que está a decorrer um processo de privatização da SATA, neste momento, isto vem a propósito, há uma comissão de acompanhamento que nos convocou para uma reunião na qual nós participámos, por acaso os dois, na segunda-feira.

Mas, relativamente a essa, o SITAVA nunca recebeu nenhum tipo de...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — E não tomaram a iniciativa?

O Sr. **Paulo Duarte**: — Não tomámos, como nesta também não tomámos.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, creio que estamos em condições de concluir a segunda ronda, parece-me a mim, porque não vejo nenhum Sr.

Deputado inscrito.

Pergunto se algum dos Srs. Deputados deseja inscrever-se numa terceira ronda de dois minutos.

Pausa.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, eu queria participar da segunda ronda... Na terceira, ainda não sei, mas na segunda ronda quero.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, peço-lhe imensa desculpa.

Então, Srs. Deputados, ficam já registadas as inscrições para a terceira ronda e dou, desde já, a palavra ao Sr. Deputado Bruno Dias para colocar as questões, pedindo-lhe, mais uma vez, as minhas desculpas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não faz mal nenhum, Sr. Presidente, eu agradeço, mas não posso é, desde já, garantir que não me inscreva para a terceira ronda, porque ainda vou fazer a segunda. É uma coisa de cada vez...!

Sr. Presidente, Srs. Deputados, queria, antes de mais, registar que nós já temos coisas quanto baste para apurar. É escusado estarmos a começar do princípio com coisas que já foram apuradas.

Eu queria só confirmar, quando falou há pouco do Sr. Stanley Ho, que que estava a falar da Geocapital, da parceria com a TAP para o negócio com a Varig, que, na altura, ainda existia, estávamos em 2004, 2005... Portanto, era só para confirmar que é disto que estamos a falar, não é de mais uma outra coisa que a gente está agora... Temos muitas coisas para descobrir, mas esta já está descoberta, para aí, há 15 anos.

Ora, a questão que eu queria colocar tem a ver com um aspeto que mencionou há pouco, com este corte até ao osso, usando as palavras do Sr. Manuel Beja — aliás, os senhores não se reuniram muito com ele, mas a

gente já o ouviu aqui e ele reconheceu que o corte foi até ao osso.

Há pouco, falou das dificuldades para a manutenção da TAP em Lisboa, nomeadamente das dificuldades na operação da manutenção, e a questão que eu queria colocar — e não falemos do plano de reestruturação, mas falemos das medidas que em nome da reestruturação foram tomadas, mandando para a rua milhares de trabalhadores — no caso concreto desta operação, mas, de um modo geral, na operação da TAP, é a seguinte: queria pedir que nos desse conta da situação e dos impactos do trabalho que deixou de ser feito na TAP, ou seja, em vez de ser a TAP a prestar serviço a outras companhias, passou a encomendar a outras esse serviço para si, desde logo a manutenção, mas também podemos falar dos ACMI (*Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance*) e do que tem sido o recurso a outras companhias, e já falou o caso da Bulgaria Air.

Para terminar, também no mesmo sentido, gostaria de saber dos alertas que fizeram, quer a gestores, quer a governantes, nomeadamente sobre os impactos que iriam ter essas decisões de mandar trabalhadores embora e de neutralizar equipas e capacidade de resposta por parte da companhia.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra para responder, Sr. Paulo Duarte.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Sim, confirmo que a questão do Stanley Ho é essa com a Varig Log, com a Geocapital, isso é público e o «Dr. Google» tem isso tudo e é fácil de encontrar a informação.

É evidente que no plano de reestruturação vai ter de acontecer qualquer coisa, porque, neste momento, temos três carreiras na TAP em que o salário base de entrada está abaixo do salário mínimo. Esta é a degradação que isto chegou. A TAP já não é uma empresa atrativa para se trabalhar, todos os dias saem trabalhadores, antes saíam só das categorias profissionais com maiores valências, digamos assim, saíam pilotos, engenheiros e técnicos

de manutenção de aeronaves; agora, saem de todas as categorias profissionais, saem muitas pessoas que vão para as empresas de segurança, para o Pingo Doce, para... A TAP abre concursos, fecha concursos e as pessoas não concorrem.

Depois, é também a falta de expectativa grande das pessoas que lá estão, porque a vida alterou-se, as coisas mudaram substancialmente e vai ter de haver abertura por parte de quem manda relativamente aos chamados acordos temporários de emergência. Aliás, eu diria que se já foi possível antecipar em dois anos os resultados positivos e, portanto, se já se antecipou em dois anos aquilo que estava previsto, só para 2025, isso significa que, também do ponto de vista de expectativas, pelo lado da receita elas se alteraram, portanto, pelo lado da despesa também terá de haver alguma coisa.

Está a ficar dramático porque, por falta de trabalhadores na área da manutenção, está a haver uma deslocalização muito grande de trabalho. Ou seja, e como estas coisas na aviação têm de se planear com muito tempo, digamos que há uma previsão de, até 2025, provavelmente irem mais de 40 aviões fazer manutenção fora do nosso País, com a agravante de a verba resultante dessas inspeções ir para fora, não ficar cá, com a agravante de alguma perda de *know-how* interna e com a agravante de, pela experiência que temos nas MRO (*maintenance, repair and overhaul*) para onde a TAP tem mandado aviões, haver muita dificuldade em cumprir os prazos de entrega dos mesmos.

Depois, há que explicar que a questão dos ACMI também é resultado do plano de reestruturação. Às vezes passa um bocadinho ao lado, mas a TAP diminuiu o número de aviões substancialmente. O que houve foi um aumento de aviões na Portugália, aviões de muito menor capacidade, e isto houve aqui um objetivo de diminuir custos dentro da empresa, porque as questões salariais e outras da Portugália são substancialmente inferiores às da TAP.

Portanto, digamos que, pela questão dos ACMI, nós percebemos porque é que elas existem: fazem ACMI com aviões com maior capacidade e fazem ACMI porque não têm pilotos, não têm tripulantes e não têm aviões. É um morrer da cura.

O Sr. **Presidente**: — Então agora, fechando a segunda ronda, vamos mesmo à terceira ronda.

Temos registada a inscrição do Sr. Deputado Bruno Aragão. Mais algum Sr. Deputado?

Pausa.

Não.

Então, na terceira ronda temos o Sr. Deputado Bruno Aragão, que tem 2 minutos para colocar a questão ao Sr. Presidente do SITAVA. Faça favor.

O Sr. **Bruno Aragão (PS)**: — Sr. Presidente, antes de mais, queria deixar claro que, evidentemente, não há nenhum conflito institucional entre o sindicato e esta Comissão, portanto, agradeço também os esclarecimentos que deu, dissipando aquilo que nós sabíamos.

A minha pergunta é muito simples. Disse uma frase que é, enfim, relevante no contexto desta audição: «Não há TAP sem o *hub* em Lisboa» — estou a citar a sua frase. Essa foi uma das maiores discussões dos últimos anos sobre a importância desse *hub*. Na privatização em 2015, um dos pontos da cláusula daquele contrato obrigava a que a sede do *hub* fosse mantida durante cinco anos, portanto, a partir de 2021 não haveria qualquer obrigação de manter o *hub* da TAP aqui.

Eu queria só perguntar se tinha conhecimento disso, porque, curiosamente, esse período é relativamente semelhante ao período em que o

Estado faz a garantia sobre a dívida da TAP, o que depois dá origem ao que diz o Tribunal de Contas sobre, na verdade, a TAP se configurar como um acionista único da empresa.

Portanto, a minha questão é muito simples: tinha conhecimento de que, ao fim de cinco anos, não haveria obrigatoriedade de manter o *hub* da TAP em Portugal?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Presidente, quando entender, tem a palavra para responder.

O Sr. **Paulo Duarte**: — Bem, entre muitas, essa foi uma das principais razões por que nos opusemos ao processo de privatização.

Às vezes também passa um bocado esquecido que aquilo que foi feito nessa altura foi uma privatização total da empresa, era feita era a dois tempos. E isso muitas vezes passa e ninguém fala, mas, naquela célebre noite, assim meio à pressa, aquilo que foi feito foi vender a totalidade do capital da empresa, uma parte naquela altura e outra parte mais tarde.

Aquilo que, na altura, achávamos era que a reversão que foi feita podia ter sido mais audaz e não ter deixado, digamos, os trunfos todos na mesma mão. Podíamos ter feito uma verdadeira reversão do processo. Mas, sim, é verdade que era para um prazo de cinco anos, a partir dali valia tudo, e isso acontece com qualquer tipo de processo de privatização deste tipo que esteja a ocorrer.

Aquilo que nós dissemos e mantemos é que aquilo que garante o *hub* em Lisboa é uma adequada participação do Estado português no capital da empresa. Isso é a única coisa que garante o *hub* e, na nossa opinião, a manutenção da TAP tal qual ela deve estar, ao serviço do País.

O Sr. **Presidente**: — Estamos em condições de terminar a nossa audição ao Sr. Presidente do SITAVA, Paulo Duarte, agradecendo-lhe a presença e os esclarecimentos que nos deu, e pedindo-lhe desculpa pelo atraso na gestão do tempo da nossa audição.

Queria transmitir-lhe que, da parte da Comissão, temos todo o interesse em poder trabalhar também no futuro, manifestando, de qualquer forma, a legitimidade, do ponto de vista constitucional, desta Comissão e da Assembleia para trabalhar de forma a esclarecer os portugueses sobre aquilo que se passa numa empresa pública tão importante como a TAP.

Temos também o objetivo de que esse trabalho seja o mais rápido possível, para que isso não conflitue, nomeadamente, com o funcionamento de um dos maiores ativos que temos no nosso País em termos empresariais. Portanto, esse tem sido precisamente o grande trabalho que temos tido, aliás, ainda hoje, em reunião de Mesa com os Deputados coordenadores.

Portanto, queria transmitir que existe em todos os Deputados, em todos os grupos parlamentares, essa preocupação de conseguir dar resposta a esse objetivo, o que, aliás, também senti de todos os sindicatos, quando falei, na semana passada, para os convocar para esta reunião.

Agradeço, mais uma vez, a vossa presença e manifesto a nossa disponibilidade para continuarmos a trabalhar no futuro.

Vamos suspender os nossos trabalhos durante 5 minutos para iniciarmos a próxima audição. Em relação à última das audições, tomei a liberdade de sugerir ao sindicato que vai estar presente que a começássemos pelas 20 horas e 30 minutos, ou seja, o que nos dá tempo para fazermos agora esta audição e irmos para a última das audições programadas. Estamos com algum atraso, mas queria partilhar isso com os Srs. Deputados.

Srs. Deputados, vamos interromper os trabalhos.

Eram 19 horas e 1 minuto.

Srs. Deputados, retomamos os nossos trabalhos.

Eram 19 horas e 8 minutos.

Agradeço ao Sr. Pedro Figueiredo do Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil (SINTAC) pela sua presença e peço desculpa pelo atraso dos nossos trabalhos.

Estamos na terceira audição e o Sr. Pedro Figueiredo informou-me há pouco que iria fazer uma apresentação inicial. Portanto, dava-lhe a palavra, com todo o gosto, para a apresentação perante os Srs. Deputados.

O Sr. **Pedro Figueiredo** (Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil (SINTAC)): — Antes de mais, obrigado a todos e boa tarde.

Queria só deixar aqui uma pequena mensagem que irá introduzir esta apresentação.

O Sr. **Presidente**: — Se puder chegar o microfone um pouco mais à frente, para conseguirmos ouvir.

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Devo dizer que somos um sindicato apartidário, ou seja, não temos qualquer ligação a centrais sindicais, nem tão pouco somos afetos a nenhum partido político. E, em prol da democracia, defendemos a pluralidade de qualquer projeto sindical, que deve ser com todos e não só com alguns, pois caso contrário estaríamos com ideologias orientais ou russas, digamos.

Em termos de representatividade de trabalhadores de terra nos mais de 14 aeroportos nacionais, somos um dos maiores sindicatos no setor da aviação civil, com representação nas empresas SATA (Serviço Açoriano de

Transportes Aéreos), TAP, GroundForce, ANA (Aeroportos e Navegação Aérea), Portway, entre outras. Ou seja, temos cada vez mais e maior preponderância na defesa desta classe social de pessoas e de trabalhadores, que contribuem diariamente para um dos maiores indicadores, o PIB (produto interno bruto), por via do turismo, que é um dos pontos fortes do nosso País. Poderiam ser outros, mas este é um deles.

De qualquer forma, é isso que fazemos: defendemos estas pessoas, que trabalham neste setor, que tem sido muito fustigado ao longo destes anos.

Passando ao nosso objetivo sindical na TAP, o objetivo deste sindicato na TAP é a defesa dos trabalhadores de terra da TAP, independentemente da sua profissão e de forma digna, diga-se. Defendemos uma TAP com controlo público e que a companhia tenha a melhor visibilidade possível, excluindo, desde logo, privatizações. Falando mesmo da TAP, que é disso que falamos, privatizações com empresas espanholas.

Defendemos o *hub* de Lisboa e quem sabe, num futuro, um novo *hub*, ou algo similar, para a zona norte do País, nomeadamente no Porto e no sul, também não esquecendo as Regiões Autónomas.

Defendemos o setor da manutenção, que é tão importante na obtenção de fontes de rendimento e na criação de postos de trabalho altamente qualificados.

Quero também dizer que, acima de tudo, os resultados positivos se devem aos esforços dos trabalhadores e que, neste momento, é urgente levantar os cortes em vigor na TAP, porque isso estrangula a sua própria atividade.

Sobre a mediatização da TAP — e para terminar —, entendemos que é inaceitável verificar-se a utilização da TAP como um instrumento político, de lutas partidárias, ou outras razões. Dizemos isto porque a imagem negativa que a empresa passa afasta clientes e desvaloriza cada vez mais a TAP, e quem paga, no final, são os trabalhadores.

Para concluir, há muita gente que quer que esta situação continue, mas é preciso perceber que da TAP dependem muitas famílias, já para não falar das diversas empresas que gravitam à sua volta. Este é um assunto demasiado sério para nós e desejamos que rapidamente se chegue a conclusões, porque a cada dia que passa nesta situação, a TAP está a perder valor. Inclusivamente, este clima está a levar à saída de pessoas e de trabalhadores, bem como à dificuldade na contratação. E, com o verão, que se avizinha, a TAP muito dificilmente poderá desempenhar devidamente a sua atividade.

Esta era a introdução que queríamos fazer em nome deste sindicato.

O Sr. **Presidente**: — Vamos fazer, então, a primeira das rondas dos Srs. Deputados. Usa da palavra, pelo Grupo Parlamentar do Partido Socialista, a Sr.^a Deputada Cristina Sousa. Tem 3 minutos.

Esta primeira ronda pode ser feita por pergunta/resposta.

Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Muito obrigada, Sr. Presidente. Cumprimento o Sr. Presidente do Sindicato e quem o acompanha, muito obrigada pela vossa presença.

Começaria com um primeiro tema, que tem a ver com o plano de reestruturação. Este plano veio salvar a TAP, no fundo. Quanto a isso, importa salientar que a empresa é um pilar fundamental para a economia portuguesa.

Vou só partilhar alguns números que deve conhecer. Em 2019, o ano antes da pandemia, o contributo da TAP para a economia era de entre os 2,3 a 2,6 mil milhões de euros. O contributo para as finanças públicas andava na casa dos 0,9 a 1,1 mil milhões de euros. O contributo para as exportações era de 2,6 mil milhões de euros e a TAP empregava, nesse ano, quase 10 000 trabalhadores.

Por isso, este plano de reestruturação apresentado incorporou um conjunto de transformações significativas para a operação da TAP, de forma a garantir a sua viabilidade económica, mas também a sua sustentabilidade em 2025.

Assim, colocava-lhe uma primeira questão, Sr. Presidente. Considera que os auxílios de Estado em 2020 e 2021 foram essenciais para garantir a viabilidade da companhia?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Sim, considero.

Consideramos que sim, mas o que não entendemos é o paralelismo de nacionalizar a TAP e agora querer reverter. Esse paralelismo é que nos é difícil entender, embora possa ter aqui uma ideologia.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Ainda relativamente a estes auxílios do Estado, os tais 3,2 mil milhões de euros injetados pelo próprio Estado, fala-se muito deles. No entanto, ouvi-se pouco falar sobre os postos de trabalho diretos e indiretos que a insolvência da TAP iria colocar em causa.

Colocar-lhe-ia então esta questão: Qual seria o impacto da insolvência para os trabalhadores que o sindicato representa?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — O impacto seria catastrófico, até falando no espetro da atividade em si. A TAP é, historicamente, a mãe da atividade da aviação em Portugal e à TAP está agregado todo um conjunto de outras empresas e de outros trabalhadores que estão indiretamente ligados a ela.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Foram também implementadas um conjunto de medidas voluntárias, entre as quais a rescisão por mútuo acordo, o trabalho a tempo parcial, licenças não remuneradas, entre outras.

Como é que percecionaram, na época, a existência destas medidas voluntárias? E, ainda uma outra questão, acompanharam a implementação destas mesmas medidas?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Não acompanhámos como quereríamos, porque quando entrou o Conselho de Administração liderado pela Sr.^a Christine, estas políticas na TAP, numa fase inicial poderão ter corrido mais ou menos, mas depois revelaram-se pouco adequadas e, do ponto de vista sindical, foi realmente catastrófico, porque houve aqui, digamos, uma política de recursos humanos mais de imposição.

Em relação às medidas que foram acordadas, essas medidas foram muito difíceis na altura, mesmo para nós, sindicatos. E não esquecer o despedimento que isso também acarretou.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Mudaria agora de tema e passaria para uma questão que tem a ver com as relações e os canais institucionais que eram estabelecidos com o Presidente do Conselho de Administração.

E porquê esta questão? Porque, aquando da vinda do Dr. Manuel Beja a esta Comissão de Inquérito, ele referiu que uma das grandes preocupações era efetivamente o diálogo e as boas relações com os vários parceiros, inclusive com os trabalhadores.

Assim sendo, a pergunta que lhe colocava é se realmente existiam esses canais de comunicação com o Presidente do Conselho de Administração.

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Nos últimos dois anos, o diálogo foi muito difícil e muito curto. Aliás, a sua pergunta recorda-me das últimas interações, nomeadamente do nosso pedido de revisão salarial em dezembro, em que nos chamaram apenas, pareceu-nos, como se para apresentar uma

agenda, só para depois, em fevereiro, nos chamarem a dizer o que é que iriam implementar por via de ato de gestão.

Portanto, não houve uma negociação sequer. Não sei se houve com outros, mas conosco não houve.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, penso que ainda tem uns segundos, porque houve aqui uma falha na contagem do tempo. Pedia-lhe que concluísse, por favor.

Muito obrigado.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Muito obrigada, Sr. Presidente.

Colocaria, então, duas questões muito rápidas.

Tem-se falado do *hub* de Lisboa. A primeira questão que lhe colocaria, Sr. Presidente é a seguinte: qual a perceção do vosso sindicato relativamente à importância do *hub* de Lisboa para a TAP? Esta é a primeira questão.

Depois, uma outra questão: tinham noção, ou conhecimento, que a reprivatização em 2015 permitiria que, a partir de início de 2021, não houvesse a obrigatoriedade de manter o centro de operações TAP em Lisboa?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Pode só repetir a última pergunta, desculpe?

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Se tinha conhecimento...

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, faça favor.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Peço desculpa, Sr. Presidente, peço desculpa.

Então, muito rápido. A pergunta é se tinham conhecimento, aquando da reprivatização, em 2015, que isso iria permitir que, a partir de 2021, não houvesse obrigatoriedade de manter o centro de operações TAP em Lisboa? Tinham conhecimento disso?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — É o seguinte, e só para fazer uma ressalva, até para as próximas perguntas: eu sou o Presidente do sindicato, mas não sou trabalhador da TAP.

Portanto, em 2015, do meu conhecimento — e poderei estar a dizer algo que pode não ser o mais correto —, não estávamos a par dessa situação.

Em relação ao *hub* de Lisboa, já foi dito aqui: não há TAP sem *hub*, isso é mais do que certo e, diria mais, até pela manutenção, mas, agregado a isso, temos todos os outros setores que a TAP também traz consigo bem como o turismo, etc.

Mas estes dois setores, estes dois factos, são realmente estratégicos. A TAP é histórica para o nosso País, a TAP é histórica e, sem este *hub*, estamos convencidos que não há TAP. E mais, acho que se deve pensar estrategicamente, e isso caberá à gestão e também à tutela, o que fazer com a zona norte do País e qual o contributo da TAP para um possível *hub*, ou algo parecido, não esquecendo também o sul e as regiões autónomas, tal como já disse.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra pelo Grupo Parlamentar do PSD o Sr. Deputado Paulo Moniz.

Sr. Deputado Bernardo Blanco?

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, posso ficar para o fim?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, penso que consensualizámos que, nestas, podíamos fazer alguma alteração na nossa ordem, com o acordo de todos.

Sr. Deputado Paulo Moniz, faça o favor de colocar as questões.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, cumprimento o Sr. Presidente do SINTAC.

