

**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 17

2 de maio de 2023

(10,37 h – 21,22 h)

Ordem do dia – Audições:

- Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes de Portugal (STTAMP), Dr.ª Maria Luís Martins (acompanhada pela Dr.ª Catarina Silva)
- Sindicato das Indústrias Metalúrgicas e Afins (SIMA), Vice-Secretário-Geral, Sr. João Moreira (acompanhado pela Dr.ª Ana Filipe)
- Sindicato dos Engenheiros, Engenheiros Técnicos e Arquitetos (SNEET), Eng.º João Miguel Carvalho e Eng.º Pedro Soares
- Sindicato dos Quadros da Aviação Comercial (SQAC), Presidente, Sr. Jaime Santos Silva
- Sindicato dos Técnicos de *Handling* de Aeroportos (STHA), Presidente da Direção Nacional, Dr. André Teives (acompanhado por Sr. Óscar Campos Pereira e Sr. Rui Souto Lopes, Dirigentes Nacionais)

Presidente da Comissão: Jorge Seguro Sanches (PS)

Deputados Oradores: Hugo Patrício Oliveira (PSD)

Filipe Melo (CH)

Bernardo Blanco (IL)

Bruno Dias (PCP)

Pedro Filipe Soares (BE)

Rita Borges Madeira (PS)

Paulo Moniz (PSD)

Cristina Sousa (PS)

Patrícia Dantas (PSD)

O Sr. **Presidente** (Jorge Seguro Sanches): — Muito bom dia a todos, Sr.^{as} e Srs. Deputados e a quem acompanha as nossas reuniões, temos quórum, pelo que vamos iniciar os nossos trabalhos.

Eram 10 horas e 37 minutos.

Como sabem, temos agendada, para as 10 horas e 30 minutos, a audição dos dirigentes do Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes de Portugal (STTAMP).

Se todos estiverem de acordo, vou suspender a reunião por uns minutos até chegarem os nossos convidados.

Pausa.

Srs. Deputados, retomamos os nossos trabalhos, dando as boas-vindas ao Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes de Portugal. A Dr.^a Maria Luís Martins e a Dr.^a Catarina Silva são dirigentes do sindicato e, não tendo propriamente uma apresentação inicial, pediram para, no início, proferir algumas palavras.

Depois darei a palavra ao Grupo Parlamentar do PSD e seguiremos a nossa audição por rondas de perguntas: a primeira ronda é de pergunta-resposta; a segunda ronda, a existir, é uma ronda com 2 minutos de pergunta e resposta no fim; e depois, no fim, cada um dos Srs. Deputados presentes poderá ainda colocar alguma questão que entenda, do ponto de vista individual.

Tem, agora, a palavra a Sr.^a Dr.^a Maria Luís Martins.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins** (Dirigente do Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes de Portugal — STTAMP): — Pode tratar-me por Maria Luís, por favor. Maria Luís está bem.

Srs. Deputados, falta-nos um elemento do sindicato, e isto não tem sido muito normal. Nós somos uma equipa, eu, a Catarina e o Pedro, e haverá perguntas para as quais a Catarina poderá estar mais bem preparada, pelo que ia perguntar se, se eu assim o entendesse, podia passar a palavra à Catarina e ela responderia em nome do sindicato.

O Sr. **Presidente**: — Com certeza.

Passo, então, a palavra ao Grupo Parlamentar do PSD para fazer as questões que entenda.

Faça favor, Sr. Deputado Hugo Oliveira.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, cumprimento as dirigentes do Sindicato dos Trabalhadores dos Transporte de Portugal, nomeadamente a Dr.^a Maria Luís Martins, a quem, desde logo, coloco algumas questões concretas sobre esta matéria.

Esta matéria da TAP (Transportes Aéreos Portugueses) tem sido capa dos jornais todos os dias, portanto, vou deixar de fazer considerações sobre esta matéria e vou ser direto.

Pergunto-lhe se conhece o plano de reestruturação da TAP, no fundo, qual é a posição do sindicato relativamente a este plano de reestruturação e que impacto é que ele, de facto, teve junto dos vossos representantes.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — De facto, não conhecemos o plano de reestruturação na sua íntegra.

Tivemos algumas reuniões, na altura, com a administração para encontrar o tal acordo temporário de emergência. Soubemos agora que a

Comissão exigia 20 % de cortes, não necessariamente nos salários dos trabalhadores.

Sobre o impacto que teve, realmente todas estas medidas tiveram um impacto muito negativo na vida de todos os trabalhadores, porque, além de sermos contribuintes, como todos os portugueses, estamos duplamente a tentar salvar a TAP.

Temos um corte de 25 % no nosso ordenado — o pessoal de terra, o pessoal de bordo terá mais. O pessoal de terra tem 25 % de corte no ordenado, o congelamento de subidas de escalão, o congelamento de anuidades e de uma série de outros benefícios que teríamos.

Na altura tudo foi feito e a nossa perspetiva era a de que não havia outro caminho e, efetivamente, tínhamos de aceitar esse plano de reestruturação e os cortes implícitos, para tentarmos salvar a companhia e futuramente passarmos a outra fase — veremos o que é que acontecerá agora —, ou então a companhia ia entrar em insolvência, ou em regime sucedâneo, alternativas que não eram viáveis para nós.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Sr.^a Doutora, o que me disse foi que reuniram algumas vezes com a administração.

E da parte do Governo? Houve alguma reunião com alguém do Governo? Chegaram a pedir essa reunião? Foram atendidos?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Com a administração reunimos, na altura, quando Ramiro Sequeira era o CEO (*chief executive officer*) interino, aliás, o plano de reestruturação foi todo planeado com Ramiro Sequeira, e reunimos também, depois, com o Ministro Pedro Nuno Santos no Ministério. O Sr. Ministro tomou nota das preocupações de que fomos dando conta, aliás, na altura, o panorama não era fácil e acho que todos embarcámos nessa missão de salvar a TAP.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Nessa reunião foi-lhes dito que o corte de 25 % nos salários era uma imposição da União Europeia?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Não, não foi dito que era uma imposição, foi a maneira que foi encontrada, na altura, nas reuniões de administração, pelo Dr. Ramiro Sequeira e pela restante administração — e não me recordo muito bem quem esteve por dentro também.

O que nos foi dito foi que iriam ser encontradas várias formas para ir ao encontro das exigências da Comissão, que iriam ser renegociados os contratos de *leasing*, que iriam ser renegociados os contratos com fornecedores e que iria haver um corte na massa salarial dos trabalhadores.

Por isso, esse conjunto de medidas é que iria ao encontro daquilo que a União Europeia estava a exigir. Nunca nos foi dito que os cortes eram só 20 % e que não teria...

Foi a maneira encontrada pela administração. Soubemos agora, posteriormente, nesta Comissão, que essa indicação da União Europeia teria só os 20 % de corte no total das despesas da TAP.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Há pouco a Sr.^a Doutora dizia que, na perspetiva do sindicato, de facto, o melhor que havia a fazer era o plano de reestruturação, se percebi bem.

Mas pergunto-lhe se esse processo de reestruturação era o mais adequado ou não, porque fiquei na dúvida se, no vosso entender, era o mais adequado, ou se teve de ser porque não havia outra hipótese.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — O plano de reestruturação, nós não o conhecemos, não é?

Quanto às medidas que foram depois negociadas entre os sindicatos e a administração, é assim, nós não temos... Todos os nossos associados foram consultados em relação a este plano de reestruturação, nós fizemos questão de o dar a conhecer aos nossos associados... Não o plano de reestruturação, mas a negociação do acordo temporário de emergência, que foi aprovado por unanimidade, e foi assim que assinámos o acordo com a administração.

Sim, na altura todos achámos que não haveria outra solução. Se me perguntar agora se a minha opinião é a mesma, não é. Acho que, neste momento, já está desadequado, mas, na altura, nós vimos bem o que se estava a passar nos aeroportos... Nós fazíamos parte daquela realidade, em que, de repente, no nosso local de trabalho e na pista, os aviões estavam todos parados, por isso percebemos bem que foi uma realidade dura.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Quando diz «desadequado», vai ao encontro daquela que é a visão que passa pela falta de trabalhadores, hoje em dia, na TAP, ou não?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sim, sim. Porque, na altura, todas as previsões eram bastante mais pessimistas do que o que veio a acontecer, não é? Ninguém estava à espera da retoma já em 2022, creio eu. A não ser duas ou três pessoas que são extremamente otimistas, ninguém estava à espera.

Eu considero, efetivamente, que houve um corte de pessoal em demasia. Já agora, por exemplo, o colega que não está presente não está porque vinha do Porto no voo das 7 horas, que atrasou por falta de tripulação. Por isso é que não está presente. Nós estamos, porque viemos ontem.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Ou seja, o plano de reestruturação, que não conhecem, como já disse, e bem, não terá

incorporado nem terá tido em conta esta possível falha que haveria, porque não contava com uma recuperação tão rápida. É isso que quer dizer?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sim, eu entendo que sim, eu entendo que, em todas as estruturas envolvidas a nível do turismo, de tudo o que anda à volta do turismo — hotelaria, restauração... —, ninguém estava preparado para esta retoma tão rápida.

Orientava-se a retoma para o fim de 2023, ou para 2024, mas a retoma foi já em 2022, e ainda bem. Realmente o que atrasou, a meu ver, foi esta gestão da TAP não ter percebido isto mais cedo, porque tudo é depois recuperável.

Na altura achou-se que era aquele o corte que se deveria fazer, mas, com a tendência do turismo e da procura, acho que se deveriam ter tomado medidas mais cedo para que não chegássemos ao verão com falta de pessoal. Poderia ter sido tomada essa providência.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Por falar em administração, concretamente o novo CEO da TAP, já houve alguma reunião convosco? Se sim, o que é que foi, de facto, transmitido e quais são as expectativas que existem relativamente a essa matéria?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — O Dr. Luís Rodrigues convocou uma reunião no dia 19 de abril. Eu não estive presente, estive a Catarina, por isso, se calhar, depois passo-lhe a palavra.

Depois teve a oportunidade de fazer também, no dia 26 de abril... Fez a reunião com os sindicatos no dia 19, e no próprio dia 19 foi enviada uma comunicação interna para todo o mundo TAP a informar que o Dr. Luís Rodrigues se apresentaria aos trabalhadores presencialmente no refeitório do reduto TAP, com um *link* para que quem não estivesse pudesse assistir.

Sobre a reunião, passo já a palavra à Catarina.

Quanto à comunicação do Dr. Luís Rodrigues aos trabalhadores, fiquei agradavelmente surpreendida, porque as primeiras palavras dele foram exatamente para as pessoas, referindo que o mais importante, na empresa, são as pessoas, sendo também essa a nossa visão.

A anterior gestão — fazendo, agora, um aparte — não esteve muito próxima das pessoas e, realmente, acho que o maior *asset*, o maior ativo, a maior riqueza das empresas são os seus trabalhadores.

Vou, então, passar a palavra à Catarina.

A Sr.^a Dr.^a **Catarina Silva** (Dirigente do Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes de Portugal — STTAMP): — Bom dia a todos, Sr. Presidente, Srs. Deputados.

No dia 19 de abril estivemos reunidos com o Dr. Luís Rodrigues, que fez uma convocatória para todos os sindicatos do Grupo TAP e, nessa reunião, pudemos expor todos os nossos problemas, as nossas dúvidas. Ele foi bastante acessível e respondeu-nos, pedindo-nos calma e serenidade, acima de tudo.

Nós, STTAMP, indicámos, principalmente, que a política de recursos humanos precisava de ser mudada, no que diz respeito a lidar com os trabalhadores. Neste momento, ou até à entrada do Dr. Luís Rodrigues, era uma política muito distante dos trabalhadores. Nós, que estamos, por exemplo, mais na escala do Porto, podemos dizer que a Eng.^a Christine terá lá ido duas vezes e, portanto, aquilo que dissemos foi exatamente isso, dissemos que esperávamos uma política mais próxima dos trabalhadores, que se interessasse mais pelas dificuldades dos trabalhadores, no geral.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Houve uma carta que foi enviada ao CEO da TAP — da vossa parte, julgo eu — a pedir, em 30 dias,

a apresentação de propostas, tendo em conta as vossas preocupações. Isso foi antes ou depois dessa reunião?

O meu colega está a dizer que foi antes da reunião. E conseguiram obter as respostas todas, nessa reunião, relativamente às questões colocadas?

A Sr.^a Dr.^a **Catarina Silva**: — Foi feita a carta aberta, uns dias antes. O Dr. Luís Rodrigues convocou imediatamente os sindicatos, mas não convocou os sindicatos com esse propósito. Acredito que o vá fazer brevemente, e os 30 dias também ainda não passaram. Ele convocou os sindicatos mais numa perspetiva de se apresentar aos sindicatos, para dizer ao que vinha, e não para responder, efetivamente, a todas as nossas exigências, digamos assim. Julgo que será marcada uma reunião, o mais breve possível, para esse efeito.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Isso significa, então, que ainda não há resposta a essas preocupações. Esperemos que haja em breve.

Em 2018, a TAP registou um prejuízo de 118 milhões de euros e a empresa, nessa altura, viria a pagar prémios aos quadros superiores na ordem de 1,171 milhões de euros. Na altura, foi notícia que o vosso sindicato se insurgiu contra esta prática. O sindicato dizia que era habitual distribuir por todos os trabalhadores, e não apenas por alguns. Nesse sentido, que resposta é que tiveram, na altura, perante a questão que colocaram? Pergunto, ainda, se nos anos seguintes continuou a existir esta prática.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Não percebi a última parte, desculpe, pode repetir, por favor?

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Que resposta é que tiveram a esta questão, quando a colocaram, relativamente a haver distribuição

apenas por alguns trabalhadores e à hipótese de continuar a existir esta prática, no futuro? Ou seja, estamos a falar de 2018, mas, depois, nos anos seguintes, continuou a existir esta prática, de que a divisão fosse apenas por alguns trabalhadores, e não por todos?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Na altura, essa divisão de lucros foi pública. Por isso, enquanto sindicato, não temos conhecimento dessas distribuições de prémios. Isso foi público, na altura, porque veio para a comunicação social. Aliás, o Ministro Pedro Nuno Santos tomou uma posição bastante ativa contra essa distribuição de lucros.

Nós, enquanto sindicato, sim, demos a nossa opinião, achámos que não fazia sentido, e a resposta que tivemos foi, realmente, a posição do Sr. Ministro das Infraestruturas, que veio ao encontro da nossa posição.

Relativamente a anos posteriores, não temos conhecimento, pelo que estaria meramente a fazer suposições. Fala-se que sim... Há muitas conversas de corredor, sobretudo no reduto. Nós estamos um bocadinho mais longe, pois a conversa que se tem hoje já só chega ao Porto daqui a 3 ou 4 dias, mas há, efetivamente, conversas de que sim, de que terá continuado a haver, alegadamente, distribuições ou prémios, mas não é um facto de que tenhamos conhecimento.

O Sr. **Presidente**: — Para concluir, tem a palavra o Sr. Deputado Hugo Patrício Oliveira.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Termino com esta questão: de facto, o Estado injetou 3,2 mil milhões de euros dos contribuintes no plano de reestruturação, que é secreto, de que não têm sequer conhecimento, como disse aqui, e não há prestação de contas desses milhares, milhões que foram aqui investidos.

Da vossa parte, tendo em conta o dia-a-dia que sentem na TAP, há a noção de que é preciso explicar isto aos portugueses?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Eu entendo que a sociedade esteja dividida — aliás, mesmo nos próprios sindicatos, nem todos os associados pensam da mesma maneira.

Enquanto dirigentes do sindicato, o nosso entendimento é de que a TAP, realmente, é uma empresa essencial para o País, para a economia do País, para o turismo do País. A TAP não é um buraco sem fundo, as sucessivas gestões danosas é que têm feito da TAP uma empresa que não dá lucro e que não tem um bom nome, nem uma boa imagem.

Contudo, se depender dos trabalhadores da TAP — e, agora, também com o compromisso, de que a Catarina deu conta, de um bom *feedback* da reunião com o Dr. Luís Rodrigues, da apresentação que ele fez aos trabalhadores e do trabalho que fez na SATA —, eu acho que a única coisa que faz falta à TAP, neste momento, é uma gestão séria, uma gestão honesta e uma gestão que vá ao encontro da procura e dos direitos dos trabalhadores.

