



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

QUADRO SÍNTESE DE AUDIÊNCIA

ENTIDADE	DEPUTADOS PRESENTES	DATA DA AUDIÊNCIA	CONTATOS
SITAVA – Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos <ul style="list-style-type: none">➤ Armando Costa➤ Fernando Henriques➤ Vítor Mesquita	<ul style="list-style-type: none">➤ Fernando Virgílio Macedo (PSD)➤ Paulo Rios de Oliveira (PSD)➤ António Eusébio (PS)➤ Heitor de Sousa (BE)➤ Bruno Dias (PCP)	20 de outubro de 2017 Gravada	
Exposição de Motivos	Questões colocadas pelos Deputados		
<ul style="list-style-type: none">➤ Os representantes do SITAVA começaram por esclarecer que o seu pedido de audiência inicial tinha como tema a situação do <i>handling</i>, mas como entretanto foi constituído um grupo de trabalho para essa matéria, que envolve o Governo, a ANAC, os sindicatos e as empresas, solicitaram a alteração do assunto desta audiência, devido situações complicadas que se vivem no Grupo TAP e que iriam motivar um outro pedido de audiência.➤ Expressaram preocupação com várias medidas adotadas desde que os acionistas privados tomaram posse e afirmaram que a ANAC condiciona a gestão da TAP a determinadas medidas, enquanto não toma decisão, mas há outras medidas que são tomadas no Grupo TAP com muito impacto para o grupo sem qualquer controlo.➤ Referiram também o facto de o Sr. David Neeleman ter dito que as opções da TAP não passariam por voos para a Ásia, porque a TAP não estaria em condições de concorrer com as companhias do Golfo – Qatar e Emirates –, mas atualmente aquilo de que mais se fala na TAP é da rota para a China, a	<ul style="list-style-type: none">➤ Deputado Bruno Dias (PCP) – cumprimentou os representantes do SITAVA e agradeceu as informações trazidas. Expressou preocupação pelo facto de as decisões tomadas confirmarem e anteciparem alguns dos cenários que aparecem no estudo do Projeto Rise. Referiu que o PCP levantou a questão do conflito de interesses do Grupo Barraqueiro neste concurso e questionou sobre elementos complementares do consórcio terem pedido exclusão da Groundforce deste concurso. Quanto aos aviões da Azul, afirmou, o PCP fez pergunta ao Eng.º Fernando pinto, que respondeu que a própria Azul estava a fazer um subleasing daqueles aviões à TAP, com prejuízo. Expressou preocupação coma ligação da TAP ao país e à presença no terreno, pois apesar de haver uma grande parte dos passageiros que compra bilhetes por meios eletrónicos, a presença da TAP nas grandes cidades do país tem significado e questionou sobre encerramento e balcões e o que estava a ser pensado para o próprio aeroporto. Finalmente, afirmo que o PCP não estava satisfeito por se estar a concretizar aquilo para que tinha alertado sobre a privatização da TAP e revelou preocupação para esse facto.		

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

iniciar-se em 2017 com 4 voos semanais. No entanto, neste momento, a TAP vendeu a posição que tinha para os Airbus 350, com o argumento de que não pretendia voar para a Ásia e continuaria a aposta para América do Norte e América do Sul, e hoje parece que a expansão é para a Ásia, mas a TAP já não tem os Airbus 350, tem apenas aviões que eram da Azul, que estavam parados no Brasil há 6 ou 7 anos e pelos quais paga um *leasing* muito superior ao que pagaria se fosse buscar aviões novos à Airbus.

- Referiram o abandono de 4 rotas no Porto, que logo a seguir foram ocupadas por companhias *low cost*, o que o SITAVA considera incompreensível. Afirmaram que se está a obrigar a população do norte a ir a Lisboa para apanhar os voos de longo curso, funcionando a ponte aérea como alimentador desses voos.
- Informaram que, em agosto de 2016, a TAP encomendou um estudo à Boston Consulting Group, consultora que há anos esteve envolvida numa polémica sobre a viabilidade do aeroporto Francisco Sá Carneiro e que está ligada a um banco de investimento americano que faz muito do financiamento da Azul, que ficou conhecido como o Projeto Rise, que é um estudo sobre o dimensionamento da TAP à escala de uma *low cost*. Referiram que o SITAVA tem alertado para que a TAP não se transforme numa “TAPezinha”, mas parece-lhes que é isso que está a acontecer, sem intervenção do Governo ou do regulador. Este estudo aponta para uma retirada do *handling* da Groundforce e, na área da manutenção, aposta no Brasil.
- Abordaram também a questão do *catering*, lembrando que a Ibéria, por exemplo, em viagens de 7 a 8 horas, passou a servir apenas um *snack*, depois da privatização, e a TAP prepara-se para, em determinados percursos, não servir nada.
- Quanto às taxas pagas, lembraram que, atualmente, o primeiro passageiro a comprar um bilhete para um voo não escolhe a tarifa em classe turística,