A primeira pergunta que lhe faço é a seguinte: tivemos conhecimento que hoje houve uma Reunião Geral de Trabalhadores na TAP — presumimos que incluindo os sindicatos —; tem conhecimento desta reunião e quando é que ela foi convocada?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Não, não temos conhecimento dessa reunião. Não sei se foi uma reunião interna dos trabalhadores.

Não tenho conhecimento.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Falou-nos da preocupação que tem em relação ao *hub* de Lisboa, que é fundamental para a TAP. Aquando da privatização, em 2015, foi previsto um instrumento de comissão paritária em que o Estado e o País tinham um poder preponderante e maioritário para acompanhar, nomeadamente, a presença do *hub*. Tem conhecimento se esta comissão funcionou?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Não, não tenho conhecimento. E, mais uma vez, para não estar a dar uma informação errada, não me lembro de ter recebido alguma convocação nesse sentido.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Qual é a sua visão sobre o negócio da manutenção no Brasil, no grupo TAP e do impacto de mais de 1000 milhões nas contas?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — O conhecimento que tenho desse tema é todo pela comunicação social e pelo que os meus colegas da direção deste sindicato vêm falando internamente.

A ideia que tenho é de que foi um negócio ruinoso e penso que todos, sobejamente, saberão chegar a essa conclusão. Agora, se foi ou não foi, não tenho factos ou elementos para poder...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Já reuniu com o novo presidente, o Dr. Luís Rodrigues, e tem alguma expectativa ou indicação sobre a reversão dos cortes salariais?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Sim, já reunimos com o Dr. Luís Rodrigues. Fizemos uma primeira reunião, em que estiveram todos os sindicatos.

Devo dizer que o Dr. Luís Rodrigues era o antigo CEO da SATA e já tive a oportunidade de dizer, nomeadamente na comunicação social, que tivemos uma experiência que se pode dizer positiva, com toda a franqueza, embora a expectativa ou os fatores que irão condicionar serão outros, na TAP.

Como disse, tivemos essa experiência positiva na SATA, da qual também temos uma forte representação, e tem estado a correr bem. Ainda agora, na segunda-feira passada, tivemos uma reunião com a comissão de acompanhamento da privatização da SATA, e tem estado a correr normalmente.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Vou pedir à Mesa para repetir novamente a pergunta, porque aposto...

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. Deputado, pode repetir.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Não contando o tempo, não é? Como é evidente.

O Sr. **Presidente**: — Com certeza, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Agradeço a sua explicação, mas perguntei-lhe, sobre a TAP — a SATA poderá ser mais à frente —, se, do contacto que teve com o Dr. Luís Rodrigues, tinha ou não alguma informação da reversão dos cortes que foram feitos em termos de vencimentos.

Obrigado.

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Tem razão, esqueci-me de responder a isso.

Não, não temos ainda qualquer informação.

Há uma carta aberta, que já foi aqui falada através do meu colega, o Ricardo Penarróias. Essa carta aberta está em aberto e vamos aguardar o que é que poderá vir daí. Mas, para já, é isso.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Qual é a sua interpretação do Governo do Dr. António Costa, que recompra, nacionaliza e, agora, quer privatizar a grande vasta maioria do capital da TAP? Este ziguezague, como é que vê isto?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Sabe que, na vida, temos, por vezes, de mudar de estratégias. Eu vejo isso assim. Não é?

Embora haja aqui também alguma... Como é que é que hei de caracterizar? Embora possa haver aqui alguma estratégia também política. Mas, essencialmente, é assim que vejo. Não vejo outra forma, embora em 2015, salvo erro, tenha sido necessário formar Governo, tenha sido preciso fazer acordos e, se calhar, talvez tenha sido por isso.

Esta é a minha opinião. Poderei estar errado, ou não, mas é o que acho.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Pedia-lhe que elaborasse um bocadinho mais, porque foi muito curto na resposta e eu gostava de perceber melhor a sua posição.

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Quer que eu elabore o que respondi?! Vou repetir um bocadinho aquilo que disse, porque não... Comecei por dizer que toda a gente, na vida, muda de estratégia ou até de opiniões. Acho que isso é perfeitamente natural e só não muda quem, efetivamente, não tem solução. Pelo menos, eu penso assim.

À parte disso, à parte de dizermos que pode ter sido uma mudança de estratégia, há elementos que mudam, há fatores que mudam. Paralelamente a isso, talvez para formação de Governo, e também disse isso há pouco. Poderá ter passado por aí, ou não, não sei.

Portanto, isto é apenas a minha opinião, uma visão completamente externa a todos os pensamentos que possam estar nesta sala, mas é isso. Pode ter havido aqui, também, algo nesse sentido. E agora, este *volte-face*... Não sei dizer, sinceramente não sei, porque é que... Será mais produtivo? Não será? Há elementos que nós não temos e que outros têm? É mudança de estratégia? É mudança de opinião?

Lá está, existe uma série de fatores que poderão estar aqui em causa, que são do meu desconhecimento.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Qual dos modelos prefere para os seus associados e qual é a sua opinião sobre esta nova mudança, que custou mais de 3200 milhões de euros aos portugueses?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Pode elaborar melhor a sua pergunta, já agora?

Risos.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, as perguntas têm de ser feitas de uma forma suficientemente elaborada. Isso fica ao seu critério, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Há quanto tempo o senhor é presidente do Sindicato?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Sou presidente do Sindicato desde julho do ano passado e, antes, fui vice-presidente durante quatro anos, portanto... Eu diria que vice-presidente ou presidente é a mesma coisa. Aliás, até costume dizer que presidente ou dirigente é a mesma coisa. E já estou no sindicalismo desde 2009.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Além da TAP, quantas companhias acompanha?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Quantas companhias é que representamos? Quantos associados? Assim, de cabeça, companhias aéreas: SATA, Portugália, Ryanair... sim, é isso.

Agora, como eu disse há pouco, somos representantes de trabalhadores de terra. Aí, então, é que é uma panóplia de várias empresas.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Quantas?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Olhe, para cima de 10... por aí.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Muito bem.

Quanto a esta estratégia, que vai agora ocorrer, de privatização, os senhores foram envolvidos em algum momento? Pediram a vossa opinião? Manifestaram esse interesse?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Não.

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — E acha importante serem ouvidos e envolvidos? Em que medida?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Claro que sim.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — E qual é o vosso anseio neste processo de privatização?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — O nosso anseio, na TAP, basicamente, resume-se a que a TAP possa desaparecer a breve trecho, sendo privatizada.

Aliás, mesmo quanto às próprias políticas que temos presenciado em outras empresas que foram também privatizadas o resultado nunca foi

satisfatório. E como não foi satisfatório entendemos que... Aliás, na TAP, mais especificamente, tal como eu já disse, é, essencialmente, pelo *hub* e pela parte da manutenção.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Portanto, nesta evolução de estratégia ou de pensamento — que acha natural, na TAP como na vida —, que o Governo de António Costa assim entendeu, o seu principal receio é de que esta estratégia conduza ao desaparecimento da TAP. É isso?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Não considero isso, porque na última reunião que houve, de apresentação da TAP, com o Sr. Ministro João Galamba, o mesmo garantiu-nos o *hub* e a manutenção. Eram dois fatores, e por isso é que considero o que considero.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Desculpe, não percebi. Fiz-lhe a pergunta, há bocadinho, sobre se tinha tido alguma reunião ou conversa com vista a requisitos da privatização e disse-me que não, mas agora diz-me que reuniu com o Ministro João Galamba e que tem duas garantias no processo de privatização. Em que é que ficamos?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Foi porque não percebi a sua pergunta, há pouco. Não percebi ou não entendi da forma que deveria ter entendido.

Esta reunião com o Ministro João Galamba ocorreu com todos os sindicatos, quando entrou em funções, daí essa reunião, mas não foi uma reunião a solo, digamos.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Diga-me outra coisa. que gostaria que elaborasse connosco: grande parte dos resultados da TAP têm muito a ver

com o contributo dos cortes de 25 % na massa salarial. Quanto é que entende que é este peso no resultado de 66 milhões de euros?

Ou seja, qual é o peso, nesses 66 milhões, que estima dos cortes de pessoal nos resultados?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Eu não tenho esses dados, não consigo aferir qual é o peso. E, repare, não tenho esses dados por falta de diálogo, porque não há informação que nos possa auxiliar, para podermos aferir, negociar, visionar quais são as melhores medidas que podemos negociar para estes trabalhadores.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Está a dizer-me que há opacidade na relação laboral com os sindicatos, de informação?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Essencialmente nos últimos dois anos.

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Quanto aos seus associados, em relação aos cortes que foram feitos, qual é a expectativa deles, em termos de *timing*, para recuperar?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Em termos de mercado, para recuperar?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — De *timing*. Qual é a expectativa dos seus associados sobre em que momento estão a pensar ter de volta o valor sem cortes?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — A expectativa, para já, é até 2025. Mas, numa ótica de redução, seria radical e penso que a sensação que existe é de

que esses cortes sejam rapidamente findados. Não temos... Isto é, a perceção e o sentimento são disso mesmo.

Os cortes já não se justificam, neste momento. Há um grande crescimento da TAP, os melhores resultados, e, portanto, é isso.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra o Sr. Deputado Filipe Melo, do Grupo Parlamentar do Chega.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): —Muito obrigado Sr. Presidente.

Cumprimento os Srs. Representantes do SINTAC.

Gostava de começar por tocar num ponto que me parece chave, e há de concordar comigo. Acho estranho que os Srs. Deputados do Partido Socialista e do Partido Social Democrata falem no *hub* de Lisboa, mas acho mais estranho ainda quando o Ministro João Galamba fala no *hub* de Lisboa, porque não há *hub* de Lisboa. Não há.

As cidades não têm *hub*, os aeroportos não têm *hub*. O *hub* é da TAP, é a TAP. São as companhias aéreas que fazem o *hub*, são as companhias aéreas que detêm o *hub*. E se a TAP for vendida à Turkish, por exemplo, vai passar a ser o *hub* da Turkish em Lisboa. É importante esclarecermos isto de uma vez por todas, porque estão a dar-se muitos chutos na gramática quando se fala no *hub* de Lisboa. É o *hub* da TAP. Isso é importante até para o resto do debate que vamos ter.

O Sr. Presidente disse que o Sr. Ministro João Galamba lhe assegurou a continuidade do *hub*. Ora bem, o Sr. Ministro João Galamba não a pode assegurar. Primeiro, e volto a referir, não pode dizer «do *hub* de Lisboa». Ponto. Se vai vender a TAP, perdeu o *hub* da TAP, e perdeu algo que é muito estratégico para o nosso País. Isso é claro e é evidente.

Mas, ainda do Ministro João Galamba, deixe-me perguntar-lhe o seguinte. Está referida, num comunicado vosso, a seguinte frase: «É evidente

a falta de orientação por parte da tutela.» Até aí, nós também concordamos. «E a TAP não pode ser gerida por navegação à vista.» Sr. Presidente, peço que nos explique um bocadinho mais isto, com que concordamos, mas queria que fosse mais a fundo.

Entretanto, assumiu a presidência o Vice-Presidente Paulo Rios de Oliveira.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, terá crédito.

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Antes da navegação à vista, não estarei de acordo com o que falou sobre o *hub*, mas isso são opiniões meramente pessoais. Porque, então, assim, o que é o *hub* da Lufthansa em Frankfurt e o que é o *hub* da Brussels em Bruxelas daria aqui uma discussão, se calhar, grande. O que é certo é que o *hub*, seja da Turkish, seja da Air China, acarreta muitos postos de trabalho, diretos e indiretos. Essa é que é a verdade.

Falando da «navegação à vista», esse comunicado há de ter um contexto, há de ter um *timing*, que não sei agora qual foi, mas, se bem me recordo, isso tem tudo a ver com a questão das indemnizações, da Alexandra Reis, das nomeações e, digamos, daquela sensação que nós temos ou tínhamos de «Vamos agora fazer isto para poder remendar aqui e agora vamos fazer aqui».

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Foi quando houve a apresentação dos resultados.

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Ah, foi quando houve a apresentação dos resultados. Sim, mas tem a ver com isso. Tem a ver com isso, o «navegação à vista». Digamos que isto é um bocado típico do português, de arranjar

soluções. Todos nós somos portugueses e, portanto, acho que estamos todos um bocadinho sujeitos a isso. Uns mais, outros menos, como é lógico.

Agora, sobre o «navegação à vista», era isso. Entendemos que, fosse este Governo ou qualquer outro, poderia ser mais ou menos mais do mesmo, porque as coisas vão acontecendo e depois acaba-se por fazer uma gestão à medida e daí essa expressão do «navegação à vista».

A falta de orientação, se calhar, teve a ver com a mudança também de ministros e o Sr. Ministro João Galamba, há pouco tempo com esta pasta, poderá ter alguma dificuldade. Digo eu, não sei. Não sei se estarei a fazer um juízo correto.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, peço que não seja contado o tempo, porque há um bocado continuou a contar e eu faço uma questão breve.

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Está registado, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Acho que a sua resposta foi esclarecedora.

Ainda relativamente ao Ministro João Galamba, percebo o seu comentário, mas houve outro dirigente sindical que disse isto, que eu passo a citar: «O Ministro tem um desconhecimento profundo da realidade da TAP, dos procedimentos das empresas e dos seus sindicatos.» Por outras palavras, disse que era melhor que o Ministro estudasse o que é o dossiê TAP, e isto já são palavras minhas, para não dizer mais asneiras sobre a TAP. Que comentário é que tem sobre isto?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Foi um dirigente nosso que disse isso?

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Foi outro.

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Ah, foi um outro. Como eu disse há pouco, a TAP vem sendo dirigida por pessoas com... Agora estou a falar da gestão, não dos Ministros, porque não sei o que caberá mais à tutela. À tutela caberão provavelmente as decisões estratégicas, não é? E a gestão, para gerir. Agora, é lógico que qualquer ministro que tenha de agarrar esta pasta tenha de fazer isso que você acabou de dizer e que o meu outro colega disse, porque, se não, será «navegação à vista» mesmo, novamente. Efetivamente, eu costumo dizer que podemos saber muita coisa, todos aqui podemos saber muita coisa e falar de muita coisa. Mas, quando não estamos por dentro, dificilmente faremos uma boa gestão. Se calhar, é nesse sentido. Portanto, isto, falar, é fácil, e saber também é fácil, mas estar por dentro é que conta.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, então concorda que o Ministro que está agora na tutela, independentemente, e pode ser por causa do tempo, está impreparado?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Não concordo nem discordo. Para poder aferir isso, para já, tem de se deixar passar um bocadinho mais e perceber. Mas não posso concordar nem discordar que o Sr. Ministro possa estar incapaz de estar com esta pasta. Ainda não o demonstrou, entrou em funções há dois, três meses. Não sei.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, o mesmo dirigente sindical disse também, aqui nesta Comissão, que o caso da Eng.^a Alexandra Reis é a ponta do icebergue. Portanto, haverá muitos mais casos idênticos ao da Eng.^a Alexandra Reis. O que é que nos pode dizer sobre isso?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Olhe, não sei. Sinceramente não sei, mas há muitas histórias por aí, certamente, sobre isso, que podem ser exploradas. Julgo que isso não é o mais importante neste momento, embora, para o futuro, tenha de ser uma lição, e há que olhar para esses exemplos que vieram de trás e, até, diga-se, também no passado. Quando digo no passado, até digo que, há 20, 30 anos, sempre se ouviu falar dessas indemnizações e desses casos. Só que nunca vieram a público. De facto, é uma situação desagradável. Mas, como eu disse, para o futuro, há que aprender.

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Sr. Deputado Filipe Melo, devido à dificuldade de contagem, perdeu-se aqui um bocadinho o rumo ao tempo. Entretanto, vou conceder ao Chega mais 30 segundos, na certeza de que não sai prejudicado com isso. Faça favor de continuar.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Ou seja, para três minutos ainda falta um bocadinho mais, mas agradeço. Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Presidente, do que eu depreendo da sua resposta, existem, efetivamente, mais casos. O Sr. Presidente deve ter algum conhecimento, mas não terá provas disso, naturalmente. Portanto, isto é mesmo «navegação à vista».

Quer dizer, temos mais casos para sair. Temos um Ministro impreparado e, de certa forma, à procura da competência necessária para tutelar uma empresa com a importância estratégica que a TAP tem para o País, para os trabalhadores e para todo o ramo, inclusive, da aviação, dada a importância do que já falamos no início, do *hub*. Acha que há muito ainda por descobrir que possa ser importante sabermos, ou estará já tudo descoberto?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Para descobrir, talvez. Mas, tal como já disse, não partilho da opinião da impreparação, para já. Como disse há pouco, é necessário aqui algum tempo e espaço para as coisas acontecerem. Agora, casos e casinhos, poderá haver, com certeza.

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Passamos então ao Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal e tem a palavra o Sr. Deputado Bernardo Blanco.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, há pouco eu tinha pedido para ser em último, porque tive de ir ali consultar um documento e, se o Sr. Presidente não se importasse, tendo em conta que o Sr. Deputado Bruno Dias também foi muito gentil e disse que poderia falar, eu acabava só aqui de me preparar.

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Sr. Deputado, nada a opor. Então, tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias, do Partido Comunista Português.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, nestas, como nas outras audições, julgo que existe abertura dos vários grupos parlamentares para gerirmos com alguma flexibilidade a condução dos trabalhos nesse aspeto.

Sr. Presidente, Srs. Deputados, começo por cumprimentar a delegação do SINTAC e agradecer a vossa presença. Não vou desenvolver uma linha de inquirição ou pedir que o vosso testemunho nesta Comissão de Inquérito seja baseado em interpretações ou comentários. Não lhe vou pedir para comentar declarações de outros dirigentes sindicais, nem vou dizer o que é que pensa que poderá explicar aquela opção. Vou centrar-me apenas em três ou quatro tópicos e pedir alguma informação sobre o acompanhamento e a

informação que o SINTAC teve na altura e a intervenção que possa ter desenvolvido ao longo destes últimos anos.

Por um lado, tenho a questão que tem vindo a ser tratada ao longo da tarde e destas audições, que é o problema que sempre foi a questão da manutenção Brasil, um estrago na TAP e nas contas da TAP maior do que aquele que foi provocado pela crise pandémica. A pergunta é se o sindicato conhecia esta situação; se a acompanhou ou se teve alguma intervenção nessa matéria; se alertaram, que entidades e que resposta tiveram.

A segunda questão tem a ver com o tema da destruição de postos de trabalho, da quantidade de trabalhadores da TAP e do grupo TAP que foram mandados embora para o desemprego, do impacto desta decisão não apenas na vida dos trabalhadores, mas na vida da TAP, isto é, na operação da companhia. Gostávamos que nos dessem nota da forma como esta matéria foi tratada por parte do sindicato; que exemplos concretos podem ter em conta ou podem transmitir relativamente a essa situação de falta de trabalhadores; e que custos isso comportou para a operação.

Por falar em *hub*, não tenho tempo agora para explicar o que é um *hub*, não vale a pena, mas a gente há de lá chegar. O que é certo é que, com a privatização da ANA (Aerportos de Portugal), a TAP foi perdendo centralidade no seu próprio *hub*, o que, que eu saiba, não acontece em mais nenhum *hub* do mundo. A questão do *hub* é que, no aeroporto do *hub*, a companhia joga em casa, seja a British Airways em Londres, seja a Iberia em Madrid. Em Lisboa, não está a ser assim, a TAP não está a jogar em casa. Gostava de perguntar se conhecem esta situação. Estou a lembrar-me de exemplos concretos que reflitam essa realidade em prejuízo da TAP, com vantagem para outras companhias, nomeadamente, mas não vou estar a responder em seu nome e a perguntar se concorda. Vou só perguntar-lhe se tem essa questão presente, se tem essa matéria relativamente ao acompanhamento que o sindicato faz.

Eram estas três questões que tinha para lhe colocar, convidando-o a que agora possa responder, gerindo o seu tempo de resposta.

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Sobre a manutenção Brasil, a nossa intervenção, e neste caso, agora, vou falar dos meus colegas, eu não tenho dados suficientes para poder falar sobre isso agora aqui.

Sobre a segunda questão, do despedimento e das medidas pós-covid, aquilo que poderei dizer, e muito sinteticamente, é que, por parte dos trabalhadores e por parte dos nossos dirigentes, nos chegou a informação de que não conseguiam entender qual o algoritmo que tinha sido utilizado, passe a expressão, porque depois aquilo que se viu e que se sentiu no terreno foi: «Então, mas aquele colega foi-se embora? Ele era o melhor aqui da secção...». Agora estou a dar um exemplo, mas diz-se: «Ele foi embora... Pá, não, ele era impecável, pá, mas aquilo era o algoritmo.»

Portanto, nesse aspeto, eu penso que... Lá está, e estar a voltar a falar na pessoa que saiu, a Sr.^a Christine... Passado é passado, mas penso que, do ponto de vista sindical, tal como eu já tinha dito, não correu bem. Essas medidas, aliadas à falta de diálogo, aliadas a alguma inoperância, digamos, estratégica não foram... É que uma empresa para poder sobreviver, sobreviver ou para ser bem gerida, tem de começar por uma coisa chamada «pessoas». E quando não se começa por uma coisa chamada «pessoas», a situação fica complicada, e depois começa a ser uma escalada, que culminou naquilo que vimos.