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

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Muito obrigado, Sr. Presidente, a quem cumprimento, e cumprimento igualmente os Srs. Deputados e a Sr.^a Dr.^a Maria Luís Martins, dirigente do sindicato, e quem a acompanha, agradecendo por terem vindo.

Sr.^a Doutora, gostava de começar por lhe colocar uma questão que já foi amplamente debatida, também aqui, com outros sindicatos, e na qual um dirigente sindical abriu um bocadinho a ponta do véu, quando disse que o caso Alexandra Reis podia ser a ponta do *iceberg*, e que muitos outros se

podiam suceder, mas que, até agora, não tinham chegado à praça pública. Também nos disse que o facto de Alexandra Reis ter ido para Secretária de Estado do Tesouro poderá ter precipitado que se soubesse e que fosse tornado público este acontecimento.

Na sua opinião, no seu conhecimento, haverá mais casos como o de Alexandra Reis?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sr. Deputado, nós podemos unicamente especular. Realmente, concordo com essa perspetiva de que se a Dr.^a Alexandra Reis não tivesse ocupado um cargo público, provavelmente isto não teria vindo para a comunicação social.

Nós contamos, efetivamente, com a comunicação social para ir levantando estas questões e descobrindo estes casos polémicos, mas que seja do nosso conhecimento, sobre factos, concretamente — como eu disse há pouco, fala-se muito, há muita conversa de corredor sobre prémios, sobre anteriores administradores, de saídas milionárias —, não temos, na verdade, como dizer que sim e como comprovar que, realmente, essas situações existem.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Numa dessas audições, também foi falado de um caso que já é público — e que a Sr.^a Doutora certamente conhecerá —, de uma diretora que foi contratada para gerir toda a equipa de tripulantes, de seu nome Karolina Tiba. Esta senhora veio de uma empresa de aviação polaca, com um contrato com valores muito significativos, assinado em dezembro de 2022.

Estranhamente, ou não, o dirigente responsável por esses trabalhadores, desse sindicato, afirma que nunca viu a senhora nas instalações da empresa, que soube que, eventualmente, até teria sido

contratada, mas que nunca foi apresentada, e até teve uma expressão engraçada, apelidou-a de «dirigente fantasma».

O que é que nos pode dizer sobre isto? Conhece a senhora em questão? Já a viu nas instalações? Alguma vez reuniu com ela? O que é que sabe sobre a Sr.^a Karolina Tiba?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sr. Deputado, essa senhora viria para trabalhar diretamente com o pessoal navegante. Nós estamos no Porto, somos um sindicato de terra e, à partida — não ponho em causa as palavras dos meus colegas dirigentes, que nunca a viram, efetivamente, ou de que houve uma comunicação de serviço em que a senhora iria assumir essas funções —, também não teria por que ir ao Porto, porque, normalmente, a TAP tem uma figura, que é a DTC (Direção de Tripulantes de Cabina), que faz, efetivamente, essa comunicação e essa ligação com os tripulantes.

Portanto, no Porto, não faz muito sentido, as apresentações... Normalmente... O *hub* é em Lisboa, não é? A centralização de toda a operação é em Lisboa, por isso, provavelmente, essas reuniões teriam lugar em Lisboa e a dita senhora seria apresentada em Lisboa, ou alguém a veria nos corredores, aqui, em Lisboa. No Porto, não teria por que ir lá. Nós nunca reunimos com ela.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Depois de mais de 1200 trabalhadores despedidos, veio a saber-se que o plano de reestruturação acordado com Bruxelas, afinal, não obrigava a despedimentos, mas, sim, obrigava a cortes. Isto foi ou não má gestão por parte da Comissão Executiva e do Conselho de Administração da companhia, ou, do seu conhecimento, também teve alguma influência governativa? O que é que nos pode dizer sobre isto?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Na altura das negociações do acordo temporário da empresa, nós reunimos somente com a administração. As propostas foram todas apresentadas pela administração e algumas foram sendo melhoradas. Por exemplo, estou-me a lembrar do corte, que iria ser a partir dos 900 €, mas nós, sindicatos, conseguimos que o corte fosse a partir dos 1300 €.

Não sei se o Governo terá tido alguma intervenção nessas medidas apresentadas pela administração. Não lhe consigo dizer que sim...

Mas também não tínhamos conhecimento desse facto, que veio agora a lume, de que eram 20 % do corte geral; foi-nos dito que iriam ser feitos várias cortes, várias negociações, tal como já disse no início — com empresas de *leasing*, com fornecedores —, vários contratos que iriam ser renegociados, no sentido de também haver alguns cortes e alguns alongamentos de prazo, e que, portanto, o nosso corte também teria sido negociado para os 25 %.

Na altura, achámos que aquelas contas iam ao encontro daquele valor que a Comissão Europeia tinha encontrado. Como não conhecíamos o plano de reestruturação, como não sabíamos o que lá estava escrito, confiámos que, efetivamente, seria necessário fazer todos aqueles cortes e despedimentos para conseguirmos que o plano fosse aprovado na Comissão Europeia.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Alguma vez reuniu com o Ministro João Galamba?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Com o Ministro João Galamba não reunimos, porque a reunião foi convocada quase de um dia para o outro, ou com dois dias de antecedência. Nós estamos no Porto, não conseguíamos vir. O nosso colega do sindicato pediu à secretária do Sr. Ministro um *link*, onde pudéssemos assistir à reunião, a partir do Porto, e foi-nos dito que não

era possível, pois era uma reunião presencial e não haveria possibilidade de assistir à distância. Por isso, não assistimos à reunião.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Tirando o Sr. Ministro, reuniu, presencialmente, com alguém do Ministério das Infraestruturas?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Do atual, não. Na altura do Ministro Pedro Nuno Santos reunimos duas vezes com ele e reunimos uma vez no sindicato, por videoconferência, com o Secretário de Estado Hugo Mendes.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sendo um dos dois Ministérios que tem a tutela sobre a TAP, neste caso, a tutela mais interventiva, pois o Ministério das Finanças tem uma intervenção diferente, não de forma tão interventiva e tão premente — , sabendo que, neste momento, está aqui bem perto a decorrer a reunião entre o Sr. Primeiro-Ministro e o Ministro das Infraestruturas — do que conhece do *modus operandi* deste Governo, e certamente tem a sua opinião própria do Ministério das Infraestruturas, sente que a continuidade de João Galamba à frente do ministério poderá, de alguma forma, prejudicar os interesses da companhia e também o processo de venda?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sr. Deputado, permita-me que lhe diga, opiniões tenho muitas, e tenho, aliás, opiniões sobre todos os assuntos, mas a minha opinião não é uma opinião do sindicato e eu estou em representação do sindicato. Há associados que terão uma opinião, há associados que terão outra. Realmente, sou uma pessoa que tem imensas opiniões, mas não acho que isso seja do interesse do âmbito da Comissão.

O Ministro João Galamba disse que não ia ser interventivo, que nós iríamos reunir diretamente com a administração, que tudo passaria pela administração. Por isso, se for mesmo assim, a sua continuidade ou não no ministério creio que não afetará muito o decorrer dos trabalhos. Pelo menos, foi essa a informação que foi veiculada, que ele não iria ser interventivo, que a nossa interação seria com a administração.

Assim sendo, não parece que a permanência ou a substituição do Sr. Ministro tenha algum impacto nas futuras reuniões que tivermos com a administração.

Entretanto, assumiu a presidência o Vice-Presidente Paulo Rios de Oliveira.

O Sr. **Presidente**: — Passo agora a palavra ao Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal.

Sr. Deputado Bernardo Branco, tem a palavra.

O Sr. **Bernardo Branco** (IL): — Sr. Presidente, desculpe, mas acabei de chegar — peço desculpa por este atraso — e estava aqui a perguntar ao Sr. Deputado Bruno Dias se ele não se importava de trocarmos, só enquanto ainda estou a organizar as notas. Se sim, agradeço.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu é que agradeço!

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Ora bem, atenta à anuência e todos os agradecimentos, darei a palavra ao Sr. Deputado Bruno Dias, do PCP.

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

Sr.^{as} e Srs. Deputados, começo por cumprimentar as dirigentes e representantes do STTAMP, agradecendo a vossa vinda.

Gostaria de começar por um tema que já foi aqui referido e sobre o qual até trouxeram um exemplo concreto das suas consequências, que são as medidas tomadas em nome da reestruturação da TAP, nomeadamente o corte brutal do número de trabalhadores, que foi completamente contraproducente. Não foi uma vantagem; foi uma desvantagem brutal para a companhia mandar tanta gente para o desemprego.

O Dr. Manuel Beja, ex-Presidente do Conselho de Administração, falou agora, depois de demitido, em cortes que «foram até ao osso» — esta foi a expressão que ele usou; a ex-Presidente Executiva reconheceu que faltavam trabalhadores em vários setores; há notícias várias de cortes na oferta, com prejuízo para a TAP, devido à falta de trabalhadores; e, aliás, ainda agora a Sr.^a Doutora referiu o caso concreto do vosso colega do sindicato, que não se juntou à reunião, porque o voo se atrasou por falta de trabalhadores.

Ora, aquilo que gostaria de que nos pudessem dar nota é das interações que foram feitas, da forma como este tema foi tratado ao longo do tempo, com a intervenção também do sindicato, e de exemplos concretos dessa falta de trabalhadores e dos custos que isso tem vindo a comportar para a operação.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Efetivamente, nota-se uma falta de trabalhadores já desde o início do ano e, provavelmente, do fim do ano passado. Na altura, achou-se que seria aquele o número de trabalhadores que, mediante a operação que estava prevista e mediante a retoma que seria mais tardia, seria o necessário.

Como eu já disse anteriormente, creio que com a alteração que houve nos mercados, no turismo, na procura, deveria ter havido uma ação mais

atempada de reversão dos despedimentos — e há muita gente que já voltou à empresa —, porque, efetivamente, neste momento, há muito... No Porto, em terra, poderemos sentir alguma falta pessoal, sim, mas onde se nota mais falta de pessoal é, efetivamente, a bordo.

Também na manutenção temos alguns problemas. O Porto tem uma escala pequenina, temos uma operação pequenina, mas não recuperámos nem metade do que tínhamos em 2019. Houve um desinvestimento grande no Porto, mas isso também ficará para outras conversas.

Realmente, há muitos voos a serem cancelados por falta de tripulação. A manutenção no Porto não chega a todos os voos. Há muitos aviões que têm de aguardar a chegada da manutenção. Por exemplo, nos voos de longo curso, a manutenção tem de estar presente durante todo o *turnaround* do avião — manutenção de linha. Há alguns casos em que surge no momento a necessidade de manutenção e, muitas vezes, não há colegas disponíveis para fazer face a esse problema.

Por isso, sim, realmente, neste momento, é um problema grande, que acarreta custos, porque todos os voos cancelados por falta de tripulação acarretam muitos custos à empresa — proteção de passageiros, pagamento de indemnizações, proteção noutras companhias, porque a TAP tenta sempre fazer aquilo que é o melhor para o passageiro. Por exemplo, temos um voo para Paris de manhã e temos outro à tarde, mas se houver um voo da Air France, em que o passageiro tenha urgência, nós protegemos noutras companhias e isso acarreta custos, custos elevados para a empresa, sim.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Falou também agora, de entre as várias áreas da manutenção, de uma outra vertente, a grande manutenção, as inspeções, os *cheks* em hangar.

Nestas audições da Comissão de Inquérito tem ficado claro o problema que sempre foi a compra da manutenção no Brasil. E das audições com outras

organizações representativas dos trabalhadores (ORT) ficou claro que os trabalhadores sabiam disto, avisaram a administração, avisaram os diferentes Governos e nada foi feito. Todavia, andar­á acima de 1000 milhões de euros o prejuízo provocado por esta negociata, mais do que o estrago que foi causado pela crise pandémica, de acordo com as contas da Comissão Europeia.

Pergunto-lhe se conheciam esta discussão, este problema, se intervieram sobre ele e que alertas foram dados. E, já agora, também sobre a falta de pessoal: que debate houve com a administração da companhia, que discussão é que foi feita e que alertas é que foram dados sobre isto e sobre a manutenção?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Realmente, o negócio da M&E Brasil, inicialmente, e como já foi dito nesta Comissão, poderia até ser interessante: teríamos alguns *slots* naquele negócio de troca. A intenção até era comprar a Varig, não é?... Comprou-se a M&E Brasil e, entretanto, o negócio da Varig não se concretizou. A troca dos *slots* ou a cedência de *slots* da Varig para a TAP seria uma coisa benéfica para a TAP. Infelizmente, não aconteceu assim. A Varig foi sempre uma empresa que deu imenso prejuízo, não conseguimos perceber porquê, não conseguimos saber porque é que foi mantida durante estes anos todos com o prejuízo, para o qual fomos alertando várias vezes — aliás, acho que todos os organismos com alguma responsabilidade neste País o fizeram —, mas não foi possível terminar o acordo mais cedo. Não sei se teria de ver com as leis do Brasil, mas foi-nos dito sempre que era um processo complicado. Sempre que falávamos disto nas reuniões diziam que era um processo complicado, que se estava a tentar, e pronto.

Relativamente a...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Relativamente aos alertas que foram feitos.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sim, relativamente aos alertas que fizemos, a resposta foi sempre essa, que era um processo difícil.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E quanto à falta de trabalhadores?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Quanto à falta de trabalhadores, não temos tido grande resposta, ou melhor, não tem dado fruto. Os colegas que têm sido readmitidos, têm-no sido pelo tribunal. Mas há uma dificuldade tremenda de contratação de pessoas para a TAP. Estou na TAP há quase 30 anos e lembro-me que durante estes 30 anos toda a gente queria trabalhar na TAP e, neste momento, ninguém quer ir trabalhar para a TAP. E há pessoas que entram e...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Porquê?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Porque as condições não são atrativas, não é? As condições não são atrativas, é uma empresa que está numa situação difícil, com cortes salariais, não se prevê quando é que isto poderá ser revertido. Nós estamos a pedir o fim dos cortes para ontem, não é?, porque já não fazem sentido, mas, realmente, neste momento, não é uma empresa atrativa.

É preciso criar estabilidade, é preciso criar a tal paz social e segurança para que as pessoas sintam que este é um emprego de futuro. Neste momento, eu, pessoalmente, não iria trabalhar para a TAP. Fui há 30 anos e continuo com o mesmo empenho, a mesma garra e a mesma vontade, mas se fosse um primeiro emprego não seria essa a minha escolha, pois, normalmente,

escolhemos uma empresa com alguma segurança no mercado, com algumas condições salariais e a TAP, neste momento, não oferece isso.

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Muito obrigado, Sr. Deputado Bruno Dias, queria só chamar-lhe à atenção que quando se fazem apartes regimentais não se liga o micro.

Tem a palavra para prosseguir, faça favor.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, foi onde o aparte acaba e a pergunta começa, neste caso.

Risos.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — A culpa foi minha!...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não, não, está tudo bem, ninguém tem culpa, podemos continuar.

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Vamos prosseguir.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A minha última pergunta tem de ver com uma questão específica do Porto, da escala do Porto e do serviço no Porto.

Quando a gestão privada, trazida pelo Sr. Neeleman, introduziu um conjunto de, chamemos-lhe assim, «inovações», uma delas foi uma coisa muito tradicional no Brasil, entre o Rio de Janeiro e São Paulo, por exemplo, mas que em Portugal é uma aberração, que é a ponte aérea — aberração é palavra minha. Foi a introdução dos famosos ATR 72-600, famosos pelas piores razões, e foi a desgradação da escala do Porto em ligações ponto-a-

ponto por voos diretos e trazendo como centro de gravidade daquilo tudo o *hub* de Lisboa, mas confundindo o que é um *hub* com uma atuação...

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Peço-lhe que termine, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... — termino, Sr. Presidente —, em nome de uma ponta aérea que, em bom rigor, nunca funcionou.