- **Deputado António Eusébio (PS)** – cumprimentou os representantes do SITAVA e referiu que o PS tinha questionado a TAP e a ANAC sobre um conjunto de matérias relacionadas com as preocupações que o SITAVA aqui trouxe. Quanto à situação da manutenção, solicitou esclarecimento sobre a intenção dos administradores. No que toca ao concurso, considerou grave o pedido de exclusão da Groundforce, que pode implicar o despedimento de 3000 trabalhadores. Em relação ao Projeto Rise, questionou que informações tinham para terem a perceção que aqui trouxeram e se os trabalhadores têm recebido informação em reuniões, verbais ou por escrito. Quanto à ANAC, afirmou que a questão tinha de ser acompanhada, não fazia qualquer sentido que, pela alteração de uma vogal do conselho de administração pudessem vir a ser impugnados todos os atos administrativos e legais praticados pela vogal que saiu.
- **Deputado Paulo Rios de Oliveira (PSD)** – após cumprimentar os representantes do SITAVA, referiu que o Governo anterior tinha uma solução para a TAP e que agora se seguiu outra solução. Questionou sobre o modelo de negócio referido que poderia corresponder a uma nova maneira de fazer o negócio, quis saber o que estava a ser feito noutras companhias e se o que descreveram era feito apenas pela TAP. Quanto à Azul, referiu que um dos pressupostos era a não concorrência entre a Azul e a TAP nas rotas em que a TAP era mais forte, e questionou se a Azul estava a fazer rotas concorrentes e se tinha algum tratamento de favor noutra tipo de serviço. Quis saber ainda se fazia ou não sentido uma opção clara por rotas para a Ásia e por quê.
- **Deputado Heitor de Sousa (BE)** – cumprimentou os representantes do SITAVA e referiu que boa parte das questões colocadas ainda estavam por dirimir nos tribunais, nomeadamente no que tocava à privatização da TAP, portanto, o processo de privatização, do ponto de vista legal, ainda não estava legitimado pela ANAC. Afirmou que ainda se esperava essa decisão enquanto se discutiam coisas tão importantes para o futuro da TAP como o

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

é-lhe atribuído o lugar mais barato, mas aquando do *check in*, é-lhe cobrada uma taxa de 35€ para despachar uma peça de bagagem, que é o mesmo que fazer as companhias *low cost*.

- Referiram que quando David Neeleman comprou parte da TAP dizia que pretendia a complementaridade com a Azul, mas atualmente a Azul voa do Brasil para Lisboa, em concorrência com a TAP.
- Defenderam que, no que toca ao conceito de *self boarding*, sem nenhum controlo, que se pretende introduzir no futuro, tal terá inevitavelmente reflexos no quadro de pessoal.
- Quanto ao concurso para o *handling*, a Barraqueiro está num consórcio com um grande internacional do *handling* e com uma pequena empresa portuguesa a concorrer às licenças públicas para o *handling*, mas o SITAVA não percebe por quê, porque hoje o Senhor Humberto Pedrosa já está no mercado do *handling*, uma vez que faz parte da Groundforce e o consórcio pediu a exclusão da Groundforce do concurso. Lembraram que o Presidente da ANAC disse numa audição na CEIOP que também a ANAC tinha dúvidas, mas a Autoridade da Concorrência não tinha encontrado nenhum impedimento.
- Sobre a ANAC, referiram o relatório da CEOP, no final da legislatura anterior, sobre a audição das personalidades indigitadas para o conselho de administração. Referiram que também a Easyjet tinha impugnado uma multa de 500 000€ por ter participado nela a vogal que entretanto saiu e, assim sendo, questionam quantas decisões dos últimos dois anos não poderão ser impugnadas.
- Finalmente, abordaram a questão de a Ryanair não cumprir os acordos com o SITAVA e estar a ser beneficiada por não cumprir regras. Referiram também o financiamento do Governo Regional dos Açores à Ryanair e defenderam uma atuação firme da ANAC a este respeito.