Em relação ao *hub* de Lisboa e ao impacto, eu devo dizer — e de certeza que, se calhar, concordarão — que a privatização da ANA veio trazer uma agressividade em termos de mercado e quando entramos nesse espectro, as pessoas começam a ficar para trás, começando logo por aí.

Em relação ao *hub* da TAP em Lisboa e à sua gestão, cabe à ANA fazê-la e não sei quais foram os pormenores da privatização da ANA, não sei

o que é que foi assegurado em termos de TAP. Certamente isso é que poderia ser objeto de verificação e de análise, porque, como eu disse, estamos perante um grupo gigantesco que detém os principais aeroportos nacionais, e é verdade — e devo dizê-lo com toda a franqueza — que a TAP, parece-me, está a ser colocada em segundo plano — parece-me, não estou a dizer que está, mas parece-me — em relação à gestão que, neste caso, o grupo Vinci está a desempenhar no aeroporto; como também há coisas que estão a correr melhor do que quando era pública.

Mas é verdade que a TAP tem tido menos mangas. Não estou a dizer que a TAP tenha de ter prioridade, mas penso que é possível haver aqui uma gestão mais equitativa no que toca às condições para a TAP operar, ainda mais sabendo que a TAP é um *player* muito importante para os portugueses e também para o próprio grupo Vinci, que também tem de perceber isso.

E, por exemplo — e agora vou dar aqui só um pequeno exemplo, para não me alongar muito mais sobre este tema do *hub* —, há pouco ouvi falar na Ryanair e fazerem-se comparações, mas acho que não se deve fazer a comparação com a Ryanair, mas se calhar com a EasyJet, porque a EasyJet...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Neste tema não há dúvidas.

Entretanto, reassumiu a presidência o Presidente Jorge Seguro Sanches.

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Sim. E, portanto, neste caso, e agora para terminar, quanto à questão das mangas e da gestão aeroportuária, por assim dizer, recentemente — não sei se faz agora um ano, acho que já fez um ano —, a EasyJet ficou com alguns *slots* que eram da TAP. E em face disso, o que é que aconteceu? A EasyJet operava numa determinada zona do aeroporto, que era o Terminal 2 — que, na minha opinião, acho que até era

completamente adequado ao tipo de operação que a EasyJet tem em Lisboa —, e como a EasyJet ganhou esses *slots*, ou ficou com esses *slots*, optou por deixar de operar no Terminal 2.

Ora, como sabem, o aeroporto de Lisboa está lotado, e por causa dessa falta de espaço, a EasyJet deixou de operar no Terminal 2 em exclusivo — que na minha opinião até era mais vantajoso, até em termos de custos, porque o passageiro está logo ali para embarcar, o que também era mais rápido — mas — para terminar novamente, e já me estou aqui a alongar, depois nunca mais acabo — isto veio fazer com que a EasyJet passasse a ocupar o espaço que a TAP estava a ocupar, por essa perda de *slots*, é verdade. Mas eu penso que não justificaria a TAP ter... Ou seja, não justificaria mesmo a EasyJet ter saído do Terminal 2 e passar para as mangas, porque assim deixou de haver espaço para a TAP.

Ora, então assim temos de defender aqui uma gestão mais equitativa. Mas se a EasyJet saiu do Terminal 2 e de repente ocupa as mangas todas, cabe à gestão, e não a nós, fazer o melhor cenário.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra, ainda nesta primeira ronda, o Sr. Deputado Bernardo Blanco. Faça favor, Sr. Deputado Bernardo Blanco.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, queria agradecer também ao Sr. Deputado Bruno Dias e aproveitar para cumprimentar ambos.

O anterior sindicato que aqui esteve disse-nos que hoje esteve reunido com o CEO. Não me parece a melhor prática, mas adiante ... Gostaria de saber se já estiveram também reunidos com o novo CEO.

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Não, nós não estivemos reunidos com nenhum CEO, sem ser naquela reunião de apresentação.

Se o sindicato anterior esteve, como eu disse há pouco — deixe-me só voltar aqui a citar, se me permite —: «Nós, em prol da democracia, defendemos a pluralidade de qualquer projeto sindical; e deve ser com todos e não só com alguns.» Eu disse isto logo no início. Se esteve ou se não esteve...

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — O Sr. Deputado está-me aqui a indicar que eu posso ter percebido mal, por isso também vou retirar a pergunta e já vou ver melhor o enquadramento, e na próxima ronda já vejo.

Falou, no início, em relação à operação da nacionalização de 2020 e falámos aqui dos potenciais impactos. Gostaria de saber se foi apresentada alguma comparação de cenários entre a nacionalização — que foi uma exceção na Europa — e entre apoio aos acionistas — que foi o que aconteceu na esmagadora maioria dos países, onde também a maioria deles já devolveu dinheiro.

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Não, que eu saiba, não nos foi apresentada nenhuma comparação de cenários em relação a outros intervenientes.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Disse, no início da sua apresentação, que queriam controlo público da companhia, anotei aqui, mas também disse que não queria que a TAP fosse usada como instrumento político.

Parece-me um bocadinho difícil isso acontecer, quase incompatível, como também vejo pela sua expressão facial; e, mais que instrumento político, o que também vemos agora é que tem sido mesmo usado como instrumento partidário também.

E, já que falou no Porto — que foi também um dos assuntos da audição anterior —, gostaria de lhe perguntar sobre o Porto, dando aqui um exemplo claro de um instrumento partidário, digamos assim, em que, em plena

campanha eleitoral, nos dias 10 e 11 de janeiro de 2022 — ou seja, enquanto já estava a haver debates televisivos, e nas vésperas do debate do PS com o PSD e do PS com a Iniciativa Liberal, sendo a TAP, obviamente, um dos grandes temas —, o Sr. Secretário de Estado, Miguel Cruz, pedia diretamente à CEO dados sobre a TAP no Porto, sobre passageiros, sobre estadias, etc. E a Sr.^a CEO enviou um estudo da TAP. Gostava de ter a sua opinião, quer sobre os pressupostos, quer sobre as conclusões desse estudo; sobre a fraca, e cada vez menor, existência da TAP no Porto.

Os pressupostos são muito simples — até lhe peço, se quiser, que aponte — e são cinco. Primeiro, a companhia de bandeira só tem um *hub*; segundo, o aeroporto de Sá Carneiro não tem dimensão para ser um *hub* e precisaria de fundos adicionais que poderiam ir a quase 1.5 biliões; terceiro, Lisboa tem mais tráfego, quer de negócios, quer de lazer, tem mais turismo; quarto, Lisboa tem menos concorrência *low cost* e mudar rotas para o Porto obrigava a perder *slots* em Lisboa; e quinto, as rotas do Porto apresentam perdas significativas mesmo em conectividade. Estes são os cinco pressupostos.

Depois, a conclusão é de que no Porto o tráfego deve ser ponto a ponto, com foco no lazer, de que se deve aumentar ainda mais a sazonalidade — por isso cada vez mais voos no verão e menos no resto do ano — e ter uma frota de menor dimensão.

Claramente, há uma razoabilidade económica da TAP para não investir no Porto.

Gostaria de saber, primeiro, se concorda com os pressupostos e, depois, se concorda também com as conclusões.

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Concordar ou não concordar com estes pressupostos...

São os pressupostos que vieram da... desculpe, da...

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Da CEO da TAP.

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — Da CEO da TAP...

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente posso precisar?

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Este estudo foi feito pela TAP, foi a CEO que o enviou; assumo que não foi a CEO a fazer a apresentação, não é?

O Sr. **Pedro Figueiredo**: — É assim, vendo friamente, teria de absorver estes pressupostos primeiro para poder responder claramente às suas questões.

Mas devo dizer que, e puxando a questão do Porto, tenho a sensação e estou convencido de que existe mercado no Porto para a TAP. Aliás, existem vários voos transatlânticos — não estamos a falar de Europa — no Porto, diariamente, de várias companhias, não vou agora elencar.

Mas, se tem esse estudo, com estes pressupostos, à partida, julgo que também estará de acordo e que poderá corroborar estes pressupostos. Nesse caso teria de, como eu disse, absorver um pouco estes pressupostos e precisava ter mais dados para poder opinar ou falar sobre isso.

O Sr. **Presidente**: — Tem agora a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sr. Presidente e representantes do sindicato, queria abordar três questões.

Uma delas já foi referida aqui, tem a ver com a comparação com a Ryanair, neste caso não em relação à estratégia ou à comparação sobre os *slots* e a posição no aeroporto — porque aí compreendo que a EasyJet tenha uma estratégia diferente —, mas sim relativamente à disparidade que existe entre as alegações que a Ryanair faz relativamente ao facto de transportar mais passageiros em Portugal que a própria TAP. Recordo que a Ryanair chegou, numa altura, a encomendar um estudo para tentar provar o contributo que deixava e que dava ao País, com posições sempre muito agressivas em relação à TAP.

Além disso, há, depois, a comparação com a TAP relativa às diferenças de valores, quer nos impostos, quer nas contribuições para a segurança social, que são brutais.

E era esta a questão de fundo: 916 000 € de impostos da Ryanair, 73 milhões da TAP; nas contribuições para a segurança social estamos a falar de uma diferença de 31 milhões, no caso da TAP, e de 1 milhão e 900 mil euros no caso da Ryanair — acho que disse 1000 milhões numa ronda anterior, não era isso que eu queria dizer.

Queria compreender a origem desta diferença. Ou seja — e uma vez que também têm associados da Ryanair —, como é que se explica que a Ryanair não pague segurança social em Portugal, transportando tanta gente, tendo uma presença tão grande no aeroporto de Lisboa, do Porto e da Madeira também?

Segunda questão: foi aqui falado sobre a ponta do *iceberg* sobre pagamentos de indemnizações a outros administradores. Na verdade, a Comissão de Inquérito já conhece o *iceberg* todo, porque nós temos todos esses dados. Uma boa parte desse *iceberg* é um contrato de consultoria que é feito com Fernando Pinto, que ganha 1 800 000 € para ser consultor da administração durante dois anos depois de ter saído de presidente da TAP.

Eu gostaria de saber se, por acaso, têm alguma evidência de algum

trabalho de consultoria feito pelo Eng.º Fernando Pinto depois da sua saída da TAP, ou se isto é só uma forma dissimulada de pagar uma indemnização milionária a Fernando Pinto. Não é brincadeira nenhuma: são 60 000 € por mês durante dois anos!

A última questão tem a ver com os fundos Airbus, decerto conhecem, que tem a ver com a perda dos A350, independentemente das razões operacionais para isso, e com o facto de os novos aviões NEO, que foram comprados, terem ou não sido comprados por um preço acima do que seria razoável.

O Sr. Pedro Figueiredo: — Em relação aos fundos Airbus, que a Sr.^a Deputada falou, o que é que me ocorre dizer? Que a última privatização não correu bem, não é? Não correu bem e ainda tenho esperança de que não haja privatização, por assim dizer... Mas não correu bem e veio a descobrir-se mais tarde que, afinal, o Sr. Neeleman, ganhou com esta questão dos Airbus para cá e para lá, mais os aviões que ficou para depois fazer a sua operação, e mais o... Bom, enfim, não vale a pena ficar aqui a desenrolar mais, acho que já está percebida a ideia.

Em relação ao *iceberg* das indemnizações, nós não temos nenhum conhecimento, nenhuma evidência de algum trabalho de consultoria feito pelo Sr. Fernando Pinto, pelo menos é essa a informação que tenho. Estes ordenados milionários, ou bem pagos, não sei se são milionários, se calhar, será uma palavra muito forte, se calhar...

A Sr.^a Mariana Mortágua (BE): — Milionários!

O Sr. Pedro Figueiredo: — Eu gosto de ficar mais pelo equilíbrio e não falar em milionários, depende da perspectiva, mas que são bem pagos são, isso são.

Portanto, isto cabe à gestão e não à tutela... Ou melhor, também caberá à tutela um pouco, claro, mas eu penso que a parte da gestão terá de ser a gestão a fazê-la e não a tutela, e, não querendo defender tutelas ou Governos, como disse, completamente apartidários que somos, não queremos que haja essas confusões.

É um facto que a gestão tem de começar a ter mais atenção e estou convencido que esta gestão irá ter certamente um melhor tratamento.

Em relação à Ryanair, que a Sr.^a Deputada falou, face à EasyJet, eu devo dizer que mais passageiros não significa melhor. É que, repare: nós não podemos agarrar numa situação que não é comparável, nós não podemos comparar a TAP com a Ryanair. Isso é perfeitamente perceptível, porque comparar a Ryanair com a TAP... A Ryanair, para onde vai, seca tudo à volta, fica tudo seco. Na nossa opinião, é tudo aproveitado ao máximo... é até secar. E, assim sendo, eu acho que essa é uma situação que não é comparável.

Os impostos que a Ryanair paga, sabendo que tem apoios, que tem outro tipo de ferramentas, ou, se calhar, outras oportunidades... Nós não podemos comparar a operação da TAP com a operação da Ryanair, porque não é comparável, ponto, não dá. A TAP tem manutenções, tem departamentos aqui em Lisboa ou em Portugal, sediados em Portugal, que é do nosso interesse; a Ryanair, se calhar, tem os seus escritórios, não sei em que país, se calhar, paga ordenados aos tripulantes, não sei agora, mas hipoteticamente — e, atenção, que isto não estou a dizer de forma oficiosa que é assim —, se calhar, só o meu colega é que poderia esclarecer, através da Irlanda... Não sei se é assim, se não é, em princípio será e, se calhar, daí essa disparidade de haver diferenças no pagamento à segurança social, como disse, não foi? Não sei agora, mas, lá está, eu acho que isso não é comparável assim dessa forma.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado.

Tive a informação de que os Srs. Deputados prescindiriam da segunda e também da terceira rondas.

Nesse quadro, e não estou a fazer nenhuma análise incorreta, queríamos agradecer a presença do Sindicato, a sua disponibilidade para estar aqui, as informações que prestou e desejar sucesso no trabalho que temos todos pela frente.

Pela nossa parte, e com a concordância de todos, iremos retomar os nossos trabalhos às 20 horas e 40 minutos, uma vez que temos convocado para as 20 horas e 30 minutos o último sindicato cuja audição está prevista para hoje, e até lá faremos uma pequena pausa para comer alguma coisa, ou poderemos recomeçar às 20 horas e 30 minutos, se os Srs. Deputados preferiram.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, uma interpelação à Mesa sobre a condução dos trabalhos, para acautelar que nós não estamos perante a situação de estarmos aqui, as pessoas que vão ser ouvidas estarem lá fora e ficarmos todos aqui 20 minutos à espera... Se for assim, mais vale que não seja, mas se as pessoas estão em trânsito e estamos a aguardar que cheguem à Assembleia é outra coisa.

O Sr. **Presidente**: — Mas as pessoas já chegaram.

Os Srs. Deputados não querem fazer interrupção?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, eu queria interpelar a

Mesa porque temos a informação de que os documentos que aguardamos do Sr. Ministro das Finanças já foram remetidos e eu queria perguntar à Mesa se confirma que já os recebemos e se estão em condições de serem disponibilizados.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tenho informação de que chegou à Comissão, mas, como poderá compreender, em função de estarmos todos nas audições, ainda não sei exatamente o quê, em que condições e com que classificação chegou, mas chegou informação, sim.

Srs. Deputados, com a concordância de todos, vamos fazer um pequeno intervalo de três minutos.

Eram 20 horas e 16 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos dar seguimento aos nossos trabalhos.

Eram 20 horas e 24 minutos.

Agradeço, em nome da Comissão, ao Sr. Comandante Tiago Faria Lopes, na qualidade de dirigente do Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil (SPAC) e à equipa que o acompanha pelo facto de aqui estarem e peço desculpa por termos vindo protelando um pouco o início da nossa reunião, mas foi para tentarmos evitar o mais possível que estivessem muito tempo à espera.

Vamos iniciar esta audição no âmbito da Comissão Parlamentar de Inquérito. Temos prevista a possibilidade da realização de uma intervenção inicial, se assim o desejar, e depois, independentemente disso, cada um dos grupos parlamentares faz uma intervenção numa primeira ronda com o

modelo de pergunta-resposta. Numa segunda ronda, os grupos parlamentares fazem as perguntas, tendo o Sr. Comandante, depois, um tempo para responder às questões que tenham sido formuladas. Poderá haver uma terceira ronda, ainda, com a possibilidade de cada um dos Srs. Deputados, individualmente colocarem qualquer questão.

Portanto, volto a agradecer a presença e dou a palavra ao Sr. Comandante Tiago Faria Lopes, perguntando se tem alguma intervenção inicial a fazer. Faça favor, Sr. Comandante.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes** (Dirigente do Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, muito obrigado e boa noite a todos.

Este atraso também serve para vocês perceberem o que é que nós sofremos no Aeroporto de Lisboa com os atrasos.

Risos.

Portanto, já estamos completamente à vontade para começar a falar em atrasos. Dito isto, estamos muito preocupados, mas de consciência tranquila. É isso que nós queríamos dizer e vamos começar pelo princípio.

Desde que assumimos a Direção do Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil (SPAC), em dezembro de 2021, rapidamente percebemos que existiam erros de gestão grosseiros que não são compatíveis com o suposto currículo da CEO, a Eng.^a Christine, assim como na gestão da companhia aérea.

Passo a elencar alguns desses erros que, naturalmente, não devem ser desconhecidos dos Srs. Deputados, porque tivemos reuniões com todos os parlamentares que estão aqui, e até com o CDS-PP, que não está aqui, mas que tem assento parlamentar no Parlamento Europeu, que também era a nossa preocupação.

Vou passar a elencar: dois aviões de passageiros convertidos em aviões de carga. Essa conversão deveu-se ou atribuiu-se a uma companhia chamada Avensis, que era uma companhia do Reino Unido, que tinha saído da Europa por causa do Brexit e que, evidentemente, não estava autorizada a fazer conversões, nem qualquer tipo de ações de manutenção na Europa, porque a EASA (European Union Aviation Safety Agency), que é a entidade que regula a União Europeia, não o permitia. O facto é que nos deixou um legado de 40 milhões de euros de prejuízo.

Em relação à renúncia antecipada dos contratos com a White Airways, gostaria de fazer aqui um parêntesis: a White nasce numa companhia chamada Yes, que foi formada pela TAP e pela Agência Abreu, trabalha com a TAP há muitos anos, é uma companhia portuguesa, não teve apoio estatal na covid. Dito isto, fechando os parêntesis e voltando um bocado atrás, desses aviões, estão, ou estavam, seis parados, estão dois a voar numa companhia da Estónia, que recebeu ajuda na covid, mas que está aqui na TAP e que se chama XFly, e quatro aviões desses continuam parados.

O que é que acontece ou o que é que vem de mão dada com isso? É uma penalização, em termos de dinheiro, ou seja, a TAP está a pagar uma prestação, mais 50 % dessa prestação, o que dá 245 000 euros por mês, e os aviões não estão a voar, portanto, é um 1 milhão e 500 mil. Sei que não parece muito, mas, para uma empresa que está em situação económica difícil, é muito complicado perder um euro.

Contratações externas designadas por ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance), a falta de planeamento de frota e tripulação levou a TAP a contratar várias companhias aéreas, nomeadamente estrangeiras. Há uma que está há muito tempo connosco, chama-se Air Bulgaria, que todos nós conhecemos, alguns dos senhores que voam para o Porto também conhecem.

Em relação a estes voos, quero dizer que são mais caros do que a nossa operação, mas há uma razão, um fator primordial que não é contabilizado, porque não há nenhuma folha de *excel* que consiga explicar a imagem. Não tem preço! Essa imagem não tem preço. Quando se chega a bordo, encontram-se pessoas que não falam português e, por vezes, nem inglês falam, o que, numa emergência, será um bocado complicado. O inglês é primordial na aviação, uma das línguas de bandeira, a par do francês, portanto, acho que é outra falha grave que está a acontecer.

Nós denunciámos as contratações externas de pessoas para a companhia, nomeadamente do círculo de amigos da Eng.^a Christine, que vinham com ordenados sem estarem cortados. O que é que aconteceu? Continuaram a chegar, mas com o aumento de ordenado cortado, fictício. Portanto, iam receber o mesmo que os outros.

Aqui está um problema muito grande, porque quando acabarem os cortes há diretores a ganhar mais do que outros. Isso vai ser um problema para resolver, não sei quem, mas alguém vai ter de o resolver.

Sobre a alteração de sede, nós também denunciámos essa situação, denunciámos a tentativa de mudança de frota automóvel da administração, que até aumentou, pois se os diretores aumentaram, aumentaram os carros.

No ano de 2022, foram cancelados mais de 3000 voos e, em maio, como nós adiantámos em primeira mão à comunicação social, foram cancelados 200 voos da TAP. E porquê? Por falta de tripulação técnica, de pilotos e de cabine, o que revela muito esta falta de planeamento. Mas são as mesmas pessoas que estão a planear o verão de 2023, ou eram, pelo menos.

Por falar em pilotos, sempre alertámos para o erro crasso que era despedir os pilotos. O Governo, na altura, quis despedir 458 pilotos, repito, 458 pilotos. Com os acordos temporários de emergência, os pilotos disseram que isso era incomportável, despediram cento e poucos, uns saíram com uma

rescisão de mútuo acordo, outros saíram com uma rescisão de mútuo acordo forçada, outros foram despedidos.