Gostava de perguntar-lhe qual é o balanço que fazem dessa experiência que foi a ponta aérea trazida pela gestão privada naquela altura.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Efetivamente, o primeiro ano da ponte aérea foi horrível, porque os ATR, como é sabido, têm alguns problemas de manutenção e também porque o clima no Porto não ajuda muito: um bocadinho de nevoeiro, e pronto. É preciso uma certificação especial, uma categoria para aterrar com algum grau de nevoeiro — o CAT I, CAT II, CAT III (categoria de aproximação de precisão) — e, muitas vezes, as condições climatéricas não permitiam que a operação se desenrolasse como era previsto, de hora a hora. Efetivamente, foi desastroso, porque nós tínhamos a ponte aérea sempre atrasada, não servimos da melhor maneira os nossos clientes, a imagem da TAP ficou muito debilitada, a Groundforce não tinha mãos a medir, com os passageiros todos de uns voos para os outros, e foi complicado.

Realmente, a ideia era essa, que o Porto fosse o *feeder* do *hub* de Lisboa. Acho que o Porto tem muito mais potencialidades do que isso. Uma ponte aérea Porto-Lisboa fará algum sentido, mas não é de hora a hora, provavelmente não. Se calhar, com outro tipo de aviões, que não causem tantas irregularidades, mas naquela altura não funcionou. E o Porto tem

capacidade, a nível de infraestruturas, a nível de pessoal, de operar outras rotas, não só na Europa como também intercontinentais.

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Termina, assim, a intervenção do PCP.

Passo a palavra ao Sr. Deputado Bernardo Blanco, da IL.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Muito obrigado, Sr. Presidente. Cumprimento ambas e iria começar também pela questão do Porto.

Há pouco, disse que tinha havido um grande desinvestimento no Porto — anotei essa frase —, e a primeira pergunta que lhe faço é porque é que diz isso, e o que é que o sindicato defende que seja feito no aeroporto do Porto e de Faro, onde sabemos que a quota de mercado da TAP é muito baixa, e, obviamente, a competição com as *low cost* também é alta.

Ainda sobre o mesmo assunto, queria perguntar-lhe o que é que aconteceu durante estes anos, porque em 2020 o Governo dizia que o grupo iria crescer no aeroporto do Porto, mas o que nós vemos é que isso efetivamente não aconteceu.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Bom dia, Sr. Deputado.

Realmente o desinvestimento no Porto é notório. Tínhamos rotas para todos os países da Europa, tínhamos Itália, tínhamos Espanha, tínhamos Luxemburgo e, neste momento, estamos limitados, estamos muito limitados. Tivemos várias reuniões e tivemos, aliás, reuniões com a Eng.^a Christine, em que lhe apresentámos vários dados do Turismo do Porto e Norte, de quais eram os mercados de turismo que viriam e que a TAP não estava a saber aproveitar.

Na altura em que a TAP desinvestiu no Porto, com os voos, por exemplo, para a Suíça, a Swissair ocupou um espaço imenso no Porto,

começou a ter voos diários, começou a voar para o Porto com A330 e enchia os aviões. Por isso, o espaço que a TAP deixou no Porto foi ocupado por outras companhias e o aeroporto do Porto tem uma afluência de passageiros enorme, não sei dizer o número, mas tem, efetivamente, uma afluência de passageiros enorme.

Porquê foi feito esse desinvestimento? Entendo e entendemos, enquanto sindicato, enquanto estrutura, enquanto trabalhadores da TAP, que há um *hub*. O *hub* da TAP é em Lisboa e é aí a plataforma giratória onde tudo se passa e onde há mais infraestrutura, o hangar, a manutenção, e os passageiros chegam e saem.

No Porto, também fazemos ligações, também fazemos conexões, porque também temos essa capacidade. Não nos comparamos, nem de longe, nem de perto, com o *hub* de Lisboa, mas a escala do Porto tinha toda a hipótese de crescer, de servir a TAP e de, se calhar, não estrangular tanto o aeroporto de Lisboa. A nosso ver, tinha essa capacidade.

Fala-se muito de custos, de custo/benefício. Essas são contas que nós não fazemos, não temos realmente acesso aos números. Sabemos perfeitamente que as viagens ponto a ponto não dão lucro, o que dá lucro é a viagem com ligação e o longo curso. Sim, nós sabemos isso, mas não nos parece que não seja rentável para a TAP quando é rentável para todas as outras companhias que ocuparam o lugar da TAP, como foi o caso da Swissair, para falar das companhias mais *legacy*, a Swissair, a Transavia, a Lufthansa também opera para a Munique agora, a Vueling, a EasyJet, a Ryanair, Monarch.

Toda a gente voa a partir do Porto e a TAP... Não consigo perceber, não lhe consigo responder.

Vou passar a palavra à Catarina.

A Sr.^a Dr.^a **Catarina Silva**: — Em relação a essa situação do Porto, ela foi amplamente debatida numa das reuniões em que eu estive presente no Ministério das Infraestruturas, na altura, com o Dr. Pedro Nuno Santos e com o Dr. Ramiro Sequeira, já como CEO interino.

Essa questão foi levantada e uma das coisas que nós referimos foi mesmo que o grande número dos nossos emigrantes está na região Norte. Quando a TAP abandonou rotas como Genève, que agora já foi recuperando um bocadinho, e Zurique, mas, na altura, abandonou completamente Genève, Zurique, Paris — havia uma por semana ou duas — e Toronto, a grande parte dessa população está toda no Norte e fugiu para as outras companhias, como estava a dizer a minha colega, que nunca deixaram de operar. A Swissair nunca deixou de operar, chegou a fazer *triple sevens* no Porto.

Isso foi demonstrado, foi falado, foi mostrado numa comissão de inquérito ao Dr. Antonoaldo aqui nesta mesma sala e nunca ninguém deu ouvidos. Eu acredito que o ponto a ponto não seja o mais rentável. Nós tínhamos o London City, que é um aeroporto interessantíssimo porque é no centro de Londres, que a TAP também abandonou e não conseguimos perceber porquê. Só pode ser feito por um Embraer porque não há mais nenhum avião com capacidade, portanto um Airbus já não dá para aterrar naquele aeroporto, porque ele tem condições especiais. Era muito interessante, porque é o aeroporto mais central de Londres e, mesmo assim, a TAP abandonou.

Foram várias vezes alertados os ministérios e a própria administração da TAP em relação a isso.

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

Sr. Deputado Bernardo Blanco, pode prosseguir.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr.^a Doutora, nessas reuniões de que falou, quais foram os principais argumentos?

A Sr.^a Dr.^a **Catarina Silva**: — Custos.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Foram basicamente os custos?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sim, o que a companhia afirma são custos ou falta de rentabilidade.

Eu tenho aqui algumas notas nas reuniões que fomos fazendo sobre o Porto. Alguns dados que sempre fomos dando à empresa, além da emigração, como a Catarina falou, nós sempre achámos que rotas como Luanda, que agora pelos vistos parece que vai acontecer, Toronto, Caracas seriam rotas interessantes com partida do Porto.

O turismo do Porto e do Norte tem crescido de uma maneira exponencial: em 2019, quando tivemos a reunião, eram 10 milhões e no aeroporto do Porto eram 6 milhões.

Depois também há a ligação interessante com a Galiza, porque, na Península Ibérica, o aeroporto do Porto é o aeroporto mais bem preparado, o aeroporto que tem mais infraestruturas para receber e fazer as tais ligações. A indústria no Porto, a indústria têxtil, de calçado, o vinho... Nós apresentámos todos os argumentos e mais alguns para se perceber que o aeroporto do Porto, efetivamente, está mal aproveitado e que tem todas as condições para trabalhar mais.

O que nos foi dito sempre foi que eram os custos e que não eram rentáveis as rotas à partida do Porto.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Olhando aqui para os dados da ANAC (Autoridade Nacional de Aviação Civil), do final do ano 2022, no

Porto, as duas principais *low cost* fazem praticamente 50 %, a TAP tem 13 % de quota de mercado de passageiros, em Faro, ainda mais, as três principais *low cost* fazem 60 % e a TAP tem 4 %.

Olhando para estes números, comparando até com o cenário de Lisboa e tendo em conta a intervenção pública que foi feita, gostava de lhe perguntar se a TAP, sendo uma empresa pública, não é uma empresa que presta um serviço quase regional. Isto porque olhando para estas percentagens o que se vê é que nos aeroportos do Porto e de Faro a percentagem é mínima, enquanto, obviamente, em relação à de Lisboa sabemos que o número é incomparável com este.

Mas, efetivamente, todo o País teve de pagar para salvar a empresa e por isso pergunto-lhe se, face a esse desinvestimento de que falou durante estes três anos, apesar do salvamento, digamos assim, ter sido nacional, depois, a prestação de serviços não é nacional. Concorda com isto?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sim, entendemos que sim. Entendemos que o investimento no Porto poderia ser maior. Neste momento, apesar da ponte aérea, que agora não é de hora a hora, mas que também é o *feeder* de Lisboa, se houver voos à partida do Porto, a população do Porto prefere um voo direto, lógico!

Os voos para Lisboa atrasam, não é rentável a nível de tempo para um passageiro vir a Lisboa para ir para Paris ou para ir para outro sítio qualquer. A *low cost* ocupou um espaço muito grande no aeroporto do Porto.

Estamos sempre à volta do mesmo, parece-nos efetivamente que houve um desinvestimento no Porto que não faz sentido. Digo que não faz sentido, mas nós também não temos acesso, efetivamente, às contas que se fazem do que é rentável e do que não é rentável.

Agora, a nível de imagem, sendo a TAP uma companhia que foi nacionalizada para todos os portugueses, os portugueses deviam ter, de

facto... Aliás, temos queixas de todos os representantes das autarquias, dos presidentes das câmaras, do presidente do Turismo do Porto e Norte de Portugal que também é uma pessoa bastante crítica em relação à falta da TAP. Sente-se, realmente, a falta da TAP no aeroporto do Porto.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sei que já falou dos cortes, mas deixe-me perguntar-lhe, mais uma vez, uma coisa relacionada com as negociações com a Comissão Europeia.

Gostava de saber se, em alguma dessas reuniões que tiveram, quer com a administração, quer com os ministérios, se falou de uma partilha de custos diferente, digamos assim. Isto porque o que nós sabemos que a Comissão Europeia, na altura, disse foi que deveria haver uma maior partilha de perdas com os credores e também um esforço do Governo em arranjar novos investidores privados, de modo que não houvesse o nível de cortes salariais que depois se veio a aplicar e de modo que também não fosse preciso colocar tanto dinheiro dos contribuintes.

Gostaria de saber se nessas reuniões, efetivamente, alguma vez se falou disso e se houve esse esforço, quer para haver uma maior partilha de perdas com os credores, quer para arranjar investidores não tendo de aplicar um nível tão alto, quer de cortes, quer de dinheiro dos contribuintes a injetar.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sim, na altura, o plano, ou melhor, o acordo temporário de emergência, foi-nos apresentado, com aqueles *PowerPoints*, aqueles *slides*, e nós fomos negociando aquilo que podíamos negociar.

Não nos foi possibilitado reduzir os cortes aos trabalhadores, efetivamente. Há uma expressão espanhola que é: *sí o sí*, ou seja, não havia muita margem para que nós pudéssemos... Não conhecendo o plano também não podíamos dar muitas alternativas. Foi-nos dito que iam ser negociados

os *leasings*, os contratos com os fornecedores e tudo isso foi apresentado com números — aqui vamos poupar x e aqui vamos poupar $x...$ — e com os trabalhadores é obrigatório isto.

Aquele número que foi encontrado já seria depois de todas as negociações com *leasings* e com fornecedores, mas faltava aquele que teria de ser para os trabalhadores. E a fórmula encontrada foi essa, foi o corte salarial e foram os despedimentos, primeiro, as rescisões por mútuo acordo, os trabalhos em *part-time* e as saídas para reformas e, depois, inevitavelmente os despedimentos.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Faço uma pergunta final aberta, pois já não tenho tempo para estar a especificar, sobre a evolução nos últimos três anos do processo da Groundforce e também das disputas entre, eu diria, os acionistas, o privado e o público.

Que críticas, e também elogios, se for o caso, é que têm a apontar a esse processo?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Vou passar à Catarina, porque a Groundforce, sim, é com ela.

Mas refiro ainda, que relativamente à TAP, e da minha experiência enquanto trabalhadora da TAP e enquanto ex-Groundforce — porque nós andámos para trás e para a frente, fomos TAP, fomos Groundforce, fomos TAP, eu depois fui repescada para a TAP outra vez, porque trabalho no Balcão de Serviço ao Cliente —, no Porto, não poderíamos ter melhor *handling* do que a Groundforce.

A maior parte dos funcionários da Groundforce são funcionários que entraram na TAP e todos os dias fazem um esforço diário para manter o bom nível de serviço da TAP e a boa imagem que a TAP tem de ter perante os seus clientes.

Agora passo à Catarina.

A Sr.^a Dr.^a **Catarina Silva**: — O Sr. Deputado, estava a perguntar por causa dos conflitos no ano de 2021, quando tivemos a falha de salários, o conflito entre o acionista Alfredo Casimiro e o Estado. Foram meses muito complicados, tenho a dizer. Mais uma vez, e à semelhança do que está a acontecer agora na TAP com os cortes aos trabalhadores, foram os trabalhadores que pagaram a má gestão da empresa.

O Sr. Alfredo Casimiro, como vocês bem sabem, deduz-se, vá, alegadamente terá entrado na empresa sem ter posto lá 1 cêntimo. Isto até faz lembrar um bocadinho o que aconteceu em 2015 com o Neeleman, que se veio agora a saber, mas pronto...

O que é que aconteceu? A Groundforce sempre foi e é uma empresa viável. A solução que se encontrou, na altura, e aí eu tenho de agradecer, e o sindicato tem de agradecer, a frontalidade que o Ministro das Infraestruturas, Dr. Pedro Nuno Santos, sempre teve connosco. Ele sempre nos disse e foi frontal com tudo aquilo que poderia acontecer: o bom, o mau, o médio. Isso temos de lhe agradecer, pois nunca nos enganou, nunca nos andou a tentar ludibriar.

O que é que acontece aqui? A Groundforce, sendo uma empresa estratégica para o País — porque eu continuo a achar e todos nós estamos convictos de que é —, tenho a certeza de que a TAP sem a Groundforce não sobrevive. Não há uma qualquer Portway que possa prestar os serviços que a Groundforce presta à TAP. Jamais! São profissionais com muito *know-how*, com muitos anos de serviço, com muita experiência e com a cultura da companhia.

É bem verdade que temos agora novos trabalhadores, obviamente, nós próprios também estamos com muita falta de pessoal, na mesma medida que a minha colega falou há bocado, não está atrativo também ir trabalhar para o

handling, os salários são baixos, as condições de trabalho são más, não é? Portanto, não é atrativo. Aliás, se calhar, neste momento, toda a aviação não é atrativa.

Portanto, aquilo que foi encontrado, houve aí vários bate-papos, digamos assim, passando a expressão, na praça pública, o STTAMP, os trabalhadores da Groundforce — e acho que posso falar na generalidade, ou pelo menos nos associados do STTAMP — agradecem a solução que foi encontrada para a Groundforce, porque se não fosse encontrada essa solução, duvido que hoje houvesse Groundforce.

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Passamos agora a palavra ao Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, do BE.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Muito obrigado, Sr. Presidente, que cumprimento, como cumprimento também todos as Sr.^{as} e Srs. Deputados da Comissão e as nossas convidadas.

Farei o conjunto das perguntas todas de seguida e, depois, organizar-se-ão como preferirem, para responder.

Começaria pelo que foi o tema principal das vossas declarações. Há um plano de reestruturação que teve um impacto direto nas condições dos trabalhadores, quer na sua remuneração, quer no número de trabalhadores disponível, e isso afetou e afeta a atividade da companhia.

Percebemos que, conforme nos disseram hoje, a informação em que eram baseadas as escolhas para esse programa de reestruturação da TAP, afinal, não era como aquilo que tinha sido dito.

Pergunto-vos — e farei esta pergunta várias vezes em diversos momentos — como é que vocês viam, do lado do Governo, o acompanhamento de todas essas escolhas estratégicas. Era presente, não era presente, era um Ministério distante, e quem é que era interlocutor com que

vocês se identificavam, se era apenas o Ministério das Infraestruturas ou se havia também, do Ministério das Finanças, alguém que servisse de representação da parte do acionista?

O segundo o rol de perguntas tem a ver com aquilo que ainda agora referiam, a entrada de Neeleman, em 2015, na TAP, que, para lá da entrada que, agora vamos sabendo, aconteceu sem investimento do próprio, mas, sim, através de reestruturação de contratos que a TAP tinha, em particular, com a Airbus, com aparentemente ações ou escolhas lesivas para a própria TAP, das quais os trabalhadores também estão a pagar consequências delas.

