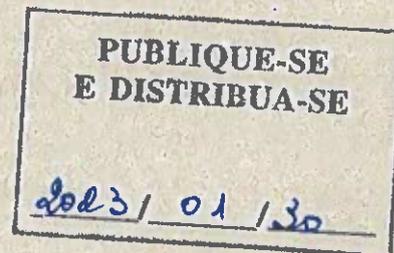




**PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS**  
**Grupo Parlamentar**



**PROPOSTA DE ADITAMENTO**

**INQUÉRITO PARLAMENTAR N.º 7/XV/1.ª**

**Comissão eventual de inquérito parlamentar à tutela política da gestão da TAP**

O Grupo Parlamentar do PCP propõe que, ao objeto do Inquérito Parlamentar à tutela política da gestão da TAP constante do Projeto de Inquérito Parlamentar n.º 7/XV/1.ª sejam aditados os seguintes pontos:

- As consequências da privatização da TAP decidida em 2015;
- As decisões tomadas pela gestão da TAP, SGPS e da TAP, SA desde novembro de 2015, em particular as que possam ter lesado o interesse público, e o papel da tutela em cada uma delas;
- A decisão de impor um processo de reestruturação à companhia;
- As previsíveis consequências do processo em curso para uma quarta tentativa de privatização da TAP.

**Justificação:**

A constituição de uma Comissão Eventual de Inquérito a atos de gestão da TAP, designadamente os que levaram à atribuição de uma indemnização de 500 mil euros à ex-administradora Alexandra Reis, não pode passar ao lado de práticas que são inerentes a critérios de gestão privada presentes nos grupos económicos, aprofundados no quadro da privatização realizada a favor do consórcio Atlantic Gateway e que não foram, entretanto, revertidos.

A terceira tentativa de privatização da TAP foi decidida pelo Governo PSD/CDS, e enquadrada pelo Decreto-Lei 181-A/2014. Uma privatização decidida já depois das eleições de 2015 (a 12 de novembro, através da Resolução do Conselho de Ministros 91-A/2015) quando os partidos que constituíam o Governo já haviam sido eleitoralmente derrotados, e o Governo se encontrava sem legitimidade para proceder a este tipo de decisões.

Uma privatização que foi realizada a favor do consórcio Atlantic Gateway, num esquema destinado a contornar a legislação da UE sobre a aquisição de companhias aéreas. Passou assim a TAP a ser detida pela Atlantic Gateway em 61% e pelo Estado português a 39%.



**PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS**  
**Grupo Parlamentar**

Com a entrada em funções do Governo do PS, no final de 2015, colocava-se a necessidade de reverter este processo. O Governo preferiu, no entanto, a opção de negociar com a Atlantic Gateway, e legitimar o processo de privatização com uma renegociação da estrutura acionista da TAP, mantendo este grupo económico o controlo da gestão da TAP e o grosso dos seus eventuais resultados económicos, apesar da propriedade passar a ser maioritariamente pública.

O conhecimento sobre as consequências de todo esse processo – para a operação da empresa, o seu património e principais ativos, as principais opções de gestão entretanto tomadas – é fundamental para se compreender a situação em que hoje a TAP se encontra, mesmo sabendo dos impactos da pandemia que atingiu fortemente o sector da aviação civil.

Na verdade, com o advento da pandemia de Covid-19, que primeiro paralisou e depois severamente restringiu o tráfego internacional, todas as companhias aéreas necessitaram de ser capitalizadas para evitar a insolvência. Os acionistas privados da Gateway rapidamente fizeram perceber que não podiam nem queriam capitalizar a empresa.

Tomada a opção correta – a de capitalizar a TAP – outra opção tinha de ser tomada: transformar a capitalização em capital social, na prática tornando residual o peso dos acionistas privados, tal a dimensão da capitalização necessária. Assim foi assumido. No entanto, a forma como esse processo foi conduzido, os acordos que foram realizados com os acionistas privados, os apoios e indemnizações que estes receberam, já pertencem ao universo do que precisa de ser melhor conhecido e avaliado.

Mas os prejuízos que a TAP – e o erário público – enfrentaram nesta terceira tentativa de privatização da TAP vão muito além das remunerações – e demais mordomias - pagos aos administradores quando a TAP esteve privatizada e quando o Estado retomou o seu controlo efetivo.

Por exemplo, parte da transformação da frota da TAP realizada nos anos de gestão privada, foi realizada ao serviço de quem? Da TAP ou da Azul? O crescimento da operação, da frota da TAP e do número de trabalhadores, realizada pela gestão privada, e no essencial revertida pela reestruturação, foi uma decisão danosa ou danosa foi a reestruturação e quem a impôs? No final de 2019, sob gestão privada, a TAP estava equilibrada ou à beira da falência, de tal forma que só uma reestruturação permitiria um apoio público à companhia? Se a gestão privada foi um problema, porque é que a solução é nova privatização?

Da mesma forma, importa também perceber se a dimensão da capitalização da TAP foi a necessária para fazer frente às contingências provocadas pela pandemia, ou se a mesma se destinou a aproveitar para limpar passivos, já a pensar em valorizar a companhia para os futuros compradores.



**PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS**  
**Grupo Parlamentar**

Importa igualmente compreender o papel da União Europeia, e os prejuízos gigantescos que as suas imposições provocam à economia nacional, sendo que chegou a ser formulado o objetivo de concentrar as companhias aéreas de bandeira da Europa em três grupos, e que são essas três as únicas opções admitidas para a assimilação da TAP.

**Assembleia da República, 25 de janeiro de 2023**

**Os Deputados**

**Bruno Dias, Paula Santos, Alma Rivera, Alfredo Maia, Duarte Alves, João Dias**