Se o Governo tivesse despedido 458 pilotos, esta Comissão Parlamentar de Inquérito não existia, porque não havia TAP. Acho que toda a gente tem noção disso. A TAP quer contratar pilotos, começou em março, e só a meio do verão IATA (The International Air Transport Association) é que vai ter os pilotos a voar. E porquê? Porque eram estes que tinham o *type rating* validado. Porque se fossem pilotos *ab initio* — são pilotos que não têm *type rating* — poderiam ter muita experiência, mas demorariam quase um ano a ser formados. Isso deixou-nos muito preocupados.

Dito isto, e para finalizar, podíamos falar de várias coisas, mas há um documento, um *draft*, a que os Srs. Deputados com certeza têm acesso, onde a União Europeia pedia 20 % de corte nos custos. Volto a dizer: 20 % de corte nos custos — não era nos trabalhadores. E o que é que foi feito? Aliás, o famoso CASK, que são os custos operacionais, excetuando o combustível, vem revelar isso mesmo, isto é, que em 2019 era 4,63 e em 2022 passa para 4,66, o que significa só uma coisa: os fornecedores todos subiram com a inflação, mas as cortes ficaram. Se houvesse dúvidas, acho que já estão esclarecidas.

Porém, a TAP faz uma apresentação, precisamente, a dizer que diminuiu esse custo, e não é verdade. Pelo menos o relatório de contas, que acho que é uma fonte fidedigna, apresenta uma média anual e revela que é 4,63 e, em 2022, revela que é 4,66.

Por fim, só quero acrescentar aqui mais uma coisa: nós todos, como disse no início, estamos de consciência tranquila, porque pedimos uma audiência parlamentar a todos os grupos parlamentares que estão aqui sentados. Se devemos algum pedido de desculpas é ao Livre que foi o único a quem não pedimos, por esquecimento, mas vamos pedir em breve.

Vou elencar os dias dessas audiências para não haver esquecimento: 4 de maio, Partido Chega, de manhã; no mesmo 4 de maio, Partido Socialista, à tarde; 16 de maio, PCP; 25 de maio, Iniciativa Liberal; 8 de junho, Bloco de Esquerda.

Há aqui algo que nos deixa um bocado confusos, porque há dois dias do PSD, mas acho um deles que não foi, que foi o 4 de junho, o de setembro foi, de certeza. Essa comissão foi abandonada porque nos disseram, ao fim de 15 minutos, que estava muito animada a nossa conversa, mas o Parlamento ainda estava mais animado e tinham de abandonar a nossa preocupação. Portanto, os atos ficam para quem os pratica.

Mas também devemos elencar o único partido, de facto, que se preocupa mesmo com a TAP que é o PCP, porque foi o único que nos convocou duas vezes para audições parlamentares: 31 de maio e 12 de outubro. Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado pela apresentação inicial. Iríamos agora começar com as questões dos Srs. Deputados. Começamos pelo grupo parlamentar do PSD e vou dar a palavra ao Sr. Deputado Paulo Moniz.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, cumprimento as Sr.^{as} e os Srs. Deputados, o Sr. Comandante e quem o acompanha da direção do sindicato.

A primeira pergunta que lhe queria colocar é sobre a última parte que nos falou do CASK e que nos diz que, em 2019, era 4,63, em 2022, 4,66, sendo que entre esses dois momentos há um corte de 25 % da massa salarial. Isto é, apesar deste corte e das eficiências operacionais, praticamente estamos neste indicador. É isso?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Sr. Deputado, estamos pior, porque se aumentou, isso significa que os cortes são basicamente os mesmos. Os pilotos conseguiram reduzir o seu corte devido a uma ação em tribunal que ganhámos e conseguimos, em acordo com o TAP, poupar dinheiro à TAP e reduzir o nosso corte. Portanto, é evidente, se o CASK, ou seja, o custo operacional, onde estão, os ordenados, os impostos, aterragens, a taxa de sobrevoo, os fornecedores, tudo isso que é operacional, aumentou, significa que aumentaram os fornecedores que, se calhar, acompanharam a inflação, e bem. Aumentaram, mas os ordenados estão na mesma, cortados.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Quer dizer que, apesar desta estratégia, fruto do plano de reestruturação, para tornar a empresa mais competitiva e melhorar a sua saúde operacional e financeira, estamos na mesma após os cortes?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Bom, se o plano de reestruturação foi cortar só ordenados, não sei, porque ninguém sabe, pelo menos, nós não conhecemos — os senhores devem conhecer! — os planos de reestruturação. O que nos diziam em reuniões era que tudo era devido ao plano de reestruturação: a mudança de frotas, os cargueiros, a mudança de sede, a contratação externa desmedida de pessoas. Tudo era fruto do plano de reestruturação.

A única coisa que sabemos é que o que se manteve no plano de reestruturação é, efetivamente, os cortes dos trabalhadores. O que nós conhecemos não é do plano de reestruturação, mas é uma resposta da União Europeia a exigir à TAP o que é que teria de fazer, nomeadamente estes 20 % de cortes.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Em relação à transparência com as administrações, qual é a sua experiência com esta última administração? O relacionamento entre o sindicato e a administração?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Conheci a Eng.^a Christine na condição de Presidente do sindicato, nunca a tinha visto. Está a perguntar de todos os membros da administração?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Como era a relação? Reuniam muitas vezes, havia transferência de informação?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Reunimos e mostrámo-nos preocupados, efetivamente, com os erros que estavam a ser cometidos e porque nada faziam para os reverter. Nós não podemos aceitar que se cancelem voos por falta de tripulação e a TAP diga que tem pilotos a mais, várias vezes. A TAP chegou ao ponto de dizer que tinha pilotos ajustados ao quadro e nós sempre a dizer que tínhamos pilotos a menos, até que admitiu que tinha pilotos a menos.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Certamente teve interações com o Sr. Ministro das Infraestruturas, admito, e com outros membros do Governo. Partilhou estas preocupações?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Naturalmente. Foi a nossa preocupação também. Já que não conseguíamos chegar à Eng.^a Christine, tínhamos de chegar ao acionista.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Com quem e quantas vezes, mais ou menos?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Olhe, não quero estar em erro, mas duas, três vezes, foram as vezes em que fomos chamados. Aliás, não tínhamos por hábito passar por cima de ninguém, havendo uma CEO, falámos com a CEO. Às tantas, fomos chamados pelo ministro, por uma resolução do acordo do famoso STJ, que não se chama assim, ou seja, do Supremo Tribunal de Justiça. Fomos chamados ao ministro para resolver a questão.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Qual ministro?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Ao Ministro Pedro Nuno Santos.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Reparei que disse que não queria ultrapassar a CEO. Quer dizer, para si não existe *Chairman*?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — O *Chairman* foi divulgado por nós na comunicação social, ninguém sabia que existia. Bom, a figura sabia-se que existia, mas não se sabia, se calhar, muitas vezes quem era, nós é que divulgámos.

Ele também não saberia, garantidamente, destes problemas, porque não aparecia na empresa. Portanto, é difícil saber os problemas que há, se não aparece na empresa. É muito complicado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas partilhou também esta preocupação com o Sr. Ministro Pedro Nuno Santos?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Não, isto foi só na comunicação social, porque os problemas iam aumentando. E quando digo que iam aumentando, não tivemos mais reuniões com o ministro Pedro Nuno Santos. Salvo erro, a última reunião foi por causa do Supremo Tribunal de Justiça para resolver esse problema. Entretanto, o ministro demitiu-se e o secretário de Estado também, portanto não tivemos mais relação nenhuma com ele.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Como sabe, com o plano de reestruturação, o Estado passa a deter, atualmente, a totalidade do capital da TAP e agora decide entrar num processo de privatização. Qual é o seu entendimento deste zig-zag? Como é que vê isto numa companhia aérea como a TAP?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Olhe, eu acho que o Estado se antecipou ao despedir o privado, mas isto tem uma lógica. Há uns tempos, aqui, nesta Comissão, ouvi dizer que a TAP não sobreviveria, efetivamente, sem a ajuda do Estado. É uma verdade. Mas a pergunta tem de ser continuada, porque na Europa todos receberam ajudas do Estado, todas as companhias, não sobreviveriam, mas com uma diferença, deixaram lá o privado. E porque é que o Estado português não deixa? Porque na reprivatização, se calhar, tirou a única cláusula que obrigava os privados a cá ficarem, que era assumirem capitais próprios nos 600 milhões de euros, e foi retirado. O privado já não tinha absolutamente responsabilidade nenhuma, e é aí que, se calhar, o Estado se vê obrigado a retirar o privado e despedir na televisão. Portanto, acho que é um *modus operandi*, agora, despedirem-se na televisão: foi o Antonoaldo Neves, foi a Eng.^a Christine, portanto, isto é recorrente.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Face a esta forma caótica de gestão do Governo do Partido Socialista, agora estamos num beco sem saída, não há retorno, isto é, vai haver uma privatização, o Estado não pode pôr mais um cêntimo de suprimimento na TAP, se todos temos consciência que essa privatização não tem uma segunda oportunidade para não falhar, acha que estão reunidas estas condições?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Bom, como lhe disse, não conheço todo o plano de reestruturação. Eu acho que não há outra hipótese senão privatizar a companhia, porque a companhia vai ter de devolver à União Europeia tudo o que pediu emprestado. Ou então o acionista privado poderá assumir isso, como assumiu a Lufthansa. Toda a gente diz que a Lufthansa pagou a dívida, mas não pagou, a Lufthansa pagou dívidas à União Europeia, capitalizou-se no mercado a uma taxa de juro mais barata.

Mas tudo bem, se assumirmos de que partimos do pressuposto de que pagar essa dívida é aceitável, acho que o Estado não tem condições, neste momento, para pedir um empréstimo à banca, nem tem fiabilidade para o fazer, portanto, terá de ser posta para o privado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Eu talvez não tenha sido suficientemente explícito na minha pergunta, a minha pergunta não é essa. Neste momento vai ter de se fazer uma privatização, é a opção do Partido Socialista, do Governo do Partido Socialista, e a pergunta que lhe faço é como vê esta opção sendo que ela não tem retorno? Isto é, a partir deste momento, o Estado não pode colocar mais um cêntimo que seja na companhia. A companhia teve 66 milhões de resultados em 2022, mais ou menos, 32 milhões desses 66 são créditos fiscais por razões de benefício. Portanto, está no limiar, não há hipótese nenhuma, se houver um percalço,

de haver ajuda. Como entende que deve ser o processo de privatização que o Governo do Partido Socialista, quer agora iniciar?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Bom, é melhor perguntar ao Partido Socialista, não a mim. Não sei, o que eu sei é que posso responder a esses 66 milhões, é fácil. Esses 66 milhões não é um número fabuloso, ou seja, lançado assim, num valor nominal, é extraordinário, é uma verdade. Mas nós todos sabemos, como disse — e bem —, que metade é do benefício fiscal, mas também teve 200 milhões a mais de receita, face a 2019, e teve 200 milhões de cortes de massa salarial, face a 2019. Estão aqui 400 milhões que ninguém conseguiu descobrir onde é que eles andam. Não devem estar no éter, digo eu.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Importa-se de repetir o valor correspondente aos cortes com o pessoal?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — 200 milhões de euros face a 2019.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — O que me está a dizer, se interpreto bem, é que se a TAP não tivesse os 25 % de cortes nos custos de pessoal, que fazem com que o CASK seja pior do que em 2019, em vez de 66 milhões, teria menos 140 milhões de resultado, isto é, um prejuízo de 140 milhões, é isso?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Teve um aumento de receita de 200 milhões, portanto, esse aumento de receita tem de estar em algum lado. Também acho estranho como é que a administradora responsável pela Revenue (RASK), pela receita, se demite num dia — não é

um dia depois, ou um dia antes —, é no dia da pretensão extraordinária de resultados. Já tinham 200 milhões a mais da receita, portanto, onde é que estão esses 200 milhões? Até poderia colmatar esses 200 milhões de massa salarial, mas não foi. Portanto, se o CASK, ou seja, o custo operacional subiu, alguma coisa está mal. A única coisa de que temos a certeza são os cortes dos salários nos vencimentos dos trabalhadores, isso é que nós temos a certeza, o resto não sei, tem de perguntar à administradora do Revenue, que será a pessoa indicada para responder.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado. Usa agora da palavra o Sr. Deputado Filipe Melo, do Grupo Parlamentar do Chega.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Obrigado, Sr. Presidente. Cumprimento o Sr. Comandante Tiago Faria Lopes, o Sr. Comandante Miguel Teodoro e o Sr. Advogado que os acompanha.

Sr. Comandante, deixe-me que defenda um bocadinho a nossa posição, o Sr. Comandante disse que o único partido que se preocupava com a TAP é o PCP, porque chamou o SPAC para duas audições parlamentares.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Não... Sim?...

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sim. Devo dizer-lhe que o Chega tem mais pedidos de audição que foram recusados pelo Grupo Parlamentar do Partido Socialista. Assim como é bom recordar que esta Comissão de Inquérito existe porque o Chega fez o primeiro requerimento para existir esta Comissão de Inquérito, que foi recusado pelo mesmo Partido Socialista, e depois o Bloco de Esquerda — e bem! — fez outro requerimento e este, sim, é aprovado.

Portanto, o Chega, quanto à TAP esteve e está — e é bom que isso seja referido e que fique em ata —, muito preocupado com a empresa, com os trabalhadores da empresa, com os sindicatos da empresa, e que isso seja registado em abono da verdade. Depois, eu sei que há Deputados que não gostam, mas a forma como eu...

Protestos do Deputado do PS Bruno Aragão.

Sr. Presidente, eu peço que não seja interrompido, senão...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, pode continuar e deixe...

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Não consigo, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, vamos continuar os nossos trabalhos. Pode continuar, Sr. Deputado.

Faça favor.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Eu sei que há alguns Deputados que não gostam, mas a forma com que faço as perguntas dentro do meu tempo, a mim me diz respeito. Portanto, vou voltar a fazer as vezes que for preciso.

Houve um dirigente sindical, hoje mesmo, presidente do SNPVAC, que disse, e eu concordo com essa afirmação, que o Ministro João Galamba desconhece por completo a realidade dos procedimentos da empresa e dos sindicatos e que, se não estava preparado para tutelar a TAP, que estudasse, que se informasse e que se inteirasse dos dossiês. E o que eu lhe pergunto é, Sr. Comandante, concorda com esta afirmação?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Bom, Sr. Deputado, olhe, eu não sei quais são as divergências que existem entre os partidos, na verdade, o que é facto é que nós só podemos responder àquilo para que fomos convocados e foi, de facto, pelo PCP. Portanto, só podemos responder por isso, nada mais, enquanto ao meu colega, ao Ricardo Penarróias, eu não ouvi isso, portanto, vou partir do pressuposto que seja a verdade.

Não é questão de estar preparado, se o Governo o escolheu, se calhar, era a melhor opção do leque para escolhas. Não vou estar a dizer se isso é bom, se é mau, o facto é que connosco não teve um comportamento digno de um governante, de um ministro. Mas eu penso que foi um dia mau. Isso está ultrapassado, aliás, já o afirmámos várias vezes, está ultrapassado, nunca mais falámos com ele — se é a pergunta que vai fazer a seguir —, até porque quando o João Galamba nos diz, diretamente, que não negoceia com sindicatos — e bem, e bem! —, que a Comissão Executiva tem autonomia, autonomia essa que não tinha com o ministro anterior, e cumpriu a palavra. Nós fizemos um acordo, ele cumpriu, quem não cumpriu foi Fernando Medina, portanto, o outro ministro. Mas isso são já águas passadas e estamos aqui para seguir em frente, que é isso que nós queremos.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Disse que Fernando Medina não cumpriu. Pode ser mais específico?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Nós, quando fizemos o acordo, este último protocolo, e descobrimos que havia um sindicato que fez um protocolo e tinha desconvocado uma greve, nomeadamente o outro sindicato de pilotos, que é maioritariamente, aliás, só da Portugália, nós temos alguns sistemas associados da Portugália, temos de frisar isso, mas aquele pertence só à Portugália, porque o Ministro Fernando Medina não tinha assinado, foi novo para nós, porque nunca tínhamos ouvido tal coisa,

quando negociávamos com a Comissão Executiva, estava negociado e fechado. Ora, nós marcámos uma greve, única e exclusivamente, pela falta de cumprimento de palavra, e com isso nós não podíamos compactuar, portanto, se o acordo está fechado tem de ser cumprido, e nós descobrimos que faltava a assinatura do Ministro Fernando Medina. Só isso.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Comandante, essa assinatura que faltava no documento, tem ideia de qual o motivo? Se foi por mera decisão política, se foi porque, efetivamente, o Ministério das Finanças não queria firmar o acordo? Pode dizer-nos algo mais?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Não sei qual foi o motivo, só sabemos que, de facto, não foi assinado e isso, para nós, revelou uma falta de responsabilidade, de lealdade e de honra. Não podíamos aceitar, portanto só marcámos uma greve, precisamente, por causa disso, não foi por mais nada.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Tivemos a informação que um piloto com larga experiência, com uma excelente relação com os colegas, uma pessoa tida como exemplar, terá sido suspenso por ter feito uma pequena brincadeira, e foi impedido de voar. O que é que nos pode dizer sobre isso?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Por acaso, eu não era o presidente na altura, sou amigo desse piloto, e isso foi uma inconsciência de quem não tem mais nada para fazer do que andar a brincar às companhias aéreas. Não havia motivo nenhum para fazer essa suspensão. É lamentável que isso tenha sido feito, porque nós, do que sabemos, dito pelo próprio a mim, que não era presidente na altura, que, com essa colega, falou

naturalmente... Aliás, no dia a seguir, a nossa colega sentou-se com ele como se nada fosse. Por muita surpresa, ele foi informado de que estava suspenso.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Quem tomou a decisão da suspensão?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Não sabemos, eu não sei, não vou estar a acusar as pessoas, porque não sei.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Comandante falou há instantes na ligação da White com a XFly, que é péssima. Esta troca, e sem motivo aparente e sem comunicação dos motivos à White, trocaram uma companhia portuguesa por uma companhia da Estónia, o que também não percebemos, com tudo o que de mau acarreta. Mas há outro caso, de outra ligação que me preocupa substancialmente, o caso da Azul com a TAP, em que os A350, que estavam negociados, houve uma cedência de posição, inclusive David Neeleman mantém a ligação preferencial com a Azul. O que é que nos pode informar sobre este processo?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Também não era eu o presidente do sindicato na altura, portanto, acompanhei muito ao redor. O que se fala é que a TAP concorreu para a posição, porque é comum as companhias aéreas comprarem a posição para depois venderem se não a quiserem. Há muitas companhias que fazem dinheiro assim, a TAP não tem esse historial e, de facto, se é assim como se está a dizer, tem de se investigar porque poderá ser muito grave. O que nós sabemos da Azul é que Neeleman saiu com 55 milhões e a TAP tem um empréstimo obrigacionista à Azul neste momento, até 2026, de 90 milhões mais 7,5 % ao ano, repito, 7,5 % ao ano de juros, que dá um total de 125 milhões. Eu quero saber quem é que irá pagar isto, se calhar será a TAP, S.A. mais uma vez.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado. Já esgotou o seu tempo, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, devo lembrar que fui interrompido durante uns segundos, largos segundos, e que gostava de concluir a intervenção, se me permitir.

O Sr. **Presidente**: — Ó Sr. Deputado, eu não posso fazer isso.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, eu fui interrompido por largos segundos.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, os apartes fazem parte do nosso jogo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, apartes são uma coisa, o que foi proferido é tudo menos apartes, e tive de prejudicar o meu tempo de intervenção.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, confio muito em quem contabiliza os nossos tempos. Sr. Deputado, eu tenho este princípio quando cedemos os 3 minutos. Compreenderá, até pela sua função também na Mesa, que nós façamos este princípio. Temos de ter aqui um limite e tem uma segunda ronda para poder fazer a pergunta.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, independentemente da função que ocupo na Mesa, isso não faz com que eu seja prejudicado, penso eu.

O Sr. **Presidente**: — Não, não, pelo contrário.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, mas o que está a acontecer notoriamente é que o Grupo Parlamentar do Chega está a ser prejudicado nos tempos desta audição.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, não está.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, fica o protesto.

O Sr. **Presidente**: — Ó Sr. Deputado, não, porque nós temos, de facto, este princípio: quando ultrapassa o tempo, não começamos uma inscrição. Temos sempre, e já aconteceu várias vezes, um critério mais largo quando começamos antes do tempo limite. Quando o tempo limite já está ultrapassado, Sr. Deputado, permita-me dizer que não podemos fazer isso. E, portanto, peço-lhe que guarde essas perguntas para fazer na segunda ronda, com certeza que as fará e também será esclarecido da forma que todos nós queremos que seja.

Sr. Deputado Bernardo Blanco, tem a palavra.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Obrigado, Sr. Presidente.