A pergunta é: tiveram conhecimento de alguma gestão lesiva por parte deste acionista privado ou dos seus representantes? Se sim, denunciaram essa situação, em algum momento, a alguém?

Com a entrada do acionista Estado como posição maioritária, em 2020, sentiram alguma sensibilidade desse acionista público para tentar investigar o que os privados fizeram e como é que a TAP tinha chegado às circunstâncias em que chegou naquele momento?

Terceira pergunta, decorrendo também das escolhas deste período. Sabemos, vocês já o referiram aqui, que é muito questionável a forma como toda a gestão da unidade de manutenção do Brasil foi realizada, que lesou durante muitos anos as contas da TAP e que levou, mais uma vez, às escolhas que agora recaíram sobre os trabalhadores.

Pergunto-vos se, do ponto de vista estratégico, há alguma informação que vocês têm para justificar porque é que se manteve durante tanto tempo uma operação que era lesiva para a TAP, que não era justificada pela sua operação e, aparentemente, nem por nenhuma justificação financeira de qualquer caso. Que informação é que têm sobre essa matéria?

Última pergunta: agora, que já mudou a tutela — veremos se ainda se mantém ao longo do dia de hoje —, já nos referiram que não tiveram nenhuma reunião com o Ministro João Galamba, nem com nenhum dos seus

representantes, mas pergunto-vos que informação têm sobre o processo de privatização e sobre as intenções que estão em cima da mesa, e se tiveram também alguma reunião nesse sentido.

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Dr.^a Maria Luís Martins, para responder a este conjunto de perguntas, tem a palavra.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Vou, então, iniciar e, depois, passo a palavra à Catarina, porque ela pode ter alguma informação adicional.

Relativamente à reestruturação, as reuniões foram sempre com a administração. Nunca reunimos com o Ministro das Finanças, reunimos com o Ministro das Infraestruturas, mas o plano, o acordo temporário de emergência, foi tudo encontrado em reuniões com a administração.

Foi sempre a administração que nos foi dando as linhas, o que é que teria de ser feito, onde é que haveria os cortes e qual seria o montante que teria de ser para os trabalhadores. Por isso, as reuniões foram sempre com a administração.

Com o Ministro Pedro Nuno Santos, fomos mostrar-lhe realmente, numa reunião, as preocupações e foi com ele, aliás, que conseguimos que a base do corte fosse um pouquinho mais alta do que os 900 €. Mas com o Ministro das Finanças nunca reunimos na altura.

Relativamente à questão do Sr. Neeleman, na altura, não tínhamos grande conhecimento da ação lesiva, as coisas foram-se sabendo, muito *a posteriori*: como é que foi a compra, como é que ele comprou efetivamente a TAP, o negócio dos A350, da troca pelos Neo, foi-se sabendo que foi com esse dinheiro da Airbus que ele comprou a posição da TAP...

Na altura, não estivemos muito envolvidos nesse processo, mas o que realmente nos deixou agradados foi a posição do Sr. Ministro Pedro Nuno Santos, na altura da distribuição dos prémios, quando nos chegou essa

informação, pedimos uma reunião, falámos sobre isso, porque, realmente, achávamos incomportável que, da maneira como estava a situação da empresa, houvesse distribuição de prémios, e o Dr. Pedro Nuno Santos teve uma ação muito perentória, muito forte e, a nosso ver, bem.

Também o Brasil, como eu já disse há pouco, inicialmente poderia até parecer um negócio atrativo para a TAP, porque a ideia era comprar a Varig, e depois ficámos por comprar a manutenção, a Varig foi vendida a outro grupo, e o próprio Fernando Pinto, na altura, admitiu isso...

Havia também aquela cedência de *slots* para a TAP no Brasil, o que para a TAP era benéfico, como é lógico, mas que não se veio a concretizar. As contas da TAP têm um valor tão negativo e a maior parte do montante vinha também do Brasil. Porque é que este negócio não foi terminado mais cedo? Ninguém nos consegue explicar. Como eu disse, ou era difícil, ou as leis no Brasil, ou que ... Nunca houve uma resposta cabal a essa pergunta. Não sei se a Cristina Silva tem alguma coisa a acrescentar...

Sobre a privatização ainda não fomos consultados, não temos nenhuma... Não, não reunimos com ninguém sobre esse assunto, sabemos o que vem na comunicação social, sabemos dos parceiros que estão, ou dos possíveis parceiros que estão interessados, não sabemos em que moldes, não sabemos nada, não temos nenhuma informação, não reunimos com ninguém ainda acerca desse assunto.

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Vou dar a palavra à Sr.^a Deputada Rita Borges Madeira, do Partido Socialista.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Muito obrigada, Sr. Presidente. Começo por cumprimentar as duas dirigentes da STTAMP, Maria Luísa Martins e Catarina Silva, e começaria, desde já, por perguntar o seguinte: o Dr. Manuel Beja quando esteve nesta Comissão Parlamentar de

Inquérito referiu-nos que na sua primeira mensagem aos trabalhadores das empresas TAP assumiu o compromisso, e passo a citar, «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.»

Sendo uma preocupação do Presidente do Conselho de Administração a boa relação entre a Administração e os trabalhadores, pergunto quais os canais institucionais de diálogo que têm existido com os sindicatos e gostaria que centrassem a resposta no período que é objeto desta Comissão, ou seja, entre 2020 e 2022.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sr.^a Deputada, nós não conhecemos o Sr. Manuel Beja, ou melhor, conhecemos agora, nunca reunimos com ele, acho que a figura passou a ser mais conhecida no âmbito desta Comissão de Inquérito, mas nós nunca reunimos com ele.

Com a CEO da TAP, sim, tivemos uma reunião de apresentação. A CEO da TAP foi ao Porto duas vezes e reunimos com ela duas vezes, na altura, foi bastante cordial e bastante atenta às nossas preocupações, aliás, nós fomos pedindo alguma atenção à escala do Porto, porque, efetivamente, o *hub* é Lisboa, tudo se passa em Lisboa, por isso foi importante para nós que se tenha deslocado ao Porto.

Houve uma reunião com os trabalhadores e uma no âmbito de uma sessão de *morning talks*, que se fazia na TAP e que se continua a fazer, com dois representantes do Conselho de Administração à qual a Eng.^a Christine foi. Nessa reunião falámos dos vários temas que nos preocupavam na altura, em que também se falava no fecho do balcão de vendas da TAP, e nós perguntámos diretamente e foi-nos dito que não, que não iria fechar — até ao momento ainda não fechou, efetivamente — e fomos dando conta das preocupações, mas não deu muitos frutos, porque realmente nenhuma das nossas pretensões foi atendida.

Tive, também, na altura, uma reunião com a Sílvia Mosquera relativamente ao balcão, porque o balcão estava sobrecarregado de trabalho, são poucos funcionários e havia uma adenda que estávamos a pedir para os funcionários, foi-me dito que ia ser criado um grupo de trabalho, um *team customer* para o Porto, mas isso nunca aconteceu.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Na vossa opinião, sabem-nos explicar porque é que não existiam essas comunicações com o Presidente do Conselho de Administração?

A Sr.^a Dra. **Maria Luís Martins**: — Não, efetivamente, não.

O que lhe posso dizer é que a nossa desilusão, a nossa tristeza neste momento é... A TAP sempre foi uma empresa muito preocupada, socialmente, com os trabalhadores, muito próxima dos trabalhadores, aliás, na anterior direção de recursos humanos, com o Dr. Pedro Ramos, tínhamos uma relação muito cordial, muito atenta, muito assídua, e neste último ano, sobretudo neste último ano, não há proximidade nenhuma nem com a direção, nem com a CEO, nem com os recursos humanos.

Nós temos várias perguntas e várias queixas de trabalhadores por horas extra ou faltas de picagens, problemas que acontecem diariamente, pedimos já, efetivamente, alguns esclarecimentos por ofício, o sindicato enviou ofícios aos recursos humanos, e não nos são respondidos, não temos nenhuma resposta.

Neste momento, com os recursos humanos a comunicação é praticamente nula. Reunimos há pouco tempo por causa do fecho do infantário, porque foi criada uma plataforma de sindicatos onde estamos todos juntos, porque, efetivamente, como estava a dizer, a TAP sempre foi uma empresa com preocupações sociais, uma empresa virada para as

necessidades dos trabalhadores e, neste momento, isso não acontece, estamos cada vez mais distantes.

Sentimos isso no Porto e falamos com os nossos colegas em Lisboa, o procedimento é o mesmo, por isso, não há frutos, não há ligação neste momento, não há ligação... Há *e-mails* que estão por responder há meses, há ofícios do nosso sindicato relativamente a questões mal resolvidas, a nosso ver, que estão por responder. Não temos comunicação... A comunicação com os recursos humanos não é saudável.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Em que medida é que considera que isso possa ter prejudicado o desenvolvimento da empresa?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins** — Como eu disse há pouco, considero que os trabalhadores são a empresa, e há até uma frase, que gosto de usar e que já foi usada também, do Richard Branson, CEO da Virgin, que diz: «eu cuido dos meus trabalhadores para os meus trabalhadores cuidarem dos meus clientes». E essa sempre foi a filosofia, essa é a filosofia que entendo e que vivi na TAP durante estes anos todos. E isso, efetivamente, está a perder-se, isso desmotiva os trabalhadores, porque nós fazemos... Eu sei que falámos há pouco dos contribuintes e como é que se explica aos contribuintes, sei que é difícil explicar aos contribuintes como é que de repente temos de pôr tanto dinheiro na TAP, mas acreditem que é mais difícil para os trabalhadores.

Se, para um contribuinte que não tem relação direta com a TAP, é difícil ouvir tudo o que está a acontecer, para um trabalhador da TAP há 30 anos ou há 20, seja o que for, é muito mais difícil, sobretudo porque, diariamente, apesar de tudo — apesar dos cortes, apesar da falta de diálogo, apesar de um tipo de chefia um bocadinho mais intransigente e não tão pro-

funcionário ou pro-trabalhador —, continuamos a ir além daquele que é o nosso dever.

Nós temos colegas, neste momento, no balcão de vendas do Porto, que trabalham uma tarde inteira sozinhos, porque não há mais ninguém. E os colegas trabalham, fazem o serviço, e se tiverem alguma necessidade têm de pedir: «Olha, vou fechar...». Nós continuamos a fazer, continuamos a trabalhar, continuamos com o mesmo empenho.

Não quero ser mal interpretada pelo que disse, há pouco, de que, se calhar, agora não trabalharia na TAP, porque, agora, se calhar não entrava, mas entrei e sinto a TAP como pertença da minha vida toda... Como eu, todos os trabalhadores da TAP, ou a grande maioria dos trabalhadores, sentem a TAP assim, e é por isso que continuamos, diariamente, a dar aquela *extra mile*, a fazer mais do que aquilo que, supostamente, teríamos de fazer.

Não gosto muito de falar de coisas que não sei, mas, alegadamente, diz-se que os recursos humanos acham que a única obrigatoriedade que têm com a empresa é pagar os salários — eu não entendo isso assim; entendo que a empresa tem mais obrigações com os trabalhadores, assim como os trabalhadores têm obrigações com a empresa, não é só aparecer para trabalhar, é trabalhar de uma maneira empenhada, que dê frutos e que seja melhor para a empresa e para os clientes.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Então, neste período temporal, quem era o vosso interlocutor?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Nós estivemos um pouco sem comunicações... Houve um tempo de paragem e, realmente, no fim do ano passado, a empresa denunciou o acordo da empresa, quando não era isso que estava previsto.

Efetivamente, o que estava previsto na assinatura do acordo temporário da empresa era que, no fim de 2022 e em 2023, a administração iria reunir com os sindicatos para percebermos em que situação é que estava a empresa e, se fosse possível, acertar os cortes e acertar as medidas, e que, no fim do acordo temporário de emergência, iríamos reunir para renegociar o acordo da empresa existente.

Não foi isso que aconteceu. Nós recebemos uma comunicação dos recursos humanos, no fim de 2022, denunciando o acordo da empresa e não concordamos com essa postura da empresa... Nunca houve uma denúncia, sempre renegociámos os acordos. A plataforma apresentou uma proposta de renegociação do acordo da empresa, em janeiro, mas até ao momento não tivemos resposta.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Essa negociação, de que acabamos de falar agora, decorreu com quem? Com a CEO?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Este acordo de renegociação foi na altura da assinatura do acordo temporário da empresa. No acordo temporário da empresa... Eu tenho aqui o acordo temporário da empresa que, basicamente, o que diz é que, nesse acordo, ficam as partes obrigadas, ou seja, concordam as partes em que, no fim do acordo temporário de emergência... Ou melhor, trimestralmente, a partir de 2022, se faria uma análise de como está a responder a empresa, como estão a responder os mercados, como se está a comportar o turismo, quais são os números da empresa, para que se pudessem avaliar as medidas de cortes e de despedimentos e no fim de 2024 seria feita uma renegociação ao acordo da empresa.

O que aconteceu foi a denúncia do acordo da empresa. Nós não aceitámos essa denúncia e fizemos uma proposta para renegociar o acordo da empresa.

Entretanto, avulso, vão surgindo medidas que nós reportamos sempre para a negociação do acordo da empresa. Surgiram, há pouco tempo, medidas do absentismo, uma série de medidas para a política de absentismo, e nós entendemos, enquanto sindicato — e creio que todos os sindicatos entendem a mesma coisa —, que a política de absentismo terá de ser discutida no âmbito da discussão do acordo da empresa.

Não vamos começar a negociar avulso situações que fazem parte do acordo da empresa.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Sim, mas essas interações todas de que falou agora e de que falou há bocadinho foram feitas com quem, diretamente na administração da empresa? Com algum administrador? Quem é que era o ponto de contato com o sindicato?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Estes *e-mails* de que falei, da política de absentismo, foi com os recursos humanos. Mas é sempre por *e-mail*, não temos nenhuma reunião — nunca tivemos nenhuma reunião.

Os recursos humanos enviam *e-mail*...

Se calhar, não estou a perceber a pergunta da Sr.^a Deputada...

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Sr.^a Deputada, importa-se de esclarecer a pergunta, para melhorar a resposta?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Ah!... No ATE, no acordo temporário de emergência...

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Exatamente.

Falou-nos aqui de todas as negociações e renegociações que existiram.
Pergunto: quem foi o ponto de contato da empresa?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Ramiro Sequeira, o anterior CEO interino quando saiu o Antonoaldo e antes de chegar a Eng.^a Christine. O CEO era o Dr. Ramiro Sequeira, com quem tínhamos estas reuniões.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Pegando no que estava a falar, relativamente aos acordos de emergência, penso que todos concordam em que a TAP é determinante enquanto empresa pilar da economia portuguesa.

Em 2019, no 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 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.

O plano de reestruturação foi aprovado, para salvar a TAP, e incorporou uma transformação significativa, de forma a garantir a sua viabilidade económica em 2023 e sustentabilidade futura. Considera que os auxílios do Estado foram essenciais para garantir a viabilidade da companhia naquele momento?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sim, consideramos que, naquela altura, foi essencial a ajuda do Estado. Acho que, independentemente de quem fosse o dono da TAP ou de qual fosse o partido que estivesse no Governo, é uma questão de... Eu abstraio-me um bocadinho da questão política da situação.

A situação era grave: a covid, realmente, foi uma situação que deixou o País e o mundo de pernas para o ar. Nós víamos, efetivamente, os aviões

todos parados e era necessária uma injeção de capital e foi essa injeção de capital que salvou a empresa, a par dos esforços da própria empresa, das negociações e dos cortes. Mas foi importante, foi essencial.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Sabe dizer quantos seriam os postos de trabalho, diretos e indiretos, que seriam perdidos em caso de insolvência da TAP, em 2020?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Não temos ideia do número exato... Na altura, como disse, na TAP, éramos 10 000 e as empresas que gravitam à volta da TAP, nomeadamente que prestam serviços à TAP, a quem a TAP compra, estariam todas nessa situação. Temos várias... Tudo o que entra num avião da TAP é comprado a empresas portuguesas.