Projeto Rise. Referiu que a esta situação não era alheio o facto de a ANAC ser uma entidade reguladora “coxa”, porque todos sabiam que aquela vogal não tinha condições legais para ser seu membro. Referiu o silêncio do Governo sobre a TAP desde que tomou posse, porque o Governo opta por não levantar qualquer tipo de ondas sobre decisões estratégicas que vão ter uma relevância enorme para o futuro da empresa. Afirmou que o Eng.º Fernando Pinto reina sem responder a quem quer que seja pelas suas decisões e não decisões, na articulação entre a Azul e a TAP, existindo uma estratégia de acoplagem do Sr. Neeleman à atividade da TAP para ficar com parte do seu mercado e reduzir a atividade da TAP às ligações com as comunidades portuguesas espalhadas pelo mundo e pouco mais. Afirmou que a TAP abdicou de rotas para as entregar a empresas de *low cost*, perdendo importantes fatias de mercado, e o Governo nada diz. Tem dúvidas sobre o alcance e produtividade da ponte aérea entre Porto e Lisboa e pede informações sobre balanço de passageiros entre os que a TAP perdeu nas rotas que encerrou e os que ganhou com a ponte aérea. Defendeu que o sindicato devia questionar diretamente o Governo sobre a situação da TAP e não apenas a Assembleia da República. Acredita que um ano é demais para que um Governo continue sem dizer nada sobre a TAP e o seu futuro. O processo que o anterior Governo deixou era bastante prejudicial ao país mas não justifica tudo. Considera que a TAP é uma empresa privada e não em o controlo público que devia ter. Solicitou o estudo Projeto Rise, da Boston Consulting Group e concluiu considerando que era inevitável que a abertura das rotas da China venha a acontecer, mas considerou grave que isso venha a acontecer com aviões da Azul.



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

Respostas às questões dos Deputados:

- Os representantes do SITAVA responderam que, quanto à exclusão da Groundforce do concurso, a única evidência que existia era o documento escrito pelo consórcio em agosto de 2016 ao Conselho de Administração da ANAC. Referiram que havia um concurso que já tinha uma terceira licença atribuída ao consórcio e o consórcio (o seu representante é a Barraqueiro) envia uma carta à administração da ANAC pondo em causa o acordo. Só faz sentido este consórcio existir se for fazer o handling da TAP, porque a sua operação o justifica.
- Informaram que entregariam a carta e demais documentação através do correio da Comissão.
- Afirmaram que a Azul estava a concorrer diretamente com a TAP (por exemplo, nas rotas de Viracopos, Belém, Bogotá/Panamá) e que o Presidente do Conselho de Administração da Azul tem participado com frequência nas reuniões do Conselho de Administração da TAP.
- Informaram também que o responsável pelo desenho das rotas (cargo-chave numa companhia aérea) foi alterado neste período e não se conhece a posição da ANAC sobre o assunto.
- Referiram que dois dos aviões que vieram da Azul tinham mais horas de manutenção do que de voo, um deles vinha no primeiro voo para Lisboa com os pneus carecas, o voo inaugural para Boston avariou.
- A perda de qualidade do serviço começa no dia-a-dia, há passageiros que chegam ao *check in* e são confrontados com uma taxa de 35€ para despachar uma peça de bagagem e isto é atuação *low cost*.
- O estudo coloca a TAP bem colocada em termos de competitividade entre as companhias tradicionais, mas faz sempre a comparação da TAP com a Azul e quer que ela se aproxime da Azul enquanto modelo.
- Quanto à criação de um modelo de 6 tarifas na TAP, afirmaram que esse não era um modelo novo, tem 10 anos na TAP e com sucesso. A diferença é que atualmente paga-se para despachar bagagem no porão na tarifa *discount*.
- Hoje, a TAP não voa quando tem condições mínimas de segurança. A partir do momento em que comece a voar nestes termos, se um tripulante faltar, o voo é cancelado.
- A TAP vai fechar as lojas no Marquês de Pombal e no Funchal. O SITAVA considera que é uma péssima opção, porque a imagem da TAP deixa de estar no centro da cidade e a venda de bilhetes passa a ser feita exclusivamente *online* ou através de agências de viagens.
- Quanto às rotas para a Ásia, faz sentido hoje como fazia no momento em que a TAP encomendou os A350, mas o que não fez sentido foi há 10 meses ter-se abandonado os A350. Quem fará estes voos será a Azul e em Lisboa não haverá peças para os aviões, se avariarem.



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

- Quanto às novas plataformas de *self check in*, todos os aeroportos apostam nisso. A TAP tem quatro tipos de passageiros: jovem, familiarizado com as novas tecnologias; africanos, brasileiros, emigrantes da geração mais velha, que não fazem uso das novas tecnologias e são 70% dos passageiros de Lisboa. Quanto ao *self boarding*, a questão é outra, não existe no estrangeiro, na Europa há uma tendência para criar mais regras de segurança, mais reforço dos trabalhadores e vigilância, e isso não se coaduna com o *self boarding*.
- O tratamento da Azul é de privilégio. Quem faz a assistência é a Groundforce, que criou um grupo de trabalhadores dedicados à Azul, o que tem implicações na gestão de tarefas e pessoa.
- Aquilo que tem acontecido quanto ao handling é que a ANAC não se comporta como um regulador mas sim como um desregulador.

Deputado Fernando Virgílio Macedo
Vice-Presidente da Comissão