Queria só dar uma nota. Hoje, já falámos aqui várias vezes desta operação da White, do fim da operação da White, e eu já pedi essa documentação há mais de 10 dias e nós não temos a documentação. Por isso, nós temos hoje aqui pessoas, já pela segunda ou terceira vez, a falar desta operação, e eu não tenho a informação necessária para fazer as perguntas. Repito: já passaram mais de 10 dias, que é o prazo legal para termos a

informação, pelo que lhe pedia — caso a Comissão ainda não o tenha feito —, para que, no mínimo, relembrem as pessoas de que o prazo já passou, sobretudo a TAP, porque estamos aqui a falar desta operação mas não temos os documentos da TAP.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Deputado, amanhã mesmo faremos uma reunião de... Pedia já que convocássemos... Aliás, pedi aos Srs. Vice-Presidentes, de manhã, para que de manhã fizéssemos uma reunião para avaliação desta questão, das respostas às perguntas sobre documentação, para verificarmos se há, para lá de tudo aquilo que os serviços estão a fazer no sentido de reforçar os pedidos, mais alguma coisa que devemos fazer nesse sentido.

Sr. Deputado Bernardo Blanco, tem a palavra para colocar as questões. Faça favor.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Já agora, sobre esta operação, do pouco que é público, que se sabe, nós também não vemos grande racionalidade e, por isso, gostava de saber se tem...

Neste momento, faltou o som na sala.

Estou a ser boicotado.

Já voltou o som!

O Sr. **Presidente**: — Era falso alarme, Sr. Deputado.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Mas não preciso repetir, pois não?

O Sr. **Presidente**: — Não. Obrigado, vamos retomar.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — E, por isso, dizia, gostaria de saber se sabe dos motivos para o fim desta operação.

Em segundo lugar, já agora, queria dar nota de que, ainda em dezembro de 2020 — a Iniciativa Liberal só tinha um Deputado —, pusemos um requerimento na Comissão da Economia, que foi aprovado, exatamente para ouvir quer a Comissão Executiva, quer o Conselho de Administração, quer os sindicatos. Eu sei porque, na altura, até fui eu que ajudei a escrevê-lo.

Por isso, certamente, não conseguimos ir a tudo o que era possível, mas temos tentado fazer o possível com os meios que temos.

Disse publicamente que é perentório e está latente que o Estado só ficou com a TAP porque Pedro Nuno Santos assim insistiu. Eu gostaria de saber porque é que disse isto — assumo que tenha sido na sequência daquilo que explicou há pouco, que a nacionalização foi uma exceção — e, já agora, gostaria também de perceber porque é que, enquanto praticamente nenhum acionista na Europa recebeu dinheiro, nós tivemos de pagar, exatamente porque na recompra se acabou com aquela cláusula de manter lá os fundos durante 30 anos.

Em relação aos cortes — e partilhando a maquilhagem das contas atuais, em que metade são benefícios fiscais e a outra metade só existe, exatamente, devido aos cortes salariais —, um dos sindicatos que tivemos aqui hoje disse-nos que este documento da Comissão Europeia provava, digamos assim, que o nível de cortes aplicado não foi tanto por imposição de Bruxelas, mas mais por aproveitamento do Governo. Não é expressão minha, mas concordo com a mesma.

Num dos pontos desse documento é dito que a Comissão levantou dúvidas, primeiro, quanto à proporcionalidade da ajuda do Estado, notando que a maioria das contribuições próprias viriam de reduções de custos. Isto

é, apenas houve cortes de custos, sem entrada quer de investimento privado, quer de mais partilhas de perdas, sobretudo com os credores.

E — esta citação também está lá — não era claro se esta tal percentagem de cortes nos trabalhadores era admissível, e por isso a Comissão exigia que houvesse mais partilha de perdas, que foi aquilo que nós, na altura, também defendemos. A Comissão acrescenta ainda que nenhuma justificação foi dada para o facto de não haver uma redução parcial da dívida dos detentores de obrigações.

Por isso, gostaria de perguntar se este esforço, quer para arranjar mais investimento para o privado quer para haver mais partilha de perdas, foi efetivamente feito ou se o Governo decidiu, simplesmente, ir pela opção fácil de aumentar o nível de cortes e o nível de ajuda dos contribuintes.

Muito obrigado.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Bom, isso são três perguntas um bocado grandes, mas vou responder a primeira, em relação à White.

O que sabemos é que havia divergências entre ambas as empresas — portanto, isso vai ter de perguntar quer à TAP quer aos donos da White — e que se acusavam mutuamente.

Não sei o que é que aconteceu, mas o que é facto é que a White deixou de operar para nós, e tinha, como disse há bocado, um grande histórico ligado à TAP, que vinha da Yes. Esteve em risco de fechar — eram pessoas que iam para o desemprego, uma companhia portuguesa que fechava e que sobrecarregava a Segurança Social — e não teve ajuda ao abrigo da covid, portanto, foi uma empresa que ficou bastante penalizada e dependente, naturalmente, da TAP. Era de prever que essa companhia iria estar em muito maus lençóis, optando, assim... E foi-nos dito por quem de interesse que não sabem qual era o caderno de encargos para concorrer, porque também

concorreram, mas não sabem quais foram os resultados, o porquê e onde é que falharam.

Portanto, uma empresa pública, supostamente, acho eu, deverá publicar esses concursos públicos, mas como não o fizeram não sei os motivos mais profundos da situação. Não lhe posso responder mais aprofundadamente, porque também desconheço. Aproveite, se tiver essa oportunidade, para perguntar a quem da TAP ou da White, diretamente, porque, de certeza, irão responder com mais precisão a esse assunto.

Este documento, sobre o qual eu estava a falar com o Deputado do PSD, é um documento de resposta ao pedido de resgate, *ok?* Isto não é o que a Comissão Europeia disse, isto é um pedido de resgate por Portugal; Portugal pediu e a Comissão Europeia aprovou, ou não, e está aqui a resposta com o que é que se tinha de fazer.

O que é facto é que, pelos vistos, não cumpriu com os fornecedores, porque se os custos operacionais sobem, se os salários estão reduzidos, garantidamente, alguém ficou a não cumprir. Só podem ser os fornecedores, não vejo outro motivo para esses custos subirem.

Portanto, era mais fácil cortar. O Estado foi fortíssimo com os fracos, neste caso com os trabalhadores, e fraquíssimo com os fortes, que eram os fornecedores, com quem era mais difícil negociar, naturalmente, nomeadamente com a Airbus.

Toda a gente sabe que é muito complicado negociar com esses *players* gigantes da aviação, é muito difícil. Agora, o que também é muito fácil é esmagar as condições de quem é mais... inofensivo, vá, numa época onde a aviação esteve toda parada, e foi isso que nos deixou bastante preocupados. Mas, mais uma vez, além dos cortes obrigatórios, nós reduzimos a nossa massa salarial em 50 % no primeiro ano, em 45 % no segundo e — era para ser 40 % no terceiro — e em 35 % no último.

E porquê? Mais uma vez, para protegermos postos de trabalho, porque se o Governo tivesse feito o despedimento que quisesse fazer não haveria TAP e não estávamos aqui a discutir. Mais, os pilotos foram despedidos porque Pedro Nuno Santos disse que nós éramos uns meninos mimados e tínhamos de ser despedidos.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Eh lá!

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Portanto, isto revela muito, sobre quem nos está a gerir. Muito!

É preciso ter muito cuidado quando se fazem afirmações ideológicas. Nós podemos achar muita coisa, mas não podemos agir de acordo... Nós não estamos a gerir a mercearia lá de casa, estamos a gerir uma empresa que tem um impacto económico-financeiro muito grande na economia portuguesa e que, nomeadamente, em 2019, contribuiu com 1,5 % do PIB nacional, ou seja, 3,3 mil milhões de euros; e contribuiu nas vendas diretas, no turismo, com 5,5 mil milhões de euros. Estamos a falar de quase 10 mil milhões de euros, fora os impostos — 300 milhões — e o que emprega, direta e indiretamente.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Quanto à operação da White, foi exatamente isso que nós pedimos, esses documentos, de que estamos à espera, em relação ao tal concurso, ao alegado concurso.

Em relação à partilha de perdas, não sei se viu a audição na semana passada, mas o Governo e a PARPÚBLICA receberam duas propostas de empresas, exatamente para ajudar no refinanciamento, para aumentar o nível de partilha de perdas com os credores, e as duas propostas foram ignoradas.

Não tinha nenhuma pergunta, Sr. Presidente, era só para dar esta informação.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Deputado.

Usa agora da palavra, pelo Grupo Parlamentar do PCP, o Sr. Deputado Bruno Dias.

Faça o favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, começo por cumprimentar o Sr. Comandante Tiago Faria Lopes e o Sr. Comandante Miguel Teodoro, bem como o advogado que os acompanha, agradecendo a vossa presença em representação do SPAC.

Gostaria de começar por sublinhar que temos vindo a ouvir várias referências relativamente à White e a outras empresas, mas, para lá desta discussão mais detalhada sobre o processo relativo à White, há uma questão subjacente, que eu diria ser transversal a vários processos e a várias situações, que, aliás, tem a ver com um padrão — que não é de agora, mas que eu diria que se agravou com a privatização em 2015 e que, agora, está outra vez a verificar-se — que é o deste recurso quase sistemático à subcontratação. Subcontratação em *lato sensu*, porque podem não ser só os ACMI.

Quando falamos da White não estamos a falar de ACMI, estamos a falar do vasto conjunto de opções que têm vindo a servir, no fundo, até para baixar a fasquia no que diz respeito aos *standards* operacionais da companhia, o que passa também, e falou-se já várias vezes nisso aqui, pelo custo por assento disponível — o CASK (custo operacional por assento disponível por quilómetro) —...

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Custos operacionais, é mais fácil.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... que tem a ver com os custos operacionais em função da oferta.

Ora, aquilo que se verificou com a redução do *load factor*, quando, a seguir à pandemia, tivemos aquela opção de passar muito mais a operação para a PGA (Portugália Airlines) — independentemente daquelas que sejam agora as decisões em relação à White, etc. —, foi que se utiliza o recurso à subcontratação quase como um joguete. Eu queria falar, também, no que isto traduz em relação ao tratamento dos trabalhadores, dos seus salários, das suas condições de vida e da sua contratação coletiva, porque os 200 milhões que foram, há pouco, revelados não têm a ver com os 25 % de corte, têm a ver com isso e, mais, com os salários que deixaram de ser pagos das pessoas que foram para a rua.

Eu gostava, se quisesse, de poder abordar essa matéria ainda antes de continuarmos.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Sim, efetivamente não são só os cortes, são as pessoas que foram para a rua e que, portanto, reduziram drasticamente os custos na companhia. É por isso que não conseguimos compreender como é que o custo operacional sobe! Não é compreensível.

É muito difícil de compreender, a não ser que comecemos a desmontar, mas para desmontar temos de ter os dados e este último relatório de contas não está disponível. Apareceram umas folhas de *PowerPoint* e explicaram-nos as comparações que havia entre 2019 e 2022.

Portanto, para dissecar isso, temos de ter essa informação, mas como não temos estamos a partir, aqui, do que conseguimos analisar, nada mais do que isso. E é verdade, como diz, que se reduzimos salários, se reduzimos pessoas, deveríamos ter um custo operacional muito inferior, na verdade, mas não o temos. Esse custo aumentou, precisamente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas uma coisa é certa, do ponto de vista salarial e da contratação coletiva, aquilo que foi torpedeado já significa uma opção para os próximos tempos de criar um determinado quadro, do ponto de vista social e económico.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Sim, se me está a falar... Além da denúncia dos novos acordos de empresa, para negociar o novo acordo de empresa, é naturalmente muito mais difícil de negociar com um corte do que em pé de igualdade, no acordo de empresa que tínhamos.

Quero recordar que esse acordo de empresa está vigente, mas está denunciado. Portanto, há uma altura, neste momento, em que a própria indústria não consegue... A TAP, neste momento, não consegue contratar pilotos. Abriu um concurso e contratou 51 ou 52 pilotos portugueses, porque estavam fora das bases e quiseram voltar, mas há portugueses que não quiseram voltar com estes cortes, porque estão a ganhar muito mais, mesmo sendo fora do País.

Nós precisamos de 80 pilotos, no mínimo! Se contratámos 52, vamos arredondar para 50, e saíram 20, isso significa que precisamos de mais 50. Portanto, vai ser um verão muito complicado! Vai recorrer-se muito à contratação externa, e esse é outro problema, porque em relação aos nossos pilotos sabemos qual é o seu nível de eficiência, de proficiência e de profissionalismo — portanto, o passageiro paga a segurança —, mas contratando empresas estrangeiras não sabemos.

Naturalmente, far-se-á um *risk assessment*, mas, se calhar deveríamos escrutinar mais isso.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É caso para dizer que o barato sai caro, mas alguém ganha com isso.

Esta ronda está quase a terminar, pela minha parte, mas queria só retomar um tema que tem vindo a ser recorrente, também, que é a questão da Manutenção Brasil.

O sindicato tem falado ao longo do tempo sobre isso, o PCP tem falado ao longo dos anos sobre essa matéria e gostávamos de a retomar, no sentido de deixar registados na Comissão de Inquérito os alertas e as questões que o sindicato, ao longo do tempo, foi colocando, bem como a resposta que tiveram das entidades a quem se dirigiram. Muito obrigado.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Bom, ainda bem que falou na Manutenção Brasil, porque isto tem uma história por trás. Os nossos antecessores também falavam muito sobre a Manutenção Brasil, mas temos de falar na história.

A Manutenção Brasil tinha um racional bastante positivo por trás. Portugal iria ser o embaixador no continente americano, na América do Sul, nomeadamente no Brasil, de duas *repair stations* da Airbus. A Airbus ia, sim, implementar no continente americano e nós, TAP Portugal, iríamos ser esses embaixadores.

O que é facto é que esse racional muito positivo que havia por trás e, também, uma cedência de *slots* e outros negócios com empresas portuguesas, isso é tudo lateral, do que estamos a falar é de factos da aviação. O que é facto é que essa empresa nos deixou 1000 milhões de prejuízo.

Por muito racional positivo que tivesse, na altura — e que tinha, temos de o afirmar —, deixou-nos, no total, 1000 milhões de euros de prejuízo. E o credor, quem ficou com esse crédito, digamos assim, foi a TAP S.A.

Mais uma vez, a companhia que dá dinheiro dentro do grupo, que é a TAP S.A. — que já saiu do grupo, diga-se de passagem, mas que dá dinheiro —, ficou credora desses 1000 milhões. E como é que irá ser pago, ou já foi,

não podemos afirmar? Era com a Portugália e com o UCS-Cuidados Integrados de Saúde na TAP. Não valem 1000 milhões de euros, lamento.

Sr. Presidente: — Sr. Deputado, terminou? Tem três segundos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Muito rapidamente, Sr. Presidente, só para uma última questão. É que isto tem a ver precisamente com a limpeza de imparidades, para que, no fundo, serviu muito daquele dinheiro que a Comissão autorizou que fosse capitalizado na TAP.

O Sr. **Presidente:** — Obrigado, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Porque, desde ainda os resquícios da Portugália e do negócio com o BES (Banco Espírito Santo), até consequências da privatização com a Swissair, na altura, houve muitas coisas que as contas e a famosa polémica entre a SGPS (Sociedade Gestora de Participações Sociais) e a S.A. (sociedade anónima), ao longo dos anos, alimentavam na análise das contas da TAP. Queria só convidá-lo a terminar com essa matéria.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes:** — O Sr. Deputado Bruno Dias levantou uma questão muito pertinente, mas é verdade que temos de saber a história. Para chegarmos aqui, temos de ir atrás.

Na Swissair, o único plano de reestruturação foi até 1997. A Swissair, em 1998, vai à falência, não compra a TAP. Porque é que não compra a TAP? Porque vai à falência precisamente no 11 de Setembro, que levou muitas companhias à falência. Como é que a TAP sobrevive? Hipotecou quatro Airbus A319, no valor de 56 milhões, e vendeu futuras vendas da companhia no valor de 200 e tal milhões. Sei que o bolo eram quase 270 milhões de

euros, é aí que a TAP sobrevive, a TAP sobrevive aí, portanto, não foi com ajudas do Estado, foi com a ajuda dela própria e dos seus trabalhadores, que sempre lá estiveram, com o seu empenho, profissionalismo e resiliência. Isto tem de ser dito várias vezes.

Falou noutro fator muito importante: o Estado injeta dinheiro do BES, a palavra é essa, para comprar a Portugália. Não quer dizer que a Portugália não valesse dinheiro, não está isso em questão; está é a forma como foi feito, 140 milhões de euros por que foi comprada a Portugália. O grupo TAP, vou recordar, foi vendido por esse valor mais tarde. Portanto, há aqui qualquer coisa: ou foi muito mal vendido, ou a Portugália foi muito bem comprada. Temos de definir o que é que está aqui em causa e isso tem de ser escrutinado.

Todos os trabalhadores sofrem sempre com estes erros de gestão, constantes, e agora pagamos com os nossos salários. É um facto, ajudámos, mas está na altura de reverter.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua, do Bloco de Esquerda. Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sr. Presidente, cumprimento também o Sr. Comandante Tiago Faria Lopes e o Sr. Comandante Miguel Teodósio. Teodoro, desculpe. Eu própria escrevi com a minha letra e agora estava na dúvida. Cumprimento também o SPAC.

Tenho algumas questões relacionadas com o que já foi questionado e outras novas, algumas que me parece que possam ter um contributo importante.

Nomeadamente na fiabilidade dos *Neo*, que foram os aviões que foram comprados para acrescentar aos A350, quando a TAP abdicou deles, temos várias indicações — aliás, foi dito na audição anterior que tivemos — de que uma parte destes aviões passa muito tempo em terra por questões de

fiabilidade, de motor, enfim, necessidades de manutenção. Gostaria de saber qual é a opinião sobre esta matéria.

Uma segunda pergunta tem a ver com a Ryanair e, porque é a vossa área de trabalho e com certeza conhecem as condições de trabalho de pilotos de outras companhias, como é que se explica que a Ryanair pague tão poucos impostos e segurança social em Portugal quando contrata pessoas? Portanto, o que é que podem dizer sobre isto, sobre as formas de contratação? Como é que se justifica o pouco contributo que dão ao País face à TAP?

Foi aqui colocada uma questão hoje a um outro sindicato sobre o aeroporto de Campinas, ao pé de São Paulo, e sobre se esta decisão faz ou não faz sentido ou se foi mais uma subjugação aos interesses do acionista privado e não tanto da TAP. Se nos pudessem falar sobre isso, seria importante.

Finalmente, duas questões que já foram colocadas têm a ver com os cortes salariais que não foram repostos, com o despedimento de milhares de trabalhadores na TAP e também com a perda de *slots* da TAP no Aeroporto de Lisboa e de que forma que isto impacta a operação, nomeadamente o verão que vem aí. Não temos razões para acreditar que a sua preparação esteja a ser feita de uma forma muito ponderada, até por esta instabilidade que se vive dentro da empresa.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Sr.^a Deputada, são muitas perguntas. Vou tentar responder a todas e não fugir a nenhuma.

Essa pergunta sobre Viracopos não percebi muito bem o que é que isso quer dizer. Isso é o *hub* da Azul e, ao contrário do que já foi aqui dito, lamento informar todos os Deputados que, ao falar de Portugal, *hub* só existe um, que é o de Lisboa, e mais nenhum.

Hub chama-se monopolização de passageiros, porque se não, tínhamos de fazer o *hub* em Faro, no Porto, em Beja, nas ilhas; portanto,

íamos parando e deixando os passageiros. Isto que fique bem claro. A Azul tem o *hub* em Viracopos. Não tem no Galeão, tem em Viracopos. Não tem em Brasília, tem em Viracopos. A KLM tem o seu *hub* em Amsterdão, não tem em Roterdão. A Air France tem o seu *hub* em Charles de Gaulle, não tem em Paris-Orly, embora faça operações de voos lá.

Mas isto são tudo *faits divers* e acho que deveríamos deixar de capitalizar esses votos ou tentativa de votos, porque as companhias aéreas ou qualquer negócio não se gerem por votos, ao contrário do que tem sido feito até agora.

Respondendo à sua pergunta da Ryanair, não me posso alongar muito nessa pergunta porque tenho associados da Ryanair e também da EasyJet. Não posso ferir suscetibilidades, espero que compreenda isso. Mas, de facto, os *low-cost* são só *low-cost* de nome.

Não tem nada a ver com a companhia em si, mas não podemos aceitar que, no *hub* do Aeroporto de Lisboa, onde está a TAP, a TAP seja posta em segundo plano, em posições remotas, e as *low-cost* estejam encostadas em mangas. Toda a gente sabe que a rotação do avião em mangas é muito mais eficiente e muito mais rápida do que a remota. Vão ter de me desculpar, alguma coisa está mal, ou a TAP não refila, ou a TAP não reclama, ou a TAP paga e nem sequer vê as contas, portanto isso é grave, ou o aeroporto está a proceder de uma forma errada para a maior companhia nacional e, por sinal, o seu *hub* é em Lisboa. Isto tem de ser perguntado, porque há passageiros que perdem ligações à conta disso. Se o Aeroporto de Lisboa está muito complicado, põe os aviões da TAP numa posição remota e ainda fica mais complicado. Há ligações perdidas diariamente, que são prejuízos enormes para a companhia, e nem vamos falar para o nome da companhia.