Por isso, todas essas empresas que prestam serviços à TAP ou que são fornecedoras da TAP estariam... Não sei precisar o número, mas penso que seria caótico para o País.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Seriam, seguramente, muitos postos de trabalho que estariam em causa.

Em dezembro de 2022, os sindicatos — já aqui falámos também sobre isso —, a administração e o Estado português negociaram a assinatura dos acordos de emergência, procurando encontrar uma solução que fosse consensual sobre a forma como viabilizar e reestruturar a TAP.

Em concreto, o que é que conhecem sobre o plano de reestruturação, além daquilo que foi tornado público?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Não conhecemos o plano de reestruturação. Negociámos o acordo temporário de emergência... Falamos em acordo de emergência, acordo de emergência, acordo de emergência, mas

acho que é sempre bom pôr o «temporário», porque isto foi um acordo temporário que nós estamos a ver que se vai tornar definitivo.

Este acordo temporário de emergência foi feito, estudado e planeado em função, realmente, de um plano de reestruturação que não conhecíamos; mas, na altura, fizemos boa-fé do que nos era dito e foi assim que acordámos o acordo temporário de emergência.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Como é que foram, então, conseguidos e negociados esses acordos temporários de emergência?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Fizemos várias reuniões — os sindicatos — com o, na altura, CEO interino, o Dr. Ramiro. Foram-nos dando alguns dados de qual era o valor que tínhamos de cortar, enquanto empresa, além do investimento do Estado, e fomos encontrando formas de distribuir... Percebe-se agora que, se calhar, a distribuição não foi feita da melhor maneira, ou que não teria sido preciso cortar tanto aos trabalhadores, mas foi a informação que nos foi dada, na altura, e nós agimos de boa-fé e entendemos que teria de ser assim, que não haveria outra...

Pusemos, entretanto, à consideração dos nossos associados e foi aprovado por unanimidade assinar o acordo temporário, na altura.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Foi também necessário redimensionar, do ponto de vista dos custos laborais — já aqui falámos também sobre isso —, as operações do Grupo TAP, através, entre outras coisas, da implementação de medidas voluntárias como as rescisões de mútuo acordo, o trabalho a tempo parcial, as licenças não remuneradas de longo prazo, além, obviamente, das reduções dos salários dos trabalhadores do Grupo.

Como é que percecionaram a existência dessas medidas voluntárias?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — As medidas voluntárias foram, obviamente, bem recebidas por muitos trabalhadores, que, voluntariamente, acederam a elas, tanto às pré-reformas como às licenças sem vencimento ou ao trabalho parcial. Efetivamente, numa primeira fase, tudo ocorreu com muita tranquilidade, porque as pessoas que saíram foram, efetivamente, voluntárias.

Numa fase posterior, já eram... Lá está, é aquele «ou sim, ou sim», é o «ou sais, ou sais» e, então, já não foram tão voluntárias assim! Foi criado um algoritmo que tinha como base a formação, o absentismo, os anos de empresa e mais algumas coisas que eu agora não tenho presente, e, desse algoritmo, saíram alguns nomes que foram contactados para sair.

Nós tínhamos, na nossa *intranet*, as medidas a que poderíamos concorrer e a que cada um, voluntariamente, se fosse essa a sua vontade, acederia. Quando acabou esse período e mais ninguém se voluntariou, chegou-se à conclusão de que ainda era preciso mais e essas medidas foram chamadas, igualmente, de voluntárias, mas não foram totalmente voluntárias.

Houve pessoas que saíram um bocadinho empurradas, mas que preferiram sair, efetivamente, com alguma indemnização do que serem, depois, englobadas no despedimento coletivo que veio a acontecer.

No Porto não tivemos esse problema, felizmente. Somos uma escala pequena, não tínhamos, na altura, excedentes de trabalhadores e, por isso, não nos tocou muito de perto esse problema. Creio que temos um colega que rescindiu e uma colega a fazer um *part-time*. Não tivemos, assim, grande dificuldade.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Portanto, podemos concluir que o sindicato acompanhou a implementação dessas medidas.

Quais foram os resultados que, objetivamente, atribuem à aplicação dessas medidas?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sim, o sindicato acompanhou a implementação das medidas.

Quanto ao resultado, como disse, primeiramente, aquando das saídas voluntárias, foi muito pacífico, muito tranquilo; quando as saídas... Mas isso aconteceu mais em Lisboa, nós já não acompanhámos tanto. As saídas que não foram tão voluntárias foram mais aqui, na escala de Lisboa, e nós já não temos tanta noção de como é que as coisas aconteceram.

Da TAP, só temos associados no Porto. Alargámos a nível nacional, mas temos associados da Groundforce; da TAP, só temos, mesmo, associados no Porto.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Para terminar, já houve algumas reversões dos cortes salariais?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Houve, da parte da empresa... E também com alguma força dos sindicatos, revertemos, porque tínhamos cortes de 25 % até 2023 e, em 2024, passariam para 20 %.

Face à conjuntura da inflação e tudo isso conseguimos que metade do corte de 2022 já fosse a 20 % e trocámos com 2024, em que já não vamos ter um corte, porque isto não pode acontecer. Foi feito aqui o corte de 2024, que iria ser 20 %. Vai passar a ser, no 1.º semestre, 25 %, e, no 2.º semestre, 20 %. Isto é o que está acordado neste momento.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Agora mesmo para terminar, então houve uma antecipação do plano de reposição do valor dos salários?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Houve uma troca: em 2024, teríamos um corte só — só!? — de 20 % e, no último semestre de 2022, em vez dos 25 %, passámos a ter 20 % e trocámos pelo primeiro semestre de 2024. Por isso, em 2024, em vez de termos um corte de 20 %, vamos ter o primeiro semestre a 25 % e o segundo a 20 %, em função de tudo o que está a acontecer no País e no mundo, ou seja, com esta conjuntura e a inflação, entendemos que seria minimizar um pouquinho a condição de vida dos trabalhadores.

Mas não foi uma redução dos cortes; o corte global continua a ser o mesmo. Houve foi uma troca de períodos de tempo, ou seja, em vez de ser de janeiro a junho de 2024, foi agora em 2022, e depois, em 2024, em vez dos 20 %, vão ser os 25 %. É o que está neste momento estudado.

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Sr.^{as} e Srs. Deputados, findamos a primeira ronda. Por dever de ofício, chamo a atenção dos Deputados para o facto de ser meio-dia e 10 minutos.

Pergunto aos Srs. Deputados se pretendem inscrever-se para a segunda ronda.

Pausa.

A Mesa regista as inscrições do PSD e do PS.

Tem a palavra, pelo Grupo Parlamentar do PSD, o Deputado Hugo Oliveira.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Obrigado, Sr. Presidente.

A Dr.^a Maria Luís Martins, há pouco, mencionou uma reunião com o então Secretário de Estado Hugo Mendes.

Pergunto-lhe: estava mais alguém do gabinete do então Ministro Pedro Nuno Santos, eventualmente o adjunto, Frederico Pinheiro, provavelmente, a tirar notas? Gostava de saber se esteve ou não.

Falou também de uma gestão séria e honesta que espera para o futuro. Consegue precisar ou tem conhecimento de decisões da TAP que, no vosso entender, possam ter lesado claramente os interesses da companhia, logo o interesse público?

Como é que viram as declarações do CFO (*chief financial officer*) Gonçalo Pires, que afirmou que os trabalhadores da TAP tinham de trabalhar mais? Repito: que tinham de trabalhar mais!

Voltando aos 3,2 mil milhões de euros de que há pouco falei, que foram injetados graças ao plano de estruturação, pergunto: foram bem aplicados? Permitiram ou não resolver problemas estruturais da TAP?

Relativamente ao investimento feito na formação dos trabalhadores, que depois são dispensados para outras companhias, de facto, há um desperdício, provavelmente, desse investimento. Qual é a vossa posição sobre essa matéria?

Por fim, pergunto se, no vosso entender, os resultados positivos que foram apresentados foram ou não à custa dos trabalhadores da TAP.

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Queira responder, Sr.^a Doutora.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sr. Presidente, em relação à primeira pergunta sobre a reunião, posso dizer-lhe que na câmara só estava visível o Secretário de Estado Hugo Mendes. Eu, a Catarina e o Pedro estávamos visíveis e nós entendemos que seria só o Sr. Secretário de Estado, Hugo Mendes.

Em relação ao que eu disse de uma gestão séria e honesta, efetivamente, nestes últimos tempos, a mim não me agrada particularmente, que o debate da TAP... Não sei como... Acho fundamental o que esta Comissão está a fazer, acho que tem de se descobrir efetivamente o que é que se está a passar na TAP. Que eu sinta algum constrangimento em que tudo isto tenha este mediatismo e que o nome da TAP esteja constantemente a ser enxovalhado, sinto.

Quando falamos em gestão séria e gestão honesta, referimo-nos àquele elencar de medidas da Eng.^a Christine, como foi a mudança da sede, que ninguém percebe porque é que isso iria ser feito, ninguém percebe porque é que teria de se acabar com o reduto TAP, ninguém conseguiu ainda explicar qual foi a intenção da Eng.^a Christine ao querer mudar a sede. Ia poupar dinheiro? Não ia! Ia dar melhores condições aos trabalhadores? Não ia, porque iam deixar de ter refeitório, deixar de ter parque, deixar de ter infantário. Não ia melhorar nada!

Era necessária aquela alteração à frota? As contratações dos tais diretores-fantasma que nunca ninguém viu, próximos da CEO? São tudo medidas que consideramos que sim, que lesaram a companhia e que consequentemente lesaram o Estado.

Esses 3,2 milhões foram bem aplicados? Não lhe sei dizer. Vemos que a operação da TAP em Lisboa teve uma recuperação grande, houve necessidade de contratação de mais pessoas em Lisboa, mas também houve muita contratação no *corporate*, houve muita contratação para membros da direção, com ordenados como falámos já aqui, de 11 000 euros para uma pessoa que nunca ninguém viu, e como essa haverá outras, está provado e pode-se falar sobre esse assunto, porque há documentos que provam. Alegadamente haverá outros, sim. Haverá saídas de dinheiro que ninguém consegue perceber para onde foram.

Por isso é que esta Comissão é importante, para perceber realmente o que é que aconteceu aos 3000 milhões do dinheiro dos contribuintes, porque não vejo que tivesse havido um grande investimento na TAP. Não vejo! Sobretudo no Porto, não houve; ao contrário, houve desinvestimento, a TAP saiu do Porto.

Relativamente à formação, concordo plenamente com o que diz. A formação da TAP é, quase que, em equilíbrio com o que falei no início com a preocupação social da TAP com os trabalhadores, é igualmente importante para a TAP! Nós temos a melhor formação a nível de pilotos, a nível de manutenção e, mesmo para o pessoal de terra, temos alguma formação muito específica.

Realmente, depois do investimento que se faz nas pessoas, depois do tempo e de tudo, é um investimento muito grande que se faz na formação dos trabalhadores, deixá-los sair parece-me um bocadinho absurdo. Foi-nos comunicado que há agora uma medida de retenção que foi implementada. O funcionamento da TAP mudou um pouquinho. Falo dos recursos humanos porque era com os recursos humanos que interagíamos mais, mas, até aqui, o Dr. Pedro Ramos chamava e decidíamos o que é que íamos fazer, como é que vamos fazer, e acordávamos.

Agora não, agora chega-nos: «Isto vai acontecer, deem o vosso parecer.» Foi-nos dado conhecimento de que há uma medida de retenção de pessoas onde vai ser dado mais 5 % do ordenado se a pessoa se comprometer a ficar a trabalhar na TAP até ao fim do ano e não tiver um x de absentismo. Há essa preocupação no pessoal de terra. Creio que, no pessoal de navegantes, pilotos e manutenção, também haverá.

Por isso, relativamente à formação, na minha opinião, é um desperdício de recursos humanos bem formados, muito bem formados, dos melhores da Europa ou do mundo, ao nível do pessoal, dos mecânicos e pilotos, e que estão a ir para outras companhias.

E depois eram os resultados...

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Sr. Deputado, quer esclarecer rapidamente?

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Sim, Sr. Presidente.

Se, de facto, esses resultados que foram apresentados foram à custa dos trabalhadores?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sim, estes resultados foram metade das isenções fiscais que foram dadas a todas as empresas e à custa dos cortes dos trabalhadores. São 25 % no pessoal de terra, 50 % nos pilotos e por aí fora. Por isso penso que sim, não foram resultados nada extraordinários para o que tem acontecido na empresa.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, falta uma das questões, que penso que pode não ter anotado logo ao início e, se me permite, posso reforçar.

Como é que viram as declarações do CFO Gonçalo Pires, que afirmou que os trabalhadores da TAP tinham de trabalhar mais?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Não sei a que é que estava a referir o CFO novo, mas estou completamente em desacordo com essas declarações.

Os trabalhadores da TAP trabalham mais do que aquilo que teriam de trabalhar muitas vezes, sempre com o mesmo empenho, com a mesma garra e com a mesma determinação. Mesmo com cortes salariais e com um futuro muito incerto, continuamos sempre a trabalhar. Não me revejo nessas declarações.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — As declarações eram sobre o pessoal de cabina.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sim, eram sobre o pessoal de cabina, mas, mesmo sobre eles, o meu trabalho neste momento é diretamente com o pessoal de cabina e sei a sua dinâmica e não concordo com essas declarações.

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Rita Borges Madeira.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Todos concordamos que a TAP é um ativo inestimável para o País e que deve ser sustentável. Para essa sustentabilidade é crucial o envolvimento das pessoas que nela trabalham. Por isso, pergunto se existem negociações em curso com os sindicatos e que impacto terão no futuro da TAP relativamente à sua sustentabilidade e, em particular, à preservação dos postos de trabalho.

Temos ouvido aqui hoje também muitas questões sobre a potencialidade do Porto e da sua importância para a TAP. No entanto, temos o *hub* de Lisboa e eu gostaria de saber, na vossa perspetiva, qual a importância desse *hub* para a TAP.

Os trabalhadores sabiam que, com a privatização de 2015, deixaria de haver obrigatoriedade de manter o centro de operações em Lisboa a partir de 2021?

Por último, relativamente ao transporte de passageiros para Portugal, nomeadamente no setor do turismo, considera que é fundamental manter o centro de operações em Portugal?

Entretanto, reassumiu a presidência o Presidente, Jorge Seguro Sanches.

O Sr. **Presidente**: — Pode responder, Dr.^a Maria Luís Martins.

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Acho que a primeira não aponte.

Vou, então, começar pela importância do *hub* de Lisboa. O *hub* de Lisboa, aliás, o *hub* da TAP, em Lisboa, é muito importante. É essencial, é centralizador, é a plataforma que tem mais infraestruturas, mais pessoal, onde estão os organismos de decisão e de controlo de toda a operação. Sim, consideramos que é muito importante que o *hub* se mantenha em Lisboa, porque a economia do País e o turismo só têm a perder se o *hub* sair de Lisboa.

Relativamente ao Porto, como já foi dito, entendemos que o Porto tem capacidade para fazer mais, para ter mais movimento, para ter mais operação. Temos infraestruturas, temos pessoal, eventualmente, precisaremos de mais pessoal, como em todos os setores, mas creio que tem todo o interesse em crescer.

Realmente, o turismo é muito importante para a nossa economia. O Norte tem crescido muito a nível de turismo. Eu diria que o presidente do Turismo do Porto e Norte de Portugal está a fazer um ótimo trabalho, mas não posso dizer. O turismo do Porto e Norte está no bom caminho, temos tido números fantásticos, realmente. Todos os autarcas da região Norte e todas as entidades de turismo dizem que faz falta a TAP no Norte. Toda a gente quer a TAP no Norte!

O passageiro da TAP é muito diferente do passageiro das *low cost*. O Brasil ocupava a 3.^a posição de turismo no Porto e já perdeu para os Estados Unidos porque a United vai para o Porto. Nós temos um ou dois voos diários da TAP, mas a United começou a voar para o Porto com muita frequência e

os americanos descobriram o Porto, por isso já destronaram os brasileiros. A TAP tinha todas as condições para fazer essa rota, à partida, do Porto. Não só São Paulo e Rio, que é o que temos, mas Porto Alegre, temos uma grande comunidade de brasileiros interessados. O Turismo do Porto e Norte de Portugal tem feito várias ações e divulgações do Porto e a TAP não está a saber aproveitar esta publicidade da região para poder trazer turistas.

Não sei, acho que havia mais uma pergunta...

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Penso que ficou uma por responder, que é a seguinte: os trabalhadores sabiam que, com a privatização de 2015, deixaria de haver obrigatoriedade de manter o centro de operações em Lisboa a partir de 2021?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Na altura não soubemos; soubemos *a posteriori* pela comunicação social. Não sabíamos, na altura, que, com a privatização, o *hub* iria sair de Lisboa, se bem que nós nunca nos revimos muito nessa privatização e vamos ver o que é que acontece agora.

Se for inevitável e se este Governo, como está previsto, optar pela privatização, esperamos que seja uma coisa mais pensada, mais séria, que se veja bem quem são os parceiros, em que moldes é que será feita a privatização e que percentagem do Estado é que poderá ficar nesse esquema de privatização, porque a privatização de 2015 foi feita um bocadinho à pressa.

O Sr. **Presidente**: — Terminamos a segunda ronda.

Pergunto se algum dos Srs. Deputados se deseja inscrever para a terceira ronda a título individual.

Pausa.

Não havendo inscrições, queria agradecer ao Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes de Portugal, à Dr.^a Maria Luís Martins e à Dr.^a Catarina Silva o facto de terem estado aqui connosco, agradecer-lhes o vosso testemunho, o tempo que aqui estiveram e o vosso trabalho.

Da parte da Comissão de Inquérito, estamos sempre disponíveis para vos ouvir naquilo que entenderem.

Não sei se quer dizer alguma coisa na parte final, Dr.^a Maria Luís Martins?

A Sr.^a Dr.^a **Maria Luís Martins**: — Sim, hoje, cheguei bastante cedo, por acaso, e, enquanto estive à espera, tive umas ideias que gostava de transmitir e de deixar aqui uma nota de alguma esperança.

Queria dizer que o STTAMP está de consciência tranquila com a representação que tem feito dos seus trabalhadores e associados, mas também com a empresa. Temos consciência de que tudo temos feito para que a empresa encontre um rumo novo, sendo que sempre estivemos e continuaremos a estar empenhados, com garra e com determinação, como é aliás apanágio das gentes do Norte, e do povo português, em geral.

Queremos ainda dar uma palavra de confiança e de esperança e, realmente, as palavras do Dr. Luís Rodrigues, na apresentação que fez aos trabalhadores, deixaram-nos com alguma esperança.

Acreditamos que vai conseguir fazer uma boa gestão desta fase difícil da empresa, desta passagem ou não, dependendo do que o Governo vier a decidir, se decidir pela privatização, que seja efetivamente uma privatização feita com seriedade, com calma, que se procure o melhor parceiro, que o Estado possa ter alguma participação, que não se abandone a TAP definitivamente e que a TAP possa manter o seu *hub* em Lisboa.

Nós cá estaremos para, como sempre, dar o nosso melhor pelos nossos clientes, apesar de às vezes estarem um bocadinho zangados connosco. Faremos tudo o que estiver ao nosso alcance para que a TAP continue no bom caminho e para que volte a ser um motivo de orgulho para todos os portugueses.

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

Srs. Deputados, suspendemos agora os nossos trabalhos por 5 minutos antes de iniciarmos a próxima audição.

Eram 12 horas e 27 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, estamos em condições de retomar a reunião.

Eram 12 horas e 33 minutos.

Srs. Deputados, temos agora a audição do Sindicato das Indústrias Metalúrgicas e Afins (SIMA) com a presença do Sr. João Moreira, que vem acompanhado por uma advogada do sindicato, a Dr.^a Ana Filipe.

Se estiverem de acordo, vamos suspender os nossos trabalhos para irmos recebê-los.

Pausa.

Dou as boas-vindas ao Sr. João Moreira, acompanhado pela advogada do sindicato, agradecendo a vossa presença.

Sei que o Sr. João Moreira tem uma apresentação inicial, após a qual iniciáremos as perguntas, com uma primeira ronda com pergunta-resposta, que começará pelo Grupo Parlamentar do Chega, com uma segunda ronda com perguntas e resposta global e depois, no final, teremos uma possível terceira ronda com intervenções individuais de cada um dos Srs. Deputados.

Mais uma vez bem-vindo e tem a palavra.

O Sr. **João Moreira** (Vice-Secretário-Geral do Sindicato das Indústrias Metalúrgicas e Afins — SIMA): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados e demais aqui presentes, gostaria, antes de mais, de agradecer a oportunidade de ouvir todos os sindicatos do grupo TAP, incluindo o SIMA.

O SIMA está no Grupo TAP há mais de 40 anos. O SIMA é signatário original do acordo de empresa da TAP, instrumento esse que tem, ao longo

dos anos — e já tendo sofrido revisões —, vindo a regular as relações entre a TAP e que sempre se baseou num alicerce fundamental: o diálogo.

O SIMA tem estado sempre na linha da frente e em contacto constante com as administrações, sempre com sentido de responsabilidade, ajudando no desenvolvimento da empresa, exceto com esta última administração, com a Sr.^a Eng.^a Christine, que, a partir de certa altura, deixou de parte alguns sindicatos e trabalhadores, conversando com ou chamando aqueles que lhes dava jeito.

Assim, não tem havido transparência, a comunicação interna é fraca e/ou inexistente, pedidos de esclarecimento são ignorados ou negados e são tomadas medidas de que os sindicatos só têm conhecimento em reuniões que têm lugar apenas para dar conhecimento das decisões, entretanto já tomadas, não havendo abertura para a apresentação de ideias.

O SIMA está deveras preocupado com o presente e futuro dos trabalhadores da TAP, assim como com o presente e futuro da TAP.

Não devemos esquecer que é com o esforço diário de todos os trabalhadores, com a sua força laboral, que se gera receita; mas, nestes últimos anos, além dessa força, crescem as poupanças à custa destes trabalhadores, através de cortes salariais, congelamentos de carreiras e congelamentos de anuidades, que estão no acordo temporário de emergência que ultimamente tem gerado algumas dúvidas.

Acordo esse que surgiu com o receio da pandemia, com um plano de reestruturação, que nenhum sindicato conhece, tentando evitar ou minimizar uma tragédia tanto para a TAP como para o País. Os sindicatos acabaram por passar um cheque em branco, mostrando total confiança, a uma administração que veio revelar-se negativamente para todos.

Acordo esse que, mesmo já não fazendo sentido estar em vigor, a última administração da TAP fez questão de não respeitar, ao não iniciar conversações com vista ao desenvolvimento de um processo de revisão

integral de acordo de empresa até o final do primeiro trimestre de 2021, como havia acordado.

Nos últimos dias do ano passado, a Direção apresentou-nos a denúncia do atual acordo de empresa, apresentando uma proposta de acordo novo e que consideramos ser uma brincadeira de mau gosto.

Mais uma vez, tal atitude evidencia a total ausência de boa-fé negocial, não só porque quem quer negociar não denuncia um instrumento que, embora podendo necessitar de alterações e melhoramentos, tem sido, ao longo dos anos, o instrumento essencial para esta empresa e a relação com os trabalhadores, e também não o faz ao apresentar a denúncia do último dia útil do mês de dezembro de 2022 e com efeitos a 31 de dezembro desse mesmo mês.

O SIMA fez o que estava previsto: enviámos uma contraproposta dentro do tempo legal e, até agora, não obtivemos resposta. Sabemos que há sindicatos que já foram chamados a negociar, mas outros continuam na sombra. Mais uma vez, procura a cisão dos trabalhadores.

Por fim, a privatização é outro tema que nos preocupa, pois, pela experiência que temos até agora, não houve nenhuma privatização ou tentativa de privatização que tenha corrido bem.

Qualquer processo, seja privatização ou outro, só poderá ser bem-sucedido com o cabal envolvimento de todos, não excluindo os sindicatos desta equação. Diálogo, negociação, envolvimento são elementos-chave que não podem nem devem ser negligenciados.

Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Agradeço, em nome da Comissão, a intervenção inicial.

Dou agora a palavra ao Sr. Deputado Filipe Melo, do Grupo Parlamentar do Chega.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Cumprimento o Sr. Presidente, os Srs. Deputados, o Sr. Dirigente Sindical João Moreira e a Dr.^a Ana Filipe, que o acompanha.

Sr. João Moreira, na sua intervenção inicial, que agradeço e foi esclarecedora, falou na falta de diálogo com a CEO, a Eng.^a Christine Widener. Quantas vezes esteve reunido com a CEO?

O Sr. **João Moreira**: — Eu vi-a duas vezes.

Uma vez numa reunião em que foi dado a conhecer um ato de gestão, de um protocolo de retenção, e a segunda vez na apresentação do relatório e contas.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Não lhe parece importante, fruto da vossa atividade sindical, reunir também com o Presidente do Conselho de Administração ou, eventualmente, com o Ministério que tutela a TAP?

O Sr. **João Moreira**: — Sim, é importante.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Então, porque é que não fez menção disso na sua intervenção e referiu apenas a Presidente da Comissão Executiva?

O Sr. **João Moreira**: — Nós...

Eu devo dizer que estou neste cargo há pouco tempo. Sei que houve reuniões com o Ministro, mas eu não estive presente. E com o Presidente, acho que só o conheci por aqui.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sim, mas reforço o que lhe questioneei. Não obstante não ter estado, não lhe parece, de todo, importante que um

sindicato reúna também, não só com a CEO, mas também com o Presidente do Conselho de Administração e com o Ministro que tutela, neste caso, a TAP?

O Sr. **João Moreira**: — Penso que percebi a pergunta e, sim, é importante reunir.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — E eu volto a fazer a questão: porque é que, na sua intervenção inicial, dirigiu toda a atuação para a CEO e não focou nem o Ministro nem o Presidente do Conselho de Administração?

O Sr. **João Moreira**: — Em relação ao Ministro, entretanto, foi porque mudou de Ministro.

Nós já reunimos, numa reunião de todos os sindicatos, com o Sr. Ministro João Galamba.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Disse todos os sindicatos?

O Sr. **João Moreira**: — Penso que sim, se houve alguma exceção não dei por isso, mas estivemos todos na sala.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Na audição anterior, a presidente do sindicato afirmou nunca ter reunido com João Galamba.

Volto a perguntar: tem ideia de estarem todos os sindicatos na reunião?

O Sr. **João Moreira**: — Eu sei que estiveram muitos. Mas se o sindicato que esteve aqui anteriormente não esteve, não dei por isso.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O que é que vos foi transmitido nessa reunião com o Ministro João Galamba?

O Sr. **João Moreira**: — Essa reunião foi mais como uma reunião de apresentação. Ele tinha ficado com a pasta recentemente, quis conhecer as caras dos representantes dos sindicatos e deu-nos a palavra para conhecer a nossa opinião e aquilo que achamos que deve ser a direção que vai dar à TAP, neste momento.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Essa reunião terá ocorrido em finais de janeiro, presumo, inícios de fevereiro. Confirma?

O Sr. **João Moreira**: — Se não me engano foi a 15 de março.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Viu, da parte do Ministro, boa vontade em resolver os problemas que assolam os trabalhadores da companhia, nomeadamente os cortes de salários, etc.?

O Sr. **João Moreira**: — Sim, ele, na intervenção, disse que esse era um dos objetivos.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Depois dessa manifestação de boa vontade por parte do Sr. Ministro, ficaram satisfeitos com o que ouviram nessa reunião?

O Sr. **João Moreira**: — Primeiro, temos de dar algum tempo, porque era recente na pasta; temos de ser um bocadinho razoáveis também.

Mas sim, ficámos satisfeitos. Ficamos é à espera da próxima, porque aquela foi apenas uma reunião de apresentação.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Considera que 30 dias é o tal «tempo suficiente»?

O Sr. **João Moreira**: — Não sei... Não lhe sei responder a essa pergunta.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Assinou uma carta aberta ao novo Presidente da TAP a exigir o fim imediato dos acordos de emergência?

O Sr. **João Moreira**: — Assinei, sim.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Nem 30 dias decorreram desde essa reunião com o Sr. Ministro, não acha que foi um bocado precipitado, tendo em conta o que acabou de nos dizer?

O Sr. **João Moreira**: — São coisas diferentes.

O Sr. Dr. Luís Rodrigues já é alguém que tem algum conhecimento sobre a empresa; precisa de estudo, precisa de estudar, porque não é de um momento para o outro que se fica a conhecer o que se passou em 10 anos de ausência — porque ele há 10 anos que já não estava na empresa —, enquanto o Ministério não tem só a TAP.

Embora seja a nossa maior preocupação, também temos de dar tempo para ficar a conhecer a pasta e reunir connosco como deve ser, não é fazer só apresentações.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Posso presumir, do que nos acabou de dizer, que não se deve pressionar o Ministro porque está cá há pouco tempo,

mas pode-se, e deve-se, pressionar o novo presidente da companhia, que ainda é mais recente. Foi isso que nos transmitiu?

O Sr. **João Moreira**: — Não, deve-se fazer pressão, porque é urgente nós conseguirmos resolver todos os problemas que temos tido, principalmente problemas sociais, por causa dos cortes que todos que temos levado. Não podemos baixar a guarda, digamos assim.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Ajude-me neste raciocínio, que eu estou com alguma dificuldade em entender.

O novo presidente da companhia entrou em funções há poucos dias e houve uma pressão clara nesta carta aberta que exigia o fim imediato dos acordos. O Presidente da Administração da TAP reporta ao Ministro, que já está há mais tempo em funções, há cerca de quatro meses, e o que o Sr. João Moreira nos diz é que não pode pressionar o Ministro, porque está há pouco tempo na pasta, mas que pode pressionar o Presidente da companhia.

Como é que nos consegue explicar isto, tendo em conta que o responsável máximo é o Ministro e não o Presidente, porque o Ministro representa o acionista?

Explique-nos, por favor, de uma forma cabal, como é que nos diz que pode pressionar o novo Presidente, porque o que está nesta carta aberta é uma pressão, e é uma pressão com dados objetivos, e não pode pressionar o Ministro?

O Sr. **João Moreira**: — Sim, a carta acaba por fazer alguma pressão, mas não é... É urgente, temos de resolver o mais rápido possível, ele tem de se inteirar de todo o processo. Eu não diria que é pressão, mas... Não sei... Nós temos de esperar também pelo que nos diz o Ministro, embora o CEO

seja quem reporte diretamente ao Ministro. Nós, não querendo passar por cima de ninguém, temos de nos dirigir ao novo Presidente, penso eu.

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

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, cumprimento ambos.

Terminando este tema das recentes reivindicações feitas à TAP, no mesmo documento diz-se que: «este é o momento ideal para acabar com as matrizes ideológicas e a gestão algorítmica, de má memória para todos.»

Percebendo a expressão da «gestão algorítmica», por motivos que todos nós conhecemos e também já foram aqui discutidos, pergunto-lhe a que é que se referiam com esta expressão de «as matrizes ideológicas».

O Sr. **João Moreira**: — É uma boa questão. Só que eu não percebi bem uma parte da questão. Não se importa de repetir?

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Eu estou a citar: «Defendo que este é o momento ideal para acabar com as matrizes ideológicas e a gestão algorítmica de má memória para todos, que apenas serviram para estrangular a vida dos trabalhadores do Grupo TAP.»

A única questão que coloquei foi sobre aquilo a que se referiam nesta parte das matrizes ideológicas. Era só isto.

O Sr. **João Moreira**: — Este algoritmo foi algo um bocado estranho, que surgiu através de uma empresa que já lá tinha estado e que, tanto de uma vez como da outra, disse que era necessário despedir pessoas. E nós achámos, na altura — e continuamos a achar, pelo que se vê —, que não

havia necessidade nenhuma de despedir as pessoas. Tinha de haver, segundo dizem, um corte de 20 %, mas foi-se pelo mais fraco.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Essa parte eu percebi e até concordo — aliás, a minha segunda pergunta era relacionada com isso.

Mas, mesmo assim, eu não percebi quais eram «as matrizes ideológicas» aqui, mas vamos passar à frente, porque, quer dizer que foi uma gestão partidária nos últimos anos do Partido Socialista a decisão de nacionalizar a companhia — foi única na Europa — e, por isso, a única ideologia presente aqui, nos últimos três, quatro anos, sabemos qual foi... Não me parece bem ser esse o sentido da frase, mas, se não a quer esclarecer, não há problema.