Esse é um ponto em que não respondi diretamente em relação à Ryanair, espero que compreenda porque também tenho associados. É um facto que isso vai ter de ser perguntado a quem de direito, às câmaras, quanto

é que pagam os *low-cost* para trazer os passageiros. Eles não vêm de borla, os custos estão lá, o combustível é o mesmo, as tripulações são mais caras, portanto recebem mais do que nós, as taxas de aterragem, espero que sejam as mesmas, as de sobrevoo, espero que sejam as mesmas. Têm subsídios, vêm de algum lado, ora, é isto que tem de ser perguntado. Não sei se estou a fugir a alguma pergunta que me fez, que já me perdi em tantas perguntas feitas.

Os *slots* foram uma imposição da União Europeia. Nós perdemos os *slots*, são irreversíveis. Foram parar à concorrência, médio curso, é inevitável. Agora, a TAP, dentro do *cap* que tem a capacidade máxima de aviões que tem posto pela União Europeia, pode jogar com isso. Pode retirar aviões com menos capacidade e pôr aviões com mais capacidade. É preciso é negociá-los, é preciso é preparar o verão. Devia ter sido preparado lá atrás, não é agora. Não vamos procurar aviões numa época em alta, onde os *leasings* ou os alugueres estão muito mais inflacionados, três e quatro vezes. Devia ter sido feito, devia ter sido acautelado, e não foi. Portanto, prevejo um verão muito complicado, infelizmente.

Se houvesse paz social e trabalhássemos todos sem folgas, teria de se recorrer ao Serviço ACMI, não tínhamos essa hipótese. Porquê? Por falta de planeamento. Foram as mesmas pessoas que planearam a falta de pilotos ou deixaram andar, são os mesmos. Luís Rodrigues e a sua equipa, se entrar, em equipa ou sozinho, poderá ter um grande *know-how* e poderá ter um grande conhecimento da companhia. Fez trabalho visto no Grupo SATA, mas há dois pontos primordiais: um, não tinha esta companhia como está, toda destruída, e dois, não teve interferência política, porque, se o tiver, não é o melhor gestor do mundo, não consegue fazer milagres. Isto é que é interessante, não podemos permitir, e faço aqui um apelo a todos os Deputados, nomeadamente ao Governo, que haja interferência política na companhia. Deixem Luís Rodrigues e a sua equipa gerirem, de uma vez por

todas, não pode ser gerido mais por *WhatsApp*. Estamos a falar de coisas sérias, de empresas que faturam milhões, mexem com milhões. Um erro, um erro mínimo que seja, são milhões de prejuízo, portanto tem de parar de ser gerido por *WhatsApp*.

Espero que tenha respondido à sua pergunta.

O Sr. **Presidente**: — A Sr.^a Deputada terminou?

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sim, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada Cristina Sousa, do Grupo Parlamentar do PS, se faz favor.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Comandante e quem o acompanha.

Sr. Comandante, já aqui foi de alguma forma abordado, mas eu voltava a reforçar e a pedir-lhe que clarificasse um bocadinho melhor. Relativamente à relação existente entre o sindicato e o Presidente do Conselho de Administração, Dr. Manuel Beja, existiam ou não canais formais de comunicação entre o sindicato e o Presidente do Conselho de Administração?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Sr.^a Deputada, boa noite mais uma vez.

Apenas falámos com o Manuel Beja duas vezes, uma para a apresentação. Pelas palavras dele, fomos dos poucos sindicatos que aceitaram falar. Na segunda, convocou-nos para nos despedirmos dele. Foram as únicas duas vezes que conseguimos falar com o Dr. Manuel Beja.

Mas havia um canal de ética, penso que foi ele ou esta administração que implementou. Falo de administração porque não quero dar nome a pessoas, posso estar a induzir em erro e fica mal fazer isso. Havia um canal de ética que era reportado diretamente. Por exemplo, eu poderia fazer queixa de si, a Sr.^a Deputada não sabia e depois levava com processo disciplinar. Nem sabia porquê. É muito recorrente. O que vale é que a nossa cultura não é tão promíscua a esse ponto e isso foi um caso esporádico ou dois.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Então, o Sr. Comandante está a dizer que o canal era basicamente a CEO da TAP?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Não, não estou a dizer que seja a CEO da TAP, estou a dizer que havia esse canal, foi criado. Não sei a quem é que era reportado, porque eu nunca o fiz. Portanto, era reportado, era um canal...

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Não é o canal ético. O canal de comunicação, efetivamente. Peço desculpa, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Com certeza, faça favor.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Nós falámos só com o CEO da TAP. Quando reuníamos, vou ser preciso porque, assim, fica já sabendo quem é que estava na mesa das reuniões: a Eng.^a Christine, a Eng.^a Ana Dionísio, o Prof. Guilherme Dray, o Prof. Dr. César Sá Esteves, a Dr.^a Carla Costa, que era da TAP, e o Ramiro Sequeira. Eram as seis pessoas de que me recordo estarem na sala sempre connosco. Depois, ao fim de uns tempos, só decidimos criar grupos de reuniões para discussão de acordos de empresas e

de alguns problemas, que era o grupo do SPAC e o grupo da TAP. Do grupo da TAP, penso que a Eng.^a Christine e o Ramiro Sequeira já não faziam parte.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Peço desculpa, falou em César Sá Esteves. Em qualidade é que ele estava?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Como advogado da TAP.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Assim sendo, colocaria só mais uma questão ainda relativamente a isto: houve algum pedido da vossa parte para reunir com o Presidente do Conselho de Administração?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Não. Porquê? Porque, quando assumimos o sindicato, ele fez essa ponte e não houve necessidade nenhuma de reunir com ele. Como disse, a última vez que reunimos foi quando ele estava de saída.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Assim sendo, mudaria agora um bocadinho o tema. Pegando no plano de reestruturação de que já falámos também há pouco, corrijam-me, por favor, se não é assim a vossa opinião, se bem percebi, se o Estado efetivamente não tivesse entrado, a empresa teria entrado em insolvência?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Bom, em relação ao passado, não posso responder se iria ou não. O que posso dizer é que todos os Estados ajudaram todas as companhias de bandeira. Isso é um facto, o que nós chamamos de factos. Isso é um facto. Só que as outras companhias de bandeira deixaram lá o privado. Aliás, muitas delas já abandonaram as participações, já pagaram o que tinham a pagar, mas o Estado português não

deixou e foi o que eu respondi ao Deputado do Partido Social Democrata. Não deixou porque tirou essa responsabilidade ao privado e, se calhar, estaria com medo que o privado não cumprisse, mas recorde de o privado pedir para ficar.

Agora, se foi uma questão ideológica, se foi uma questão de medo de que o privado não conseguisse cumprir, pergunte, se calhar, ao Pedro Nuno Santos, que será a melhor pessoa para responder.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — A empresa vinha a registar há alguns anos um conjunto de capitais próprios negativos. Havia, efetivamente, não lhe parece, essa necessidade de o Estado entrar nesta fase final do processo?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — O Estado entrou como deveria entrar, mas não saiu quando deveria sair. Essa é que é a verdade.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Ora bem!

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Mas também lhe quero dizer que a única vez que a TAP foi avaliada em 900 milhões de euros — pode parecer pouco, concordemos todos que foi pouco — foi com o privado. Não estou a dizer que é bom ou mau, só estou a dizer que factos são factos. Foi a única vez. Não me recorde de outra e hoje estive a confirmar. Não me recorde de outra proposta tão valiosa quanto esta.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Falou em despedimentos, que todos conhecemos, relativamente ao processo de reestruturação, mas eu colocaria aqui uma outra questão:

Existem, também, à época, um conjunto de medidas voluntárias que foram aplicadas. O que eu pergunto é como é que o sindicato percecionou

essas mesmas medidas e se acompanhou a implementação das mesmas? E, ainda, se me conseguisse dizer os resultados que objetivamente atribuem a essas mesmas medidas voluntárias.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Está a falar de rescisões de mútuo acordo, é isso?

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Sim, sim, também.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Pronto, houve pessoas que saíram de facto com rescisões de muito acordo e foram livres e outras pessoas que foram empurradas para a rescisão de muito acordo ou assinavam ou eram despedidas. Havia pessoas que na altura não tinham outro meio de subsistência e preferiram sair com algum dinheiro para tentarem sobreviver, porque também não sabiam quando é que isto ia recuperar. Outros foram empurrados para a Portugália na condição de «ou vai para a rescisão de muito acordo ou é despedido» e foram para a Portugália, conseguiram ir para a Portugália. Portanto, não vou precisar de quantos é que foram, mas parte dessas pessoas foi obrigada a sair da companhia.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Sr. Comandante, uma outra questão relativamente ao *hub* de Lisboa: Qual é a perceção do sindicato relativamente à importância deste *hub* de Lisboa para a TAP?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — A importância é extrema, naturalmente. O *hub* de Lisboa é um *hub* que virá a ser o *hub* de Portugal, não há dúvida sobre essa situação. Como expliquei há bocado ao Sr. Deputado Bruno Dias, não podemos ter vários *hubs*, com exceção de algumas rotas, mas é incomportável duplicar rotas, significa perda. Portanto,

por isso é que se monopolizam os passageiros, neste caso para Lisboa, sendo a capital, significa que tem de se ter o *hub*, tem de se estar salvaguardado no *hub* as condições necessárias para a companhia conseguir operar sem interferência de não ter manga, de não ter autocarros, porque já me aconteceu, e vou lhe contar em primeira mão, ficar 30 minutos sem autocarros, outro dia houve um avião nosso que chegou de Caracas, teve uma hora e meia, vou voltar a repetir, uma hora e meia com os passageiros dentro do avião porque não tinha stand para parquear o avião... Portanto, isto é constante, isto não é uma vez nem duas vezes, é constantemente. Agora, ou temos condições e exigimos ao aeroporto que tem de ter condições para receber as companhias que quer receber, não é só «as companhias que venham e depois logo se vê quem é que fica prejudicado» e quem fica é a TAP.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Para finalizar, um último conjunto de questões que têm a ver com a representação de um elemento no Conselho de Administração, portanto, pela primeira vez, desde 2021, no Conselho de Administração está um representante dos trabalhadores.

A primeira pergunta que lhe coloco, Sr. Comandante, é a seguinte: que importância dá a este representante no Conselho de Administração?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Acho primordial. Na verdade, concorreram várias pessoas, nomeadamente houve um piloto que também concorreu, não ganhou, ganhou o João Duarte, e muito bem, e de certeza que está a fazer o trabalho que consegue, e vai ter de lhe perguntar a ele se poderia fazer mais — poderia —, mas vai ter de lhe perguntar a ele porque é que não faz, se calhar está condicionado. Eu não estou a dizer que esteja, mas poderá estar, não sei, não faço ideia, mas nós falamos esporadicamente de alguns problemas que se passam, nada mais do que isso.

O Sr. **Presidente** — Para perguntar, tem dois segundos.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Com dois segundos só. Que tipo de interação é que efetivamente o vosso sindicato tem com este representante dos trabalhadores?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Olhe, por vezes perguntamos se está a correr tudo bem, o que é que está a correr mal, e nós respondemos, como respondemos aqui aos Srs. Deputados. Bem não podemos estar a dizer, mas o que está a correr mal, dizemos, se faz alguma coisa, se tem essa força, não sei se tem essa força, terá que perguntar a João Duarte.

O Sr. **Presidente** — Passamos agora à segunda ronda.

Inicia o Grupo Parlamentar do PSD. Na segunda ronda são dois minutos para cada um dos grupos parlamentares e depois a resposta do Sr. Comandante, imediatamente a seguir, por parte do sindicato.

Sr. Deputado Paulo Moniz, faça favor.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Muito obrigado Sr. Presidente.

Sr. Comandante, eu registei uma frase sua que vou citar e que foi: «O Estado entrou como devia ter entrado, mas não saiu como devia ter saído», algo que o PSD tem dito, à semelhança das outras companhias europeias, poderíamos ter ajudado sem ter feito a nacionalização como foi feita.

O Sr. Comandante falou em 200 milhões de euros nas contas, parte dos cortes de massa salarial e outra, naturalmente, de cortes que se prendem com a saída de funcionários, de trabalhadores e que deixaram de existir como custo.

A pergunta que lhe faço é a seguinte: quando há a expectativa de retorno à situação sem cortes, porque ela terá de terminar, qual é a data que entendem que isto deve acontecer? Tiveram oportunidade de falar esta questão com o novo Presidente da Companhia, neste caso, digamos dos 200 milhões, se calhar estamos a falar de 100 milhões de reposição, que é a massa salarial para devolver aos trabalhadores? Portanto, eu gostaria que me desse uma explicação sobre isto.

Finalmente, uma questão de fundo, quer dizer, passados esses sacrifícios, todo este calvário, todas essas dificuldades, de 2019 para 2022, em termos de custos operacionais, indicador central da eficiência da Companhia, nós pioramos. Quer dizer, repare, um eventual interessado num processo de privatização, talvez assumo eu, que um dos primeiros indicadores que vai pedir é este CASK. E se for comparar com 2019, dizem, «então, mas despediram pilotos, despediram pessoas, reduziram fortemente nos salários e estão piores no indicador operacional? Mas que raio é que andam a fazer aí?» E estas questões, eu gostava de saber se tem exatamente esse alinhamento que nós temos em matéria de interpretação destes valores.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Bom, em relação aos cortes salariais, deveriam ser ontem, até por uma questão da indústria. A indústria ditou as regras, mais uma vez, e a TAP não fez nada, não fez nenhum ato de gestão que nós consigamos dizer «foi brilhante». Não, a TAP limitou-se a seguir a indústria, os preços dos bilhetes aumentaram, naturalmente os da TAP aumentaram, com mais inflação, portanto não fez nenhum ato de gestão que fosse plausível de dizer «não, de facto, tiveram aqui um ato brilhante», nunca tiveram.

Portanto, para responder à sua pergunta, os cortes deviam ser retirados ontem, até porque o acordo temporário de emergência estrangula um bocado a TAP. Estrangula em quê? Na operação, porque não permite os pilotos

fazerem horas extras. A TAP, como tem falta de pilotos, não consegue planear essas horas extras e quando as planeia por engano do sistema, que é o que nos é dito, são retiradas. Portanto, isso tem grande impacto financeiro na companhia, se não, não cancelavam 200 voos, única e exclusivamente, por falta de tripulações, quer pilotos, quer pessoal de cabine. Esse é um fator primordial, porque se pudessem planear horas extras, eu tenho a certeza de que esses voos, ou parte desses voos, não eram cancelados e a operação se fazia, como disse aqui à Deputada Mariana Mortágua, que, de facto, quando há boa relação entre trabalhadores e administração ou acionista, as coisas conseguem fazer-se, mas com esta falta de planeamento não há milagres, não vai vir milagres. Portanto, o verão vai ser caótico, poderá ser menos ou mais, mas vai ser. É bom que assumamos isso e se assumirmos isso conseguimos certamente entrar mais descansados e mais uma vez, nós, como dissemos no princípio, estamos muito preocupados com o futuro, mas de consciência tranquila, porque tudo fizemos para minimizar estes impactos, embora muitas vezes não tivéssemos sido ouvidos e, de facto, a história veio dar-nos razão e deu-nos razão até aqui.

Respondendo à sua outra pergunta, que eu já me esqueci qual é que era, mas vou tentar...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Paulo Moniz, se puder ajudar...

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Sim, sim, se me puder ajudar com um auxiliar de memória agradecia.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Os 200 milhões de euros que estavam, digamos, fora destas contas, parte tem a ver com os cortes de 25% e a outra parte dos custos com o pessoal, que entretanto foi dispensado, quer dizer, desses 200 milhões que foi o valor que avançou, eu estimei em metade

relacionado com o corte dos 25% e a pergunta que lhe fiz foi se entende que foi isto no CASK que piorou, ou eventual interessado que vier vai olhar para o CASK e vai dizer «olhe, mas então com estes cortes todos, com estes valores de redução, na prática operacionalmente o custo está pior do que estava em 2019, depois deste sacrifício, destas lágrimas, sangue e suor», e portanto ele vai perguntar «então, mas o que é que andaram a fazer?»

Portanto, a pergunta que lhe faço é se não concorda que esta é a visão de um eventual interessado.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — O Sr. Deputado falou nos cortes de 25%, eu queria lembrar que os pilotos foram em 50, depois de 45, *ok*? Portanto, os que ficaram, ficaram com o corte, os 200 milhões, contas apresentadas pela TAP, não foi para nós, isto é oficial da TAP, nós não estamos a inventar nada, pronto, e estes 200 milhões é preocupante, sim, se tivessem de repor diria 100 milhões, pelo menos, ou mais. Onde é que está este dinheiro? A pergunta é: onde está este dinheiro? A pergunta tem de ser feita às pessoas certas, à diretora da Revenue, à Silvia Mosquera, ao CFO, à Eng.^a Christine que tiveram a oportunidade de fazer, não sei se o fizeram, acho que não fizeram, ouvi audição toda e não o fizeram, portanto, são estas perguntas que têm de ser feitas às pessoas competentes e que se possam responder.

Agora, só nos baseamos pela pouca informação que temos e é aqui que nós conseguimos tentar explicar às pessoas de uma linguagem mais corrente, explicar como é que chegamos a estes 400 milhões e acho que consegui fazer entender onde estão 400 milhões, 200 de receitas e 200 milhões de cortes, no ano de 2022. Obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra o Sr. Deputado Filipe Melo, do Grupo Parlamentar do Chega.

Faça o favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Presidente, sobre os cortes de que fala nós temos um entendimento diferente, ou diferente pelo menos na forma de se fazerem os cortes. Havia outras formas de reduzir os custos da empresa e de ficar equilibrado e para isso contribuí também os despedimentos, despedimentos esses que levaram a que depois muitos dos trabalhadores tivessem de ser reintegrados e isto teve um custo para a TAP de cerca de 5 milhões. Os voos cancelados — e muito por causa desses despedimentos —, só em 2022 estamos a falar em 24 milhões de euros de indemnizações, se não houvesse esses despedimentos provavelmente não havia inundações a pagar por cancelamentos de voos. O que se ia gastar na nova frota? O que se ia gastar na nova CEO?

Portanto, é evidente que está aqui uma estratégia de gestão errada, mas a estratégia de gestão tem de ter o aval de alguém e esse alguém é o acionista. Quem é que na estrutura acionista permitiu que fosse este o caminho? Esta é a primeira questão.

Segunda questão, a TAP por limitação do plano de acordo realizado com Bruxelas só pode ter 99 aeronaves, tem, vale o que vale, seis Embraer da Portugália e depois vou voltar ao mesmo assunto. Tinham os ATR que estavam contratados à White. 120 trabalhadores, se não me falha a memória, foram despedidos da White, 50 são pilotos, que o Sr. Comandante representa, e deixo-lhe esta questão: isto é uma estratégia de gestão, compete à Comissão Executiva decidir, mas compete ao acionista aceitar, pelo que, mais uma vez, lhe pergunto quem foi a pessoa em representação do acionista que permitiu que se cancelasse um contrato que, ao que sabemos, corria bem com uma empresa portuguesa, com trabalhadores portugueses, que prestava serviço há longos anos à TAP e que já conhecia perfeitamente o mercado, e trocar por uma empresa da Estónia, que toda a gente desconhece, que tem pilotos, tem

peçoal de cabine que não sabe falar português e, como o Sr. Comandante também acabou por dizer, nem inglês falam, portanto, isto é de uma tremenda irresponsabilidade. Quem é que, por parte do acionista, permitiu este atropelo, de que estamos a falar, ao bom nome da White, ao bom serviço prestado à TAP e ao despedimento abusivo destes trabalhadores?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Muito obrigado, Sr. Deputado. Sr. Deputado, eu acho que essa resposta poderá ser evidente, mas sem certezas, porque só conhecíamos duas pessoas que falavam connosco e serão as mesmas que falam com o acionista, na altura, o Ministro Pedro Nuno Santos e o Sr. Secretário de Estado Hugo Santos Mendes. Portanto, eram essas duas pessoas e deduzo, mais uma vez deduzo, que sejam essas pessoas que fizessem esse tipo de gestão, mais uma vez, espero que não tivesse sido por *WhatsApp*, porque revelavam uma falta de respeito. Sobre a White, é uma verdade, a White era uma empresa histórica da companhia, foi contratada para a XFly, muitos pilotos estão na XFly neste momento, mas quero recordar que as condições dessa companhia em Portugal, e vou voltar a repetir, assim porque é assim mesmo, em Portugal, estão muito abaixo do que eles pagam, nomeadamente, na Dinamarca.

Portanto, há uma diferenciação salarial para fazer as mesmas funções. Há aqui uma discriminação clara no que consta a salários dos pilotos, vou falar dos pilotos, do resto não falo porque não sei, mas dos pilotos eu sei que há uma discriminação notória salarial e é isso que estamos a tentar combater, já que estamos com a XFly, temos de fazê-lo para minimizar, pelo menos, o impacto financeiro dos pilotos que estão a voar lá, sendo que são portugueses.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Bernardo Blanco, faça favor.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, tenho só três questões rápidas.

Primeira: já foram informados, oficialmente, de algum processo de privatização? Até agora, toda a gente que tem vindo cá tem dito que não, apesar de, depois, publicamente, os governantes dizerem que sim e que não, que estão a ver, e de nós já sabermos que a Evercore está há nove, 10 meses, a trabalhar nesse processo.