Indo exatamente por aí, pelo que estava a dizer, aquilo que nós também já sabemos, aquilo que a documentação da Comissão Europeia basicamente mostra, é que a imposição deste nível de cortes salariais, tão altos, não foi propriamente uma imposição europeia, foi mais — como até alguns colegas seus, de outros sindicatos aqui disseram — um aproveitamento do Governo.

E até há uma expressão no documento da Comissão Europeia que diz, se não estou em erro, que este nível de corte era inadmissível. Por isso, a Comissão dizia não só para o nível de cortes não ser tão alto, como também para não se utilizar tanto dinheiro dos contribuintes e, por outro lado, dizia para se tentar fazer duas coisas: primeiro, para aumentar o nível de perdas dos credores, e, segundo, tentar arranjar novos investidores privados, novo capital, para que o nível, quer de cortes, quer de injeção de dinheiro dos contribuintes não fosse tão alto.

O que lhe pergunto é se, nas reuniões que tiveram na altura — também sei que não foram muitas, até porque não estiveram envolvidos no plano de reestruturação, penso que só houve uma reunião ou duas depois do verão —

, esse tema foi efetivamente falado, ou se considera que se seguiu a solução mais fácil, digamos assim.

O Sr. **João Moreira**: — Bom, nessa altura, também não estive presente nessa dita apresentação do *PowerPoint* do plano de reestruturação, mas foram-nos chegando informações.

É como lhe digo: é mais fácil ir aos trabalhadores do que ir ao bolso dos grandes capitais.

O Sr. **Bernardo Blanco (IL)**: — Com isso também concordo, tendo em conta aquilo que acabei de dizer e o que nós próprios defendemos na altura em relação aos credores.

O que eu gostava de saber era sobre a decisão política em si, mas, se não estive nessa reunião, também não lhe vou pedir para especular, obviamente. Bem sei que o sindicato, na altura, deve ter estado presente e, por isso, se calhar, também podemos pedir essa informação por escrito.

A informação que até agora nos chegou é a de que não houve, pelo menos, esse esforço, essa conversa. Se calhar, também, depois, lhe pedia uma resposta por escrito, se puder falar com quem na altura esteve na reunião, porque é um ponto que nos parece relevante.

O último ponto que gostava de lhe perguntar é sobre a Groundforce, pedindo-lhe para fazer um bocadinho a análise à evolução dos últimos três anos, basicamente, até sabendo que, na altura, também assinaram um documento em que referiam não só a importância da Groundforce, mas também os bons resultados que tinha tido até à pandemia.

Gostava de saber como é que, depois, viu o desenrolar do processo e a conclusão final a que se chegou, apesar dos conflitos entre acionistas.

O Sr. **João Moreira**: — Sobre a Groundforce, como iniciei este cargo há pouco tempo, também não tenho grande... não posso especular. Mas é verdade que, até há três, quatro anos, a Groundforce dava lucro e, a partir daí, foi o que se começou a ver pela comunicação social, que foi muito mau.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra, pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, começo por cumprimentar os representantes do SIMA e agradecer a presença na nossa reunião.

Eu queria começar por esclarecer o que poderá ter sido um mal-entendido que ainda agora se gerou. É que, no meio das coisas que foram identificadas pela Comissão Europeia, nomeadamente a questão da dimensão dos cortes salariais, etc., não há aqui propriamente a ideia de que a Comissão Europeia fosse uma entidade a intervir em defesa dos trabalhadores e dos seus direitos. Entre várias entidades, entidades terceiras — nem a TAP, nem o Estado, nem a Comissão Europeia —, houve um conjunto de entidades que foram ouvidas pela Comissão Europeia. A Associação Comercial do Porto enviou, na altura, para a Comissão Europeia um conjunto de preocupações, que estão plasmadas no tal documento que foi aqui citado, da comunicação da Comissão, e, concretamente, indica-se que as reduções salariais dos trabalhadores são, aparentemente, temporárias, uma vez que a convenção coletiva de trabalho não foi revogada, mas simplesmente suspensa. Esta era uma preocupação transmitida à Comissão Europeia, com que a Comissão Europeia concordava. Isto é uma vergonha! Como é que estão agora apenas a suspender, e não a revogar, a contratação coletiva? Portanto, o que era preciso era mais sangue relativamente a estes

sacrifícios e a estes roubos autênticos que foram feitos aos trabalhadores da TAP e do Grupo TAP.

Gostávamos de colocar, só para esclarecimento, esta mesma matéria e também, por outro lado, questões que têm a ver com a privatização da TAP, aquilo que há pouco, na sua intervenção inicial, mencionou relativamente às várias tentativas de privatização e das consequências que tiveram.

Agora, temos uma espécie de ato preparatório relativamente à denúncia da contratação coletiva, sendo que também, logo após a privatização, houve quase uma declaração de guerra inicial quando a gestão privada entrou em funções, julgo eu.

Eu gostava que nos ajudasse a estabelecer essa sequência de acontecimentos, logo à entrada da gestão privada e, agora, na preparação para a privatização.

O Sr. **João Moreira**: — Sobre esse documento de que fala, nós também não tivemos acesso a ele, mas é a Comissão Europeia que diz que não eram necessários cortes tão agressivos, e nós concordamos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nessa parte, está correto!

O Sr. **João Moreira**: — Sobre a privatização, já no passado, ainda antes de eu ter entrado na TAP, houve a tentativa com a Swissair, que também foi um negócio que também foi frustrado. Só posso dar a minha opinião sobre esse, que foi um negócio frustrado e que levou a TAP muito abaixo.

Tivemos a tentativa em 2012, se não me engano, com Germán Efromovich, que também acabou por não se concretizar, porque não cumpria com todos os requisitos. E, depois, em 2015, nós não nos esquecemos que a Atlantic Gateway teria todo o... — como é que hei de dizer? —, tinha carta

branca para fazer o que quisesse após cinco anos de gestão, e foi isso que nos assustou muito, porque nós não queremos perder a TAP no *hub* de Lisboa.

Parece que faltou responder a uma questão...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Faltou a resposta à questão destas práticas de denúncia e ataque à contratação coletiva, ou para preparar privatizações ou logo a seguir a elas, como aconteceu em 2015.

O Sr. **João Moreira**: — Sim. Nós tínhamos o acordo de empresa, que já tem alguns anos, já está em vigor desde 2007, sofreu algumas alterações, principalmente a nível salarial, e foi-se adaptando.

Com a entrada do acordo temporário de emergência, talvez tenha havido ali uma forma de conseguir tirar aquilo que nós tínhamos tido até ao momento. E isso aí vem com a denúncia desse acordo de empresa e a apresentação de um novo, que, para nós, é um acordo de empresa que não devia ter sido apresentado, sequer, a todos os níveis.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Falou mesmo agora da questão do *hub* de Lisboa.

Nestas audições, temos vindo a abordar essa matéria, também pelo lado dos impactos da privatização da ANA Aeroportos. Porquê? Porque com a privatização da ANA e o controlo pela Vinci, a TAP foi perdendo centralidade no seu próprio *hub*, em termos do próprio funcionamento do aeroporto, e isto, que nós sabemos, não acontece em mais nenhum *hub* de nenhuma companhia aérea do mundo.

Eu queria perguntar que avaliação é que fazem desta realidade, que conhecimento têm até de exemplos ou de casos que considerem que têm a ver com esta situação de prejudicar a TAP no seu próprio *hub*, face à prática e ao funcionamento concreto das operações.

O Sr. **João Moreira**: — Sobre esse assunto, acho que não faz sentido nenhum termos uma empresa que prejudica uma própria empresa interna. Embora a Vinci seja francesa, não faz sentido nenhum estar a prejudicar uma empresa nacional com a dimensão que a TAP tem, em detrimento de outras. Não sei se tinha mais...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pergunto se conhecem isso, se têm ouvido alguma coisa.

O Sr. **João Moreira**: — Só tenho ouvido conversas de corredor. Oiço colegas a queixarem-se, mas aquilo que conheço é só isso.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra, pelo Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda, o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Começo por cumprimentá-los e, dando continuidade a algumas das perguntas que já foram colocadas, questiono-vos sobre o plano de reestruturação. Sabendo o que sabem hoje, consideram que houve uma gestão política para impor aos trabalhadores maiores cortes do que aqueles que seriam necessários na circunstância da empresa, na relação com o Estado e na relação com a Comissão Europeia?

O Sr. **João Moreira**: — Bom, é isso que se fala, não é? Os cortes, já sabemos, são agressivos, e o que se tem ouvido falar é que queriam mais do que realmente era necessário, e vê-se, porque nós estamos com muitas dificuldades, agora, em seguir a operação. Não falo só do lado do ar, porque nós não estamos propriamente aí, mas a nível de terra, de manutenção, tem sido muito complicado, até mesmo a nível de contratação.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Do vosso ponto de vista, do conhecimento que têm, das conversas que tiveram, essas escolhas aconteceram principalmente porque o Governo assim as impôs ou porque a administração da empresa deu primazia a esses cortes face a outros?

Há pouco referia que é mais fácil cortar nos trabalhadores do que noutros interessados na TAP. Do que conhece, que responsabilidades pode assacar a cada uma destas dimensões?

O Sr. **João Moreira**: — Não tenho conhecimento para apontar o dedo, para dizer se foi da TAP, da administração, ou se foi do Governo... Não lhe sei responder a isso.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas podemos concluir, até da sua resposta anterior, que, pelo menos, a dimensão dos cortes teve, e tem, um impacto na operação da empresa, neste momento, fragilizando a sua operação?

O Sr. **João Moreira**: — Sim, sem dúvida. Nós temos falta de mão de obra.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Indo mais atrás no tempo, há pouco, referia o exemplo da Swissair como uma putativa privatização que seria, na sua opinião, danosa até para os interesses da TAP, e tivemos uma privatização materializada, em 2015-2016, com a entrada de Neeleman na TAP.

Desse ponto de vista, o negócio, que agora fica cada vez mais conhecido, demonstra que ele entrou na TAP com os capitais da TAP e não com investimento próprio.

Tem conhecimento, ou tiveram conhecimento, em algum momento, dessa realidade? Denunciaram essa realidade à administração, a algum Membro do Governo? Isso era discutido no seio da empresa, ou só à medida que as notícias iam saindo no espaço público é que essa informação era trocada internamente?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — Ora, essa informação de que a entrada desse senhor foi feita com o capital próprio da TAP, por causa do cancelamento dos A350, só foi conhecida pela comunicação social. Não tínhamos conhecimento de nada.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E, na vertente da manutenção no Brasil, nas escolhas estratégicas da empresa, aparentemente, numa operação que era altamente danosa para as contas do Grupo, que manteve, mesmo assim, essa operação, com esses danos, durante vários anos.

Consegue compreender a justificação para isso? Do ponto de vista da operação da TAP, era indispensável, era necessário? Há algum conhecimento que tenha que nos possa ajudar a chegar a essa conclusão?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — O conhecimento que tenho é que, ano após ano, íamos tendo de tapar o buraco que era lá deixado, desde o início.

Não sei porque é que esse negócio foi feito. Não sei se teve a ver com rotas, se foi alguma ideia que depois correu mal, mas o que é certo é que não devia ter durado tanto tempo. Se durou muito tempo, pelo que já ouvi, é porque havia dificuldades, a nível do Governo Federal, para dar a insolvência da empresa.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Uma última questão, relativa ao processo de privatização, que está a ser, até ver, gerido pelo atual, até ver,

Ministro das Infraestruturas, João Galamba: tiveram alguma reunião, algum conhecimento interno desse processo de privatização? Foram envolvidos de alguma forma nesse processo? Tem alguma informação sobre ele?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — Não temos nenhuma informação, não só para o SIMA, mas para todos os sindicatos, pensamos que é essencial os sindicatos terem conhecimento do caderno de encargos, poderem estar presentes, poderem negociar, se for esse o caso, para que não seja um problema mais tarde, daqui a uns anos, para todos, não só para os trabalhadores, como para o nosso País.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra, pelo Grupo Parlamentar do Partido Socialista, a Sr.^a Deputada Rita Borges Madeira.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Vice-Secretário-Geral do SIMA, João Moreira, bem como a Dr.^a Ana Filipe.

Hoje é o terceiro dia que nos encontramos aqui a fazer audições aos sindicatos, já ouvimos também a Comissão de Trabalhadores e tivemos, por isso, oportunidade de recolher bastante informação, não só relativamente à saída da Eng.^a Alexandra Reis, mas também à forma como a gestão da TAP foi conduzida ao longo destes últimos anos.

Começo por lhe perguntar o seguinte: o Dr. Manuel Beja, quando esteve presente aqui nesta Comissão Parlamentar de Inquérito, referiu-se à sua primeira mensagem aos trabalhadores das empresas TAP, assumindo o compromisso de, e passo a citar, «conduzir a TAP rumo a um futuro sustentável, mantendo a confiança dos nossos clientes e o orgulho e sentido de pertença dos nossos profissionais».

Sendo esta uma preocupação do Presidente do Conselho de Administração, a boa relação entre a administração e os trabalhadores — já aqui também percebemos, pela sua intervenção inicial, que é bastante crítico relativamente a essa relação —, pergunto: quais são os canais institucionais de diálogo que têm existido com os sindicatos?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — Simplesmente não tem havido. Não tem havido.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Sabe explicar-nos porque é que não tem havido essa comunicação?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — O Sr. Manuel Beja já não está em funções e eu nunca o vi... Aliás, só o vi aqui e foi de passagem, mas não lhe sei dizer porquê. Se calhar, é uma forma de as pessoas gerirem... Não sei.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Sabendo que está há pouco tempo no sindicato — mas penso que terá conhecimento também daquilo que se passava anteriormente —, sabe dizer-me quem é que era o vosso interlocutor dentro da TAP?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — Bom, penso que fosse a Diretora de Recursos Humanos, com, às vezes, a Eng.^a Christine.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Considera, então, que o facto de não haver aqui um envolvimento sistemático entre a administração da TAP e os representantes dos trabalhadores, neste caso os sindicatos, pode ter condicionado negativamente as decisões que a gestão da companhia tomou?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — Sim, sem dúvida, porque em todas as decisões que tomavam já não havia volta a dar, independentemente de serem boas ou más.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Passando à questão dos acordos temporários de emergência, penso que todos concordam que a TAP é determinante enquanto empresa pilar na economia portuguesa e, em 2019, pré-pandemia, o contributo da TAP para a economia era de 2,3 a 2,6 mil milhões de euros, para as finanças públicas era de 0,9 a 1,1 mil milhões de euros e para as exportações era de 2,6 mil milhões de euros, e TAP empregava mais de, ou quase, 10 000 trabalhadores.

O plano de reestruturação aprovado para salvar a TAP incorporou aqui uma transformação significativa, de forma a garantir a sua viabilidade económica em 2023 e a sua sustentabilidade futura.

Considera que os auxílios do Estado à TAP foram necessários e fundamentais para garantir a viabilidade da empresa?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — Sim, penso que sim.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Sabe dizer-nos quantos postos de trabalho, diretos e indiretos, poderiam ser perdidos, no caso de a companhia ser tornada insolvente?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — Bom, desses quase 10 000 que tínhamos, com o plano de reestruturação, perdemos à volta de 2500. Foram os que saíram voluntariamente, os que foram nomeados voluntários e aqueles que ainda estão em tribunal, mais à volta de 1000 contratados que tínhamos.

Para além desses, seriam mais os 6600, mais ou menos, que ficaram e à sua volta sabemos que havia muita gente, muitas empresas que dependiam da TAP para sobreviver.

Fala-se em 100 000, mas não posso dar a certeza desses números.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Relativamente ao plano de reestruturação — e já aqui falámos também hoje sobre isso, mas gostaria de lhe perguntar novamente —, além daquilo que foi tornado público e tem sido tornado público, o que é que conheciam sobre o plano de reestruturação?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — O que conheci sobre o plano de reestruturação foi o documento que vi na página da União Europeia, que não tem nada de importante... Tudo o que é importante ou não está ou é confidencial e não nos dão sequer o plano de reestruturação, não temos conhecimento.

A Sr.^a **Rita Borges Madeira** (PS): — Foi necessário fazer aqui um redimensionamento, do ponto de vista dos custos laborais, das operações do Grupo TAP, através, entre outros, da implementação de medidas voluntárias, como as rescisões de mútuo acordo, trabalho a tempo parcial, licenças não remuneradas de longo prazo, além, obviamente, daquilo que foram os cortes nos vencimentos dos trabalhadores do Grupo.