Segundo, pergunto se percebem os motivos pelos quais a indemnização da Sr.^a Eng.^a Alexandra Reis — que é um dos principais motivos para esta Comissão de Inquérito —, primeiro, não teve um limite, foi negociada, sabemos até que começou em 2,3 milhões de euros e, depois, baixou para 500 000 €, e foi paga de uma só vez, enquanto muitas das indemnizações das rescisões foram pagas de forma fracionada. Pergunto ainda se conhecem o porquê dessa dualidade de critérios.

E, terceiro, disse-nos há pouco que, nas reuniões que teve com a administração, com responsabilidade jurídica estavam — se eu ouvi bem as pessoas que mencionou — os Srs. César Esteves e Guilherme Dray. O que lhe pergunto é se a TAP tem estas assessorias externas — não vou dizer milionárias, porque não sei os contratos exatos — e não tem um departamento jurídico, uma diretora jurídica, que era a anterior, que era nova. Até agora, todas as pessoas a quem perguntámos disseram não saber praticamente nada do departamento jurídico da TAP. Pergunto-lhe se em alguma dessas reuniões esteve presente alguém do departamento jurídico da TAP.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Sr. Deputado, quanto à primeira pergunta, acerca da privatização, não conhecemos nada nem sabemos se está a decorrer, o que sabemos é que ainda não existem os cadernos de encargos e, sim, que há alguns grupos interessados,

nomeadamente um grupo de empresários portugueses. Eu fazia aqui um apelo para o Governo não excluir, não se restringir a empresas de aeronáutica, porque, se calhar, poderíamos ter aqui a possibilidade de a empresa ficar em Portugal, se fosse o caso. Não estou a dizer que irá ficar, mas poderá haver alguém, português, interessado, e era importante isso estar nos cadernos de encargos e não restringir só a companhias aéreas, porque assim poderíamos ter a certeza de que não iria parar a mãos estrangeiras. Acho que já chega de vender a estrangeiros — nada contra, mas é uma verdade — os nossos ativos preciosos.

Ponto número dois, em relação à indemnização da Eng.^a Alexandra Reis, eu, ao contrário, se calhar, de muitos dos presentes, acho que a gestão pública, ou privada, ou o ordenado de ministros ou do Primeiro-Ministro, não deverá ser como a que temos neste momento; deverá ser muito bem paga a nível de gestão mundial, porque o facto é que os senhores que gerem a nossa vida, têm essa responsabilidade, e acho que não podemos estar a tabelar por ordenados baixos.

Os gestores públicos também sofrem desse mal, que é um teto salarial. Acho mal isso acontecer, porque um bom gestor público é um gestor que ganha muito bom dinheiro por trazer muito dinheiro para a companhia, e ficamos todos contentes e felizes, e é assim que deve ser.

Eu acho que pôr um teto de salário no gestor público significa mediocridade. A mediocridade dá estes casos. Não estou a dizer que seja o caso da Eng.^a Alexandra Reis, mas o facto é que traz estes casos, traz a quinta sexta escolha para CEO, traz equipas com a Eng.^a Christine que não primam pelo melhor currículo, portanto, o seu currículo fala por si. Ao contrário do que foi aqui dito, a Eng.^a Christine não tem um grande currículo como CEO, tem um grande currículo, sim, na aviação, como engenheira, portanto, há coisas que têm de ser desmistificadas.

Passando ao ponto três, César Esteves, da SRS Advogados, estava lá, era um advogado contratado. Não sei qual é a avença, porque, como deve calcular, não entramos nesses pormenores, nem temos de saber. O Prof. Guilherme Dray era do Governo, portanto era o negociador do Governo. O acionista tem esse direito de lá pôr quem quiser e, sim, tinha a advogada da TAP, que era a Dr.^a Carla Costa, que estava lá, se bem que poucas vezes, mas estava. Penso ter respondido.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra o Sr. Deputado Bruno Dias, do PCP. Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, eu queria colocar duas questões sobre temas que, no fundo, têm vindo aqui a ser colocados.

Um dos temas é a propósito de mangas e autocarros, *hub* de Lisboa, discriminações na operação portuária. O Sr. Comandante disse há pouco que valia a pena que esta questão fosse colocada junto dos responsáveis. O PCP colocou esta questão, por escrito, ao Governo, há um mês, há quase dois meses, na verdade, e colocámos também a questão da passagem da EasyJet para o Terminal 1 do Aeroporto de Lisboa, a questão da operação que está a discriminar negativamente a TAP. Já em 2022, mais de 60 % da operação TAP foi realizada fora de manga, com recurso a autocarros e com tudo o que tem a ver com aumento de tempo perdido no processo de embarque e *transfer*, e não há *hub* sem *transfer*. O que faz o *hub* são os *transfers*. Eu deixo só esta pontinha, porque não tenho tempo para mais.

Colocámos a questão ao Governo, sobre o que é que ia fazer em relação a isto. A resposta do Governo — vou lê-la em voz alta, porque é tão curta que isto é um instante — foi esta: «O Ministério das Infraestruturas já reuniu com a Administração da TAP, bem como com a Administração da ANA-Aeroportos, tendo abordado os casos referenciados em ambos os

encontros, de forma a encontrar soluções. O Ministério das Infraestruturas continuará a encetar esforços para otimizar as relações aeroportuárias em Lisboa.»

Eu queria perguntar se o sindicato tem conhecimento de diligências desta ordem com a Administração da TAP e da ANA-Aeroportos, por parte do Governo, e se estas preocupações, que são tão sentidas no dia a dia por trabalhadores e por passageiros, têm vindo a ser discutidas.

O PCP levantou esta questão e teve esta extraordinária resposta. Não vamos, naturalmente, largar o assunto, e eu gostava de ouvir a perspectiva que o sindicato poderá ter em relação a esta matéria e que conhecimento tem destas abordagens.

A segunda questão é sobre as contas da TAP e a evolução ao longo destes últimos anos. O que é que a gente sabe em termos factuais? Que, em 2015, 61 % das ações da TAP foram vendidas por 10 milhões de euros; depois, tivemos quatro anos de gestão privada, com tudo o que já fomos conhecendo nesta Comissão de Inquérito; com a pandemia, os privados abandonaram a TAP, não tinham, não queriam, não capitalizaram a TAP — a TAP não foi nacionalizada, foi capitalizada; a Comissão Europeia fez as contas e concluiu que a pandemia custou à TAP 640 milhões de euros — 640 milhões e meio, custos da pandemia; para qualquer outro apoio, a Comissão exigiu uma reestruturação, e foi feita a reestruturação para injetar 2,6 mil milhões de euros, que faziam falta na TAP, comprovado pela Comissão Europeia.

Portanto, ou as contas da Comissão foram feitas por baixo ou há um buraco gigantesco que se abre nas contas da TAP, ou ambas as hipóteses são verdadeiras. Eu gostava de perguntar que avaliação foi feita no sindicato sobre esta questão, bem como sobre o pagamento da saída do Sr. Neeleman. O Sr. Neeleman recebeu 55 milhões de euros para sair da TAP, quando até

se sabe que, na verdade, capitalizou — entre aspas — a TAP com dinheiro que foi pago pela companhia.

Ora, os trabalhadores da TAP e, presumo, alguns pilotos, adquiriram ao todo quase 1 milhão de euros de ações e nada receberam. Até a CMVM (Comissão do Mercado de Valores Mobiliários) veio cá dizer que não tinha nada a ver com o assunto, que isto não eram coisas do mercado... Eu pergunto se há alguma explicação que possa ser dada em relação a estas duas matérias. Agradecia.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Bom, em relação à primeira pergunta, não, não tivemos conhecimento dessa reunião do Ministério das Infraestruturas, da TAP e do aeroporto. Não tivemos, de facto.

Queria também deixar claro que não tem nada a ver com os *low-cost*. É que os *low-cost* fazem ponto a ponto. Portanto, nós temos de garantir as transferências, temos de garantir a rotatividade mais rápida dos aviões, porque temos compromissos com os nossos passageiros. Não é discriminação, são factos, e esses factos vêm de mão dada com a inoperância que está a ser o Aeroporto de Lisboa.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Dá jeito a quem não tem *transfers*!

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Sim, nesse caso. Era só por causa disso, porque nós temos associados da EasyJet, e defendemos a EasyJet, como defendemos qualquer outra companhia, como a Ryanair, tanto faz. O facto é que temos de dar aqui a conhecer quais são os problemas grandes da TAP. Essa é que é a grande razão.

Em relação às nossas ações, nós estivemos, juntamente com outro sindicato, com o Ministério das Infraestruturas, na altura, com o Ministro Pedro Nunes Santos, portanto, estivemos mais uma vez, mas não falámos de

nada disso de que está a falar, e perguntámos o que é que aconteceria às nossas ações e a resposta foi: «nada, vão-se perder». Nós éramos o sindicato que tinha a grande parte das ações e perguntámos se poderíamos passar para uma futura venda e foi-nos dito que não, que isso era incomportável, até porque senão teriam de pagar mais aos privados que tinham cá o dinheiro. Portanto, como pagaram só aquilo, não poderiam fazer essa exceção.

Em relação à ajuda covid — acho que já foi dito aqui —, das empresas que pediram essa ajuda, só uma é que sobreviveu, que foi a Austin, que foi resgatada pelo Lufthansa. Eu espero que consigamos sobreviver. Estamos a sobreviver, mas espero que consigamos este rumo para sair desta situação em que nos deixaram, que é uma situação muito delicada.

Penso que respondi a tudo.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra, pelo Grupo Parlamentar do PS, a Sr.^a Deputada Cristina Sousa. Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Vou colocar-lhe, rapidamente, três questões.

O Sr. Comandante disse, na sua primeira ronda, que a importância do *hub* de Lisboa é extrema. Portanto, a TAP, enquanto companhia com esta importância, precisa muito deste *hub*. Pergunto-lhe apenas se tinha conhecimento de que a privatização, em 2015, previa que, a partir de 2021, não havia obrigação de manter o centro de operações de Lisboa.

Segunda questão: referiu várias vezes as dificuldades aeroportuárias. As opções de gestão do aeroporto estão, efetivamente, a prejudicar a TAP?

Finalmente, deixo-lhe uma última questão. Referiu que a empresa foi avaliada em 900 milhões de euros no tempo da gestão privada. Tem conhecimento de que, nesta fase, era o Estado que garantia a dívida da TAP,

o que levou, efetivamente, o Tribunal de Contas a considerar que, na prática, o Estado era o único acionista?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Sim, Sr.^a Deputada, vou responder em relação à importância do *hub* de Lisboa. De facto, na Europa, como já tive oportunidade de dizer várias vezes aqui, só há um *hub*, excetuando na Alemanha, mas não é por ser um país muito grande, é porque Frankfurt já não conseguia crescer mais e tiveram de ir para Munique. Nada mais do que isso. Todo o resto tem só um *hub*. Estou a falar da Europa. Naturalmente, os Estados Unidos abrem e fecham, têm outras regras e esse é um problema deles que não nos assiste.

No entanto, vou falar-lhe da importância da TAP para Portugal e vamos falar do *hub* de Lisboa. Vamos assumir que seja só o *hub* de Lisboa. Eu acho que os Srs. Deputados não têm — ou se têm, peço desculpa de já assumir que não têm — essa indicação ou esse conhecimento, porque não são obrigados, mas Lisboa fica, em média, cerca de 430 km mais próxima das dez cidades da América do Norte, nomeadamente dos Estados Unidos, dos aeroportos mais povoados, em relação aos *hubs* de Madrid, de Frankfurt, de Paris, de Londres. O que significa isto? Uma operação de A330 Neo, o que significa uma poupança de, sensivelmente, 2000 \$ por voo. Hoje, essa operação é feita, em parte, com um A321 Long Range. Portanto, essa poupança é muito maior e porquê? Porque o avião é mais pequeno, os custos das tripulações são menores, a taxa de sobrevoo é menor, a taxa de aterragem é menor, o *catering* é menor, e os preços são os mesmos. Portanto, esta é a importância que nós temos para o continente americano. Para a América do Sul é muito parecido, mas é 1250 km em vez dos 430 km e uma poupança de 86 minutos. Não referi os minutos no caso anterior, é uma poupança de meia hora. Aqui são 86 minutos, o que significa uma poupança de 5000 \$ por voo operado por A330 Neo. Há cidades na parte sul-americana,

nomeadamente no Brasil, em que operamos com A321 Long Range. São os casos de Belém, Natal, Maceió. Portanto, esse *incoming* é muito maior.

Dito isto, não sei se os Srs. Deputados sabem — poderão saber, também, mais uma vez, parto do pressuposto de não sabem, porque não têm de saber —, mas nós somos a única companhia europeia exclusiva para seis destinos, ou sete destinos, no Brasil. Eu vou passar a elencar: Porto Alegre, Brasília, Belo Horizonte, Natal, Belém e Maceió. São seis.

Portanto, nós somos altamente rentáveis, e o privado sabe que somos rentáveis, e quem vier a comprar sabe perfeitamente o que é que irá fazer e não irá entrar em erros de gestão — acho eu, duvido muito que entre.

Falou no facto de o Estado ser o avalista — se bem me recordo, era essa basicamente a pergunta. Quando o Partido Socialista renacionalizou a empresa, assim o quis. Tirando a responsabilidade do capital privado, acabou.

O Sr. Paulo Moniz (PSD): — Lá está!

O Sr. Comandante Tiago Faria Lopes: — O capital privado não tem responsabilidade nenhuma e, mesmo assim, conseguiu fazer crescer a empresa — há quem diga engordar, eu vou dizer crescer —, que foi avaliada em 900 milhões de euros. Se é bom, se é mau, se é pouco, se é muito, para o que é, foi o que foi. A oferta era essa precisamente. Temos de ter essa noção.

Mais: o Aeroporto de Lisboa não faz a gestão correta, está no privado, que é a Vinci, francesa. Também quero recordar aqui, que fique gravado, que nós vendemos a ANA, a TAP, a REN, a EDP, entre outros, porque fomos obrigados, num memorando assinado a 17 de maio de 2011, pela troica. Nós fomos obrigados a vender.

O Sr. Paulo Moniz (PSD): — Quem foi que assinou? Lembra-se?

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Foi o Eng.^a Sócrates. Pronto, era o Governo de José Sócrates, foi o José Sócrates que assinou.

É isto. Portanto, se foi vendido, por algum motivo foi. Foi memorando. Se foi bom ou mau, isso já não vou discutir. Podemos entrar noutra processo, se for assim o caso. Espero que tenha respondido à sua pergunta.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar, agora, à terceira ronda, com a faculdade de intervenção de cada um dos Srs. Deputados, em dois minutos.

Pergunto quantos Srs. Deputados estão inscritos.

Pausa.

Estão inscritos o Sr. Deputado Bruno Aragão, o Sr. Deputado Bruno Dias e o Sr. Deputado Filipe Melo.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, não nos vamos inscrever para a terceira ronda, porque o Sr. Comandante foi extraordinariamente claro.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem. O Sr. Deputado, então, representa todos os Deputados na inscrição individual?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sim, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado. Com certeza. Sr. Deputado Filipe Melo, faça favor.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Obrigado, Sr. Presidente. Obrigado, Sr.

Comandante. Na última ronda, no fecho, aproveito para me despedir e agradecer as respostas que deu, que foram bastante esclarecedoras. Então desta última nem se fala. Acho que o Partido Socialista, depois de hoje, perde a legitimidade para falar sobre a TAP.

Mas há uma coisa que gostava de lhe perguntar, para finalizar, porque é uma preocupação nossa. Olhamos para a TAP com um carinho especial, da mesma forma que vocês olham, vocês sentem a empresa. Pelo facto de ainda estarem na empresa, com todas estas dificuldades por que passaram ao longo dos anos, acho que o acionista Governo e a gestão da companhia têm, ou deviam ter, uma palavra de grande agradecimento a todos os profissionais da TAP, comandantes, pessoal de cabine, pessoal de terra, sem exceção. Uma vez que o Governo não o faz, faz o Grupo Parlamentar do Chega, nesta última intervenção. Agradece a todos, sem exceção, os trabalhadores da TAP, que, não obstante os cortes, mostraram que defendem a companhia e, acima de tudo, porque é uma companhia de bandeira, que defendem os interesses do nosso País.

Pergunto-lhe só, para concluir: no caso, na eventualidade, de a companhia ser vendida, como, de que forma, é que vamos garantir — se for vendida a estrangeiro, naturalmente — a ligação à nossa diáspora, às nossas comunidades? Isso preocupa-nos bastante: de que forma é que essa ligação será mantida e se, eventualmente, não vamos perder o *hub* da TAP em Lisboa. Não o *hub* de Lisboa, mas o *hub* da TAP, sublinho.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Bruno Dias, faça favor.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Sr. Deputado, antes de mais, permita-me não me meter em guerras políticas. As pessoas têm sempre a legitimidade...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Comandante, quero só dizer-lhe o seguinte: estas respostas, agora, são dadas em bloco, portanto, vamos ouvir primeiro os Srs. Deputados e as perguntas e depois dávamos-lhe o tempo equiparado.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Certo, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Bruno Dias, faça favor.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Há uma questão. Não vou propriamente desenvolver — não é que não queira e não é que já não o tenha feito — o tema da privatização e dos impactos que isso tem para a TAP.

Porque é que ainda estamos aqui a discutir a TAP? É porque ela não foi privatizada em 2000 e porque não ficou em mãos privadas em 2020. Senão, em 2020, tinha-lhe acontecido o que aconteceu à Avianca, que, por acaso, era de um senhor que queria comprar a TAP, 10 anos antes.

A questão aqui tem a ver com um aspeto a que, apesar de tudo, gostaria de voltar, que é a questão dos salários. Diria que, se a TAP demonstra algumas coisas — e pode servir de lição e ensinamento — é que não é com grandes salários para gestores que se garante a máxima competência de gestores. Aquela coisa de ir à procura para o mercado do melhor que há por aí, depois, a maior parte das vezes, tem resultado mal, pelos vistos.

A questão que gostava de colocar já foi aqui afluída e tem a ver com os salários, em relação ao *standard* da indústria, como diz, mas direi que, mais do que em relação aos gestores, é em relação aos trabalhadores. Porque, se há paradoxo que temos observado é a propaganda, de manhã à noite, sobre a importância de salários elevadíssimos, astronómicos e galácticos para os gestores — porque temos de ir buscar os melhores, só que não, depois não vamos — e, enquanto isso, impõe-se cortes salariais e restrições salariais aos trabalhadores, tripulantes, pessoal navegante técnico, pessoal navegante de

cabine, pessoal de manutenção, aos vários níveis e em todas as áreas da operação, e depois é o resultado das dificuldades, que é o que estamos a encontrar e é o que vamos encontrar, seguramente, como o senhor já demonstrou, sendo que o verão e a IATA (Associação Internacional de Transportes Aéreos) não começam... Uma coisa é o verão do Observatório Astronómico, outra coisa é o verão na IATA, que é já este mês.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Já está!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pronto, já aí está.

Portanto gostava de abordar essa questão, sendo que — insisto — o tema da gestão pública implica transparência, escrutínio, regularidade e garantia de formalidade.

Gestão pública não tem nada a ver com o *WhatsApp*. Portanto, gestão pública que imita a gestão privada e o pior que ela tem é uma coisa. Gestão pública que é digna desse nome é outra. E a gestão privada outra vez a regressar significa o regresso das práticas que já vimos naquele filme. Fico por aqui. Mais uma vez, muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Bruno Aragão tem a palavra e encerramos as nossas perguntas da última ronda.

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — Sr. Presidente, aproveito aqui o repto, só para clarificar, para que Sr. Deputado não fique com dúvidas quanto à pergunta anterior, sobre a garantia que o Estado dá à dívida de 615 milhões: é feita com a reprivatização, não tem nada a ver com a recompra. Que isto fique claro. Aliás, o relatório do Tribunal de Contas é também sobre isso claríssimo. É por isso que o Estado configura para o Tribunal de Contas uma situação de acionista único que decorre daí, mas isso nem era uma questão.

A minha questão tinha a ver com outra questão que colocou e que gostava de esclarecer, porque a Eng.^a Alexandra Reis também abordou um pouco isso, na fase final da sua intervenção, que tem a ver exatamente com o *Cask* e com a sua equiparação ao *Cask* de 2019. Ela dava-nos esse exemplo, já na altura.

Entre outras coisas, entre o custo com a tripulação, *fuel* — enfim, depois pode ser o *Cask* ex-fuel, ou não —, uma das coisas que entra no *Cask* também é o *leasing* ou a amortização dos aviões, a depreciação — será mais correto — e uma das informações que vamos tendo é que — e gostava de o ouvir falar sobre isso, portanto estou a colocar a questão sem nenhum truque, se me permite —, na TAP, os custos com os aviões pesam mais do que noutras companhias. É a informação que vai circulando e que temos e, portanto, isso terá também impacto sobre o *Cask* da empresa.

Enfim, não estou a dizer que é isso que explica esses valores, mas gostava de o ouvir falar um bocadinho sobre isso, porque uma parte desse custo com a depreciação decorre, precisamente, da tal novação ao contrato com a Airbus e com a compra dos Neo, que têm, de facto, a vantagem ambiental e consomem menos combustível — também já aqui falámos disso, portanto ganha-se por um lado —, mas têm ou podem ter tido um custo bastante superior e isso estar a influenciar também este valor de *Cask*.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Comandante, então agora se pudesse dar explicações...

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Agora sim!

O Sr. **Presidente**: — Cada uma das rondas tem um método de resposta diferente. A primeira é pergunta/resposta, a segunda é resposta imediata e agora era, usando o tempo que entender, procurar dar resposta às questões

que foram colocadas pelos Srs. Deputados.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Nós estamos habituados a esperar. Já esperámos 33 anos. Estamos habituados e partimos desse pressuposto.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Comandante.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Vou responder aqui já ao Sr. Deputado Bruno Aragão. Peço desculpa, já que foi o último, mas não será sempre o último, poderá ser o primeiro, que é mais fácil e é mais técnico.

Estava a falar-me em comparação do custo operacional, excetuando o combustível, que é sempre assim que é calculado. Porquê? Porque estão lá os impostos. Os *leasings* estão lá.

Falando nos *leasings*, os *leasings* estão neste *Cask* e este é o relatório de contas de 2019.

Neste momento, o orador exibiu uma fotocópia com o documento referido.

É uma média, portanto, aqui deve ter, quase de certeza, uma média. E aqui diz «*recurring*», que também é uma média. E, para espanto, aumentou. Aqui diz que diminuiu, mas não, aumentou. Portanto os *leasings* estão aqui, continuam aqui.

Portanto, de 2019 até agora, os *leasings* não aumentaram.

O Sr. **Bruno Aragão (PS)**: — Claro!

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Devem ser os mesmos, digo

eu. Só estou a dizer isto na qualidade de... Fez-me uma pergunta e só lhe estou a responder o que acho.

Pronto, se recebe mais informações...

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — Mais aviões!

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Ah, mais aviões! Não, mas, em 2019, os aviões eram os mesmos. A troca de aviões que está a querer dizer veio poupar muito, em termos de emissões, em termos de combustível.

Portanto, uma coisa poderá levar a outra. Agora essas contas o *Cask* que está aqui aumentou, os *leasings* estão aqui de 2019 para 2022 e serão mesmos, não aumentaram.

Acho que respondi à sua pergunta, dentro das minhas possibilidades e da limitação que tenho, em termos de informação.

Sr. Deputado Bruno Dias, entre o privado e o público — só gosto de fazer com coisas factuais —, passei pelos dois e, de facto, os erros crassos de gestão foram públicos. Já falámos aqui na compra da Portugália ao Banco Espírito Santo e da VEM, que, mais uma vez, tinha um racional bastante positivo, em termos de sermos os fundadores de uma *repair station* no continente americano, de termos *slots* com mais facilidade no Brasil — que é o nosso grande *core business* na América do Sul — e de outros favores ou outras trocas — não diria «favores», mas «trocas empresariais».

Não temos nada a ver com isso, mas o que é facto é que foi o Estado que fez. Deixou-nos mil milhões de euros de prejuízo.

Não estou a dizer maravilhas do privado. O privado tem os seus erros, naturalmente. A desistência, ou suposta desistência, que vai ser averiguada dos 350 vai ter de ser investigada e espero que seja investigada a fundo. Se tiverem culpa, têm de ser punidos por isso. Não há dúvidas sobre isso.

Quando digo que os gestores não têm de ter tetos é, precisamente, para

ir buscar os melhores, porque os melhores gestores trazem, por norma, uma boa gestão. Essa gestão traz dinheiro. Dinheiro poderá pagar melhores salários. Naturalmente que os trabalhadores vêm de mãos dadas com esse aumento de salário. Naturalmente! Mas nisso, a companhia tem de produzir, para poder pagar e, neste momento, vivemos uma situação em que não tivemos um único ato de gestão em que consigamos dizer «não, agora, estamos no caminho certo», porque não estamos. Estamos é muito preocupados, mas, mais uma vez, de consciência tranquila.

Sr. Deputado Filipe Melo, não queria meter-me em relações políticas, mas acho que a legitimidade do Partido Socialista é sempre legitimidade. Isto é uma democracia. Portanto, não me quero meter nessa...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Está a ajudar!

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Não, não estou a ajudar. É uma questão de democracia. Acho que as coisas têm de ser ditas como são.

Mas o Sr. Deputado partilha de uma preocupação que temos e que acho que, se houver uma privatização, tem de ser acautelada. O *hub* de Lisboa é, sem dúvida, mas com o *hub* de Lisboa, garantidamente, vem de mãos dadas a diáspora, porque o nosso *core business* está ligado aí, portanto, não se pode desassociar a diáspora do *hub*. Isso é utópico e é um *fait-divers* que não irá existir garantidamente, porque o *hub* e as diásporas estão ligadas e vão estar sempre.

Temos uma ligação histórica com África, com o Brasil e com parte do continente norte-americano, nomeadamente, as grandes capitais Nova Iorque, Boston, Toronto, Montreal. Temos grandes comunidades aí de portugueses. Portanto, acho que, assegurando o *hub*, asseguramos também a diáspora.

Acho que não tenho mais nada a dizer. Boa noite, muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado Sr. Comandante Tiago Faria Lopes. Obrigado à delegação, também, que o acompanhou, do Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil. Quero agradecer a vossa presença e desejar os maiores sucessos também nas vossas missões.

Da parte da Comissão de Inquérito, vamos continuar os nossos trabalhos,...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Paulo Moniz, pede a palavra para que efeito?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, é sobre a condução dos trabalhos.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, então, Sr. Deputado. Eu estava a tentar terminar uma frase, mas faça favor, Sr. Deputado. Assim não concluo, mesmo por causa da condução dos trabalhos.

Risos.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Muito bem, então, neste caso, quero agradecer a precedência e a prioridade que dá à preocupação do Grupo Parlamentar do PSD, mas, antes desta audição do Sr. Comandante e do Sindicato, eu tinha-lhe perguntado sobre os documentos que o Sr. Ministro das Finanças anunciou que tinha remetido à Comissão e queria perguntar-lhe se já estão disponíveis, se estão legíveis e quando é que podemos ter acesso, porque o Sr. Ministro das Finanças disse que hoje remetia os documentos à

Comissão. Pergunto-lhe, nesse sentido, se confirma que eles estão cá e disponíveis.

O Sr. **Presidente**: — Continuando a tentar despedir-me do Sr. Comandante, dizendo e dando a seguinte informação: já chegaram bastantes documentos. Como sabem, temos estado todos aqui a trabalhar. Alguns dos documentos estão aqui, em formato digital e em formato papel, e, portanto, penso que, amanhã de manhã, estarão todos disponíveis e estarão em condições, direi eu, apesar de ainda não ter — Sr. Deputado, se me permite —...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Faça favor!

O Sr. **Presidente**: — ... tido a oportunidade de os consultar como gostaríamos. Mas penso que amanhã, a partir das 9 horas, a sala de segurança estará em funcionamento, porque são, isso já percebi, documentos classificados. Isso posso adiantar.

Faça favor, Sr. Deputado Paulo Moniz.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente,...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, vamos então despedir-nos dos nossos visitantes...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Ah, com certeza!

O Sr. **Presidente**: — ... e agradecer-lhes a presença.

O Sr. Comandante **Tiago Faria Lopes**: — Vamos de autocarro e não

de manga. Temos de ir andando, antes que se vá embora. Ainda perdemos o *slot*.

Risos.

O Sr. **Presidente**: — A Comissão vai ficar mais uns minutos a debater este tema.

Vamos, então, só suspender os trabalhos, para nos despedirmos do sindicato. Muito obrigado.

Pausa.

O Sr. **Presidente**: — Retomando os nossos trabalhos onde é que o Sr. Deputado Paulo Moniz ia?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Ó Sr. Presidente, sei que estamos aqui há muitas horas, mas a minha questão é já uma questão e razoavelmente publicitada que é fundamentalmente responder à pergunta: onde é que para o parecer? Isto porque, tivemos a informação de que a documentação havia sido remetida hoje — informação do próprio Sr. Ministro das Finanças — à Comissão, pelo que sim senhor, ela foi remetida e pergunto se ela está toda legível ou se quiser, complemento, em que formato é que ela foi remetida.

E porque é que eu faço a pergunta? Repare: se ela vier em papel naturalmente que o Sr. Presidente imediatamente perguntará aos serviços ou a quem recebeu se o senhor consegue ver as letras pretas na folha branca e consegue ler a informação, agora se ela, porventura, foi remetida numa disquete de 5 ¼ polegadas ou de 3,5 polegadas, talvez haja aí alguma dificuldade, digo eu, não acredito que ela tenha vindo num formato de banda

magnética um bocadinho *démodé* mas, sabe, que, às vezes, o Ministério das Finanças tem dessas coisas no intuito de aproveitar o que tem em *stock*.

Portanto, a pergunta que lhe faço é se já recebemos e se o que recebemos em que formato está e se está legível, que é coisa diversa de o Sr. Presidente — e bem — dizer que o que nós recebemos está classificado, pelo que a Mesa ainda terá de avaliar, terá de perceber o seu trabalho próprio, e como o Sr. Ministro das Finanças prometeu nós já recebemos, mas não é essa a minha pergunta, a minha pergunta é saber se a informação que recebemos não é hieróglifos, se está legível e se conseguimos ler a informação.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, agradeço a pergunta, acho que faz todo o sentido e quero dizer-lhe que chegou bastante documentação durante a tarde. Nós estivemos aqui sempre em trabalhos e, portanto, a avaliação completa daquilo que chegou, que é informação classificada...

Uma delas provinha do Ministério que o Sr. Deputado referiu e não lhe posso dizer mais nada a não ser uma *pen* ainda está num envelope que está fechado. Portanto, digamos que qualquer especulação que possamos fazer sobre esse tema parece-me que será um bocado precipitada.

Tentei marcar para amanhã de manhã uma reunião de Mesa precisamente para fazermos até uma avaliação sobre esse ponto e ela já está marcada.

Portanto, o formato destas questões é o seguinte: os documentos chegam, são disponibilizados aos Srs. Deputados e durante a manhã vamos avaliar se está tudo de acordo com aquilo que estamos à espera de receber, penso que é isso que temos estado aqui a dizer. Mais do que isto, repito, penso que é especulação porque se nós ainda não abrimos o envelope, ainda não sabemos e aquilo que está no envelope está da forma que o Sr. Deputado acha que pode estar ou está de outra forma que nós achemos, +elo que não vale sequer a pena estarmos a especular.

Sr. Deputado, faça favor.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Então, se bem percebi, e para resumo, para que fiquemos todos esclarecidos, o Sr. Presidente confirma que nós recebemos um envelope das Finanças, presume-se que com uma *pen* — julgo que só táctil na medida em que ainda não abriu o envelope, é o que lhe parece...

O Sr. **Presidente**: — É o que parece, Sr. Deputado.

...espero que não haja um engano e seja um isqueiro da *Bic*...

Risos.

... mas vamos imaginar que sim, que é uma *pen* e, portanto, nós amanhã, então, saberemos se é uma *pen*, se ela está em condições de ser lida e o que é que lá está dentro, em resumo.

O Sr. **Presidente**: — No máximo, Sr. Deputado, porque nos mínimos acho que até pode ser que seja antes da manhã — digo eu —, mas pronto, eu achei que não valia apenas estar a interromper a reunião para estarmos a avaliar de facto todas essas hipóteses académicas sobre essa questão.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Muito bem, Sr. Presidente, estou esclarecido.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Bernardo Blanco.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, estou aqui há cinco minutos a pedir a palavra e desculpe não estar aqui a partilhar da risota, porque isto parece-me realmente quase deplorável, não é? Porque nós temos visto nas últimas semanas, e eu vejo, o esforço que o Sr. Presidente tem feito, mas o Sr. Ministro das Finanças veio aqui hoje dizer que a adjectivação que tem sido feita sobre os documentos era deplorável, e o que eu vejo que é deplorável é a forma como o Governo trata a Comissão, porque as comunicações relevantes que nós tivemos sobre o caso Alexandra Reis, nada veio do Governo, o Ministro não enviou nada, o Secretário de Estado não enviou nada, os ministérios só enviaram as documentações oficiais, se não fosse a CEO e o *Chairman* nós não sabíamos de nada, por isso o Governo não enviou nada do que foi pedido.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Claro!

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Hoje vem aqui dizer que vamos receber hoje à tarde um CD ou uma disquete, o que queiram chamar, nem sei se alguém aqui tem um computador para colocar um CD, o que é realmente inacreditável, porque nós estamos em 2023 e, obviamente, só pode ser a brincar, não é? Nem que enviassem por *WhatsApp* ou por *e-mail* qualquer coisa, e, por isso, virem aqui hoje fazer um número a dizer que vamos receber os documentos e que a forma como o pedimos é deplorável, etc., e depois não enviaram nada e o Sr. Presidente também sabe disso...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Ora bem!...

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Agora, o Sr. Ministro veio aqui vender — para ser muito mediático —, que nós íamos ter os documentos hoje, portanto, eu gostava que nós tivéssemos os documentos hoje e, por isso,

se a Comissão já recebeu a documentação, porque é que os Deputados não podem ter acesso à documentação hoje? É só isto e eu ainda não percebi a resposta, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Ó Sr. Deputado, nós ainda não acabámos os trabalhos, salvo melhor a opinião, aquilo que vem para a Comissão é dirigido ao Presidente. Se o Presidente tiver tempo de abrir o envelope abrirá e amanhã — e bem — disso não tenho dúvidas nenhuma, aliás, pelo ofício que capeia a informação é classificada, com certeza, que estará dentro das condições daquilo que nós estabelecemos, quer na lei, quer naquilo que é o nosso regulamento de funcionamento e de acesso aos documentos, os documentos estarão disponíveis, a partir da manhã, na sala de segurança, tal como tem acontecido sempre. Não vale a pena estarmos aqui a fazer nenhuma especulação.

E, Sr. Deputado, até porque se referiu à questão em relação ao Sr. Ministro das Finanças, quero dizer-lhe que a informação que chegou do Ministério das Finanças veio através disto que eu identifico como seja, efetivamente, uma *pen* no envelope, até porque acho que num envelope deste tamanho um CD é capaz de ser um bocado difícil caber, só se viesse dobrado, Sr. Deputado, portanto, não me parece que seja esse o caso.

Assim, aquilo que eu recomendava aos Srs. Deputados, era que amanhã estivéssemos em condições de ter acesso à informação que chega até, aliás, antes daquilo que foi o pedido de reforço que nós fizemos em Comissão e penso que o fizemos de uma forma que nos dignifica a todos na Comissão e na Assembleia da República, pelo que aquilo que eu recomendo a todos, é que façamos este trabalho.

Sr. Deputado Bernardo Blanco, tem a palavra.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, uma nota rápida: espero sinceramente, até para bem da sua sanidade, que não esteja a ver todos os documentos que recebemos de uma ponta à outra, antes de eles serem colocados na sala, porque estão lá milhares de documentos com milhares de páginas. Por exemplo, ainda hoje, quer dizer, eu saí da reunião e fui ver a resposta da Top Atlantic sobre a viagem do Sr. Presidente da República e imagino que o Sr. Presidente ainda não tenha visto essa, por exemplo.

O Sr. **Presidente**: — Quer que lhe diga o dia em que chegou?

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Não, não, quero, mas, efetivamente, é impossível estar a ver de uma ponta à outra toda a documentação que chega.

O Sr. **Presidente**: — Chegou precisamente por ocasião da última reunião que nós estávamos a ter, mas se precisar de mais alguma informação...

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Precisávamos, precisávamos só das documentações.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, se não sabe, temos uns serviços que nos apoiam e que nos dão essa informação.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sei, Sr. Presidente, e temos muita documentação em atraso, e muita documentação que já...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, diga-nos claramente o que...

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Ó Sr. Presidente, deixe-me só terminar, é muito rápido...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, muita informação chegou e logo que acabe a reunião o Presidente despacha sobre a informação que chegou, acho que é isso que temos de fazer.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Certo, mas quero só concluir dizendo que tudo bem, vamos esperar para amanhã, a última vez que isso aconteceu na semana passada, a documentação até ficou pública, esperamos que, agora, isso não aconteça, acho que não, mas só quero dar nota, então, por favor, para que haja um controle dos prazos, porque, efetivamente, já houve muita documentação que passados os 10 dias não foi enviada.

Obrigado, até amanhã.

O Sr. **Presidente**: — Eu queria só acabar por dizer que, tal como eu referi em relação à documentação que chegou, tem o procedimento normal que tem, que é, depois de chegar, é despachada pelo Presidente, ou pela Mesa, se for o caso, para a situação que se considere que é a situação que está de acordo com os regulamentos e com aquilo que aprovámos.

Até amanhã e bom descanso.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Ó Sr. Deputado Filipe Melo, faça favor.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, muito sucintamente, eu acho que devemos ser claros e objetivos nisto. Depois do que foi dito e desdito por ministros e ministras, eu tenho alguma dificuldade, e já dizia um

poeta brasileiro, em deitar a minha cabeça na almofada e dormir bem, sem ver esses documentos hoje, porque é muita contradição. E, repare: há uma semana, eu e o Sr. Presidente assinámos um documento entrado naquele dia — isto parece a velha história do outro que se sabe sempre depois — e, nessa mesma noite, o *Observador* disponibiliza um documento que nós tínhamos recebido nesse dia à noite e nós só íamos ter acesso a esse documento no dia seguinte de manhã. Sr. Presidente, isso que aconteceu é grave, agora — como disse o Sr. Deputado Paulo Moniz — venha numa disquete, ou venha até em papel de papiro com tinta chinesa, isso já não me interessa, agora acho que nós devíamos, e estamos cá os três elementos da Mesa hoje, conferir o que aí está.

Isto porque, repare, é muito grave o que se passou nos vários ministérios, é muito grave, repito, e acho que nós temos essa competência para analisar tudo o que aí está e depois de analisarmos e de vermos, o Sr. Presidente tomará a posição final sobre esta matéria.

O Sr. Ministro das Finanças, o que disse é que hoje chegava toda a informação ao Parlamento, se não chegar, vamos fazer a vontade ao Sr. Deputado Paulo Rios de Oliveira, pegamos numa carrinha e vamos buscar o que temos de buscar.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Filipe Melo, para que fique claro, o documento que, na semana passada, foi divulgado, houve a entrega de um documento e o Sr. Deputado disse que passado um tempo, ele foi divulgado publicamente, o teor é o mesmo, mas o documento não é o mesmo. Aliás, o documento que aqui foi entregue, foi assinado pelo Presidente da PARPÚBLICA, o documento que uns minutos depois, ou umas horas depois, foi divulgado, não é esse documento, portanto, que fique claro.

Isto porque, pode parecer a ideia de que a Assembleia da República não trata da maneira mais rigorosa...

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Não foi isso que eu disse! Nem pensei!

O Sr. **Presidente**: — A Assembleia tem tratado e eu acho que isso é algo que nos deve encher a todos de orgulho pelo cumprimento da nossa tarefa. A razão, porque eu hoje pedi, durante a nossa sessão, a realização de uma reunião de Mesa é, precisamente, para trabalharmos esse tema.

Eu acho que não deve ser hoje, fazemos isso amanhã de manhã, mas, de qualquer forma, quero dizer o seguinte: os documentos, a partir de amanhã, estarão disponíveis, logo de manhã, quer dizer, a partir das 9 horas.

Parece-me a forma mais razoável, nós estamos aqui em reuniões desde as duas e meia da tarde, são dez e meia da noite, penso que entre fazer essa análise, entre um conjunto significativo de ofícios que ainda é preciso hoje fazer e preparar, eu pedia que fosse só amanhã de manhã, porque penso que não há ganho nenhum do ponto de vista da utilidade para aquilo que é a nossa missão, estarmos a fazer essa situação, estando às 9 horas, não me parece que haja problema algum.

Se houver alguma necessidade de correção de algum tipo de ficheiro, isso já aconteceu em várias situações e pede-se imediatamente, mas é das tais questões que nem vale a pena estar a dizer que é de outra maneira qualquer, é pedir para corrigir.

O Sr. Deputado Bernardo Blanco já não está presente, mas o Sr. Deputado Bernardo Blanco durante a verificação de muitos documentos, a certa altura descobriu um documento classificado onde faltava um conjunto de páginas. Essa situação foi corrigida num dia, portanto, eventualmente quando foi fotocopiado o documento, essas páginas não vieram para a nossa... Isso foi detetado e foi imediatamente corrigido e eu penso que é por aí que devemos fazer. Se amanhã houver alguma situação que seja necessário resolver, a Mesa reunirá durante amanhã e resolverá aquilo que tiver de

resolver da forma como temos sempre resolvido. E acho que em relação à questão do prazo, nós fizemos a insistência, na semana passada, salvo erro na quinta-feira, os documentos estão cá hoje na quarta-feira, tendo tido...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Pela segunda vez!

O Sr. **Presidente**: — Ok, mas estão cá, portanto, acho que isso é algo que também tem funcionado.

Srs. Deputados, amanhã temos audições a partir das 14 horas e 30 minutos, até amanhã e muito obrigado a todos.

Está encerrada a reunião.

Eram 22 horas e 25 minutos.