Como é que entenderam a existência destas medidas voluntárias? Acompanharam ou não a implementação dessas medidas? Já houve alguma reversão desses cortes?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — Para certos trabalhadores que ganharam a nível de tribunal, sim, já houve reversão, já puderam entrar, alguns colegas que estamos a tentar readmitir, ainda não podem, por causa do tempo, a nível

do Código do Trabalho, porque saíram há dois anos, quanto aos despedimentos voluntários — para mim, são despedimentos —, acabou por acontecer que uns foram nomeados voluntários e tiveram mesmo de sair, porque saíam de uma maneira ou de outra, aqueles que começaram — e com muita pena minha — a ver que a empresa já não tinha aquela mística que tinha há uns anos atrás, viram que nada de bom iria chegar, então decidiram, antes de ter estes problemas que tiveram, sair.

Perdeu-se muita qualidade, muito *know-how*, e agora estamos a pagar um bocadinho por isso.

Peço desculpa, esqueci-me dos cortes. Quanto aos cortes, além dos cortes das remunerações fixas, tínhamos os cortes das variáveis, que já não existem, desde o início do ano, mas continuam os cortes dos 20 %, que, entretanto, era 25%, baixou para 20 %.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra, pelo Grupo Parlamentar do PSD, o Sr. Deputado Hugo Patrício Oliveira.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, cumprimento os representantes do SIMA e, indo diretamente à matéria, pergunto se já reuniram com o novo Presidente, Luís Rodrigues.

O Sr. Dr. **João Moreira**: — Sim, já reunimos com ele, uma reunião de apresentação.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — E não foi transmitido, então, mais nada? Foi só uma reunião de apresentação de cumprimentos?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — Não foi só. Também tomámos todos da palavra, todos os que estavam presentes, para explicar um bocadinho a nossa

preocupação e o ambiente que se vive nesta altura, ou desde há uns tempos para cá, na empresa. Foi isso.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Quer dizer-me três das principais preocupações dos sindicatos?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — Os congelamentos, cortes, a falta de pessoal para fazermos face ao verão — não só a nível do ar, mas a nível de manutenção, onde também ficámos um bocadinho, digamos, descalços — e a privatização.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Além dessa sessão de apresentação de cumprimentos, também houve uma do Sr. Ministro, como disse há pouco.

Nessa reunião de apresentação de cumprimentos, houve algum resultado dessa reunião, ou não?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — Até agora, ainda não.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Já percebi, de algumas coisas que disse, mas queria que fosse mais direto.

Pergunto-lhe: a TAP tem sido mal gerida, nos últimos anos?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — Quer a minha opinião pessoal, ou a do sindicato?

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Se me puder dar as duas...

O Sr. Dr. **João Moreira**: — Para mim, de todas as polémicas que têm surgido, de tudo aquilo que não se sabe e tudo aquilo que tem vindo a lume, na minha opinião, tem sido mal gerido.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Essa é qual? É a pessoal?

O Sr. Dr. **João Moreira**: — É a pessoal.

Estamos cá para defender os trabalhadores e tentar sempre conseguir o melhor possível para eles, independentemente da gestão.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Embora tenha noção de que o plano de reestruturação não foi apresentado previamente, como já disse e bem, conhece as linhas gerais, porque, como disse, está no *site* e teve a oportunidade de ler.

Quais é que são, concretamente, as consequências para os trabalhadores, na sua opinião?

O Sr. **João Moreira**: — As consequências para os trabalhadores deste sindicato são iguais às consequências para os trabalhadores dos outros, porque todos nós temos cortes, todos nós sofremos com os congelamentos, também temos perdido alguma parte social que tínhamos na empresa, nomeadamente o infantário — e, atenção, o infantário não era grátis, os trabalhadores pagavam e pagam uma percentagem —, já houve sindicatos que tentaram saber qual foi o parecer da segurança social e esse parecer foi negado, fizeram protocolos com mais dois infantários que, simplesmente, não servem, talvez, a maioria dos trabalhadores da TAP, porque uns têm de deixar as crianças muito cedo, outros têm de ir buscar as crianças muito tarde e, simplesmente, vão ter de tentar arranjar alternativas para deixar as crianças, porque assim não conseguem. E, atenção, não é grátis.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — No que diz respeito aos acordos de empresa, consegue dizer-me quais são as principais diferenças entre o acordo que foi celebrado em 2015 — estamos a falar no seguimento da privatização — e o atual acordo?

O Sr. **João Moreira**: — Bom, em 2015 não houve nenhum acordo de empresa assinado.

O acordo de empresa que continuou em vigor foi o de 2007. A única diferença que houve foi nas atualizações das tabelas salariais, com mais ou menos graus de carreira.

Quer saber agora sobre este que nos foi apresentado, em que dizem lá num pontinho que é confidencial e que não posso dizer a ninguém? Por isso... Mas, sim, vamos ter uma perda, em certas categorias e níveis, de muito dinheiro. Estamos a falar, posso avançar-lhe, talvez de um valor médio de 300 euros que, para a manutenção — ou para qualquer português — é muito dinheiro.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Então, se percebi bem, em 2015 houve atualização e agora vai haver uma redução, e grande. É isto que, na realidade, vai acontecer, certo?

O Sr. **João Moreira**: — Não foi bem em 2015; em 2017, assinámos um acordo, a cinco anos. Todos os sindicatos, pelo menos da manutenção — não sei se os do lado do ar assinaram ou não — assinaram um acordo que era a cinco anos, em como todos os anos tínhamos uma atualização salarial em janeiro. Esse acordo foi cancelado com a entrada em vigor do acordo temporário de emergência.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Há pouco, houve um Deputado que colocou a questão que está expressa no comunicado assinado por todos os sindicatos, relativamente à questão ideológica.

E, de facto, há aqui uma «cambalhota ideológica» — não sei se vai concordar com esta expressão ou não — do PS e do Governo, relativamente à TAP, para a privatização a 100 %.

Tendo em conta aquilo que disse aqui, há pouco, que não é um problema só de despedimentos, mas, sim, de gestão — ou seja, como disse há pouco, é um problema de gestão — pergunto se concorda com a necessidade desta cambalhota que é expressa.

O Sr. **João Moreira**: — Fala da privatização?

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Sim.

O Sr. **João Moreira**: — Digo que há empresas, para mim, na minha opinião, que nunca deviam ser privatizadas — empresas que prestam bens ou serviços a toda a população e que são tão importantes a nível económico no nosso País.

Se a TAP... Não vejo... Acabo por ver algum problema com a privatização, porque nós nunca sabemos o que é que daí vem. E esse é o nosso maior medo: é de não sabermos se vamos conseguir — e, aí, devíamos assegurar isso — que o Estado continue com alguma participação e que os privados não possam fazer tudo aquilo que querem, porque, se nós formos a ver, o País perde muito se a TAP desaparecer.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Tentando entrar no pensamento daquilo que me estava a transmitir, não concorda que mais

importante do que ser privado ou ser público é termos uma TAP fiável, racional, lucrativa, mas, acima de tudo, que respeite os trabalhadores?

Não é isso que está em causa e que, naturalmente, defende para a TAP? Não é isso que é o mais importante para todos aqueles que defende?

O Sr. **João Moreira**: — Sim, veja, se não existirem trabalhadores, se os trabalhadores não forem respeitados, a TAP também não tem retorno. Isto é como num casamento: temos de nos respeitar mutuamente. Portanto, a empresa tem de nos respeitar a nós e nós temos de respeitar a empresa, para que possamos seguir saudáveis e em harmonia.

O Sr. **Hugo Patrício Oliveira** (PSD): — Como disse há pouco, os planos de privatização não são do conhecimento do sindicato, mas estão a ter um impacto imediato junto dos trabalhadores, no mínimo na sua estabilidade e motivação. Não entende que devem ser rapidamente conhecidos para dar essa harmonia, essa estabilidade de que os trabalhadores necessitam?

O Sr. **João Moreira**: — A mim parece-me, neste momento, que a privatização é uma preocupação, mas, a curto prazo, a preocupação é mais com os cortes do que propriamente com a privatização.

Mas, não digo que não devêssemos começar já a saber quais são os moldes em que vai ser feita.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos passar, agora, à segunda ronda, para a qual está inscrito o Sr. Deputado Filipe Melo, que dispõe de dois minutos para colocar a questão e, depois, teremos a resposta por parte do sindicato.

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

Sr. João Moreira, vou colocar-lhe um conjunto de questões, pedindo-lhe resposta uma a uma de forma objetiva.

Primeira questão: nos últimos dias reuniu ou teve alguma conversa telefónica com alguém ligado ao Partido Socialista, seja do grupo parlamentar seja do Governo?

Segunda questão: sugeriu ou tentou reunir, por via do sindicato, com o Sr. Ministro das Infraestruturas ou com o Secretário de Estado? Em caso afirmativo, pergunto-lhe se isso não é ultrapassar hierarquias, quando o senhor disse, há instantes, que não pressionava o Ministro, porque lhe compete respeitar hierarquias e ir diretamente ao CEO.

Última questão sobre a carga ideológica que já aqui várias vezes foi falada: está de acordo que nos estamos a referir a uma ideologia de esquerda, todos poderão ou não concordar com ela — eu, pessoalmente, não concordo —, mas é marcadamente uma ideologia de esquerda? É isso que quer para a TAP, ou seja, uma ideologia de esquerda no seio de uma empresa com a dimensão da TAP?

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. João Moreira.

O Sr. **João Moreira**: — Bom, sobre a primeira questão, quanto a uma reunião ou conversa telefónica com alguém do PS: não, não tivemos. Se tentei reunir com o Ministro, também não — foi essa a segunda questão.

E a ideologia é a que seja a melhor para o nosso futuro, tanto dos trabalhadores, como da TAP, como do País.

O Sr. **Presidente**: — Pergunto se há mais algum inscrito para segunda ronda.

O Sr. Deputado Paulo Moniz pede a palavra para que efeito?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, é para interpelar a Mesa sobre a condução dos trabalhos.

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

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Não tenho nenhuma questão para a segunda ronda, mas tenho uma questão sobre a condução dos trabalhos. No entanto, por razão de não se prender os nossos convidados, queria só sinalizar isso para, naturalmente, fazer a minha interpelação depois no final da audição.

O Sr. **Presidente**: — Com certeza, Sr. Deputado.

Passamos agora, então, à terceira ronda, que é de inscrição individual de cada um dos Srs. Deputados, com dois minutos para cada um.

A Mesa regista a inscrição do Sr. Deputado Filipe Melo, a quem dou a palavra.

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

Sr. João Moreira, vou voltar a insistir, e relembro-o de que está numa comissão de inquérito e que, portanto, deve responder de forma aberta ao que lhe é perguntado.

Volto a insistir nesta questão: qual é a ideologia que defende? O senhor responder-me que é o melhor para a empresa, vai-me desculpar, mas é extremamente vago. Isso é uma frase feita e que não podemos aceitar como válida.

Pergunto-lhe objetivamente: é ou não uma ideologia de esquerda que se quer para a companhia?

A segunda questão, em relação à qual também lhe pedia objetividade,...

O Sr. **Presidente**: — Ó Sr. Deputado Filipe Melo, deixe-me só dizer-lhe, com toda a consideração e sem querer interrompê-lo, que penso que essa questão não só foi já respondida como ultrapassa qualquer questão de factos, pois tem a ver com uma opinião pessoal de cada um, em relação à qual acho que temos de ter todo o respeito, independentemente de qual seja.

O Sr. Deputado vai-me perdoar ter-lhe feito esta chamada de atenção, mas estamos, de facto, a apurar factos. E, portanto, independentemente de qual a questão, acho que isso cabe no âmbito, na defesa, e faz parte — se assim o quisermos, aliás, muitos portugueses optam por isso — de não identificar quais as opções ideológicas. E não temos, numa comissão de inquérito, sequer o direito de fazer a pergunta, a ninguém que cá venha, sobre o seu posicionamento ideológico.

Mas, de qualquer forma, faça favor de prosseguir, Sr. Deputado, agradecendo-lhe o facto de me ter permitido também dizer-lhe isto na condução dos trabalhos.

Faça favor, Sr. Deputado.

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

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

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, com o máximo respeito, digo-lhe que não aceito essa sua advertência.

O Sr. Presidente, a não ser que eu esteja a infringir regras, o que não foi o caso, não tem o direito de me interromper. Eu estava no uso da palavra

e o Sr. Presidente esperava, quando muito, que eu terminasse e faria a respetiva chamada de atenção.

Portanto, Sr. Presidente, considero que isto é um atropelo ao Regimento e à minha capacidade enquanto Deputado para estar a exercer o uso da minha palavra, e isso eu não posso tolerar.

Quanto às considerações, o Sr. Presidente deve pugnar para que os trabalhos corram da melhor forma e não ser o advogado de defesa de um inquirido, que foi isso, precisamente, que o Sr. Presidente fez; substituiu-se à Sr.^a Dr.^a Ana Filipe, que é a advogada do sindicato, e que, certamente, faria tão bem o trabalho do Sr. Presidente.

Retomando, e não retirando o que disse, porque isto me parece extremamente importante, pergunto: qual é a ideologia que se pretende para uma companhia? É uma ideologia de esquerda, é uma ideologia de direita ou é, acima de tudo, preservar os interesses nacionais? É isso que a mim me preocupa, preservar os interesses nacionais de uma companhia que tem muito dinheiro dos contribuintes lá injetado. Para o bem ou para o mal, todos — todos! — os portugueses foram chamados a defender a continuidade da companhia e, para isso, foi preciso muito dinheiro.

Por isso, pergunto-lhe se se trata de ideologias ou se se trata do interesse nacional.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra para responder, o Sr. João Moreira.

O Sr. **João Moreira**: — Sr. Deputado, eu creio que respondi a isso.

A nós não nos interessa qual é a ideologia; a nós interessa-nos é alguém com capacidade, que saiba o que está a fazer, que saiba gerir e que consiga fazer um bom trabalho, tanto a nível interno, para nós trabalhadores, como para a TAP, para não defraudar o País, como você disse.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Então, porque é que fala em ideologia?

O Sr. **João Moreira**: — Eu não falei em ideologia, quem falou foram...

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Nos comunicados está referido «ideologia».

O Sr. **João Moreira**: — Pois, sobre isso já não lhe sei responder.

Mas a nossa ideologia é que seja alguém que vá gerir e que tome as melhores decisões para que a empresa e os trabalhadores sigam em frente.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, concluimos a nossa terceira ronda.

Resta-me agradecer a presença da delegação do Sindicato das Indústrias Metalúrgicas e Afins.

Vamos suspender os nossos trabalhos por uns minutos para nos despedirmos e retomaremos com o pedido de interpelação à Mesa solicitado pelo Sr. Deputado Paulo Moniz.

Pausa.

Srs. Deputados, antes de dar a palavra ao Sr. Deputado Paulo Moniz, queria dizer, em relação ao Sr. Deputado Filipe Melo, que evito sempre interromper qualquer intervenção, mas percebi que havia uma dificuldade na resposta que estava a ser dada.

Acho que devemos ter isso em conta, nomeadamente quando estamos aqui. É que, acima de tudo, acho que estamos todos aqui para apurar factos

e a questão estava a entrar por um tema que era o da ideologia, que, acho, é uma das reservas constitucionais que devemos considerar sempre.

Queria dizer isto aos Srs. Deputados: acho que nós temos aqui todos um critério muito largo e muito amplo sobre aquele que é o trabalho da Comissão de Inquérito. E achei mesmo que com isto dei um contributo positivo — achei eu, pelo menos foi essa a minha intenção — para que, quer as questões, quer as respostas pudessem ser dadas com a maior objetividade possível para nos ajudar a fazer o nosso trabalho.

Portanto, Sr. Deputado, se não foi essa a forma como eu fui interpretado, quero-lhe dizer que foi, seguramente, por falha minha, mas achei que o devia fazer, até mesmo para que os trabalhos pudessem fluir de uma forma mais rápida.

O Sr. Deputado Filipe Melo com certeza vai querer dizer alguma coisa, mas queria só dar esta explicação, porque acho que é assim que devemos procurar pôr a Comissão em funcionamento.

Sr. Deputado Filipe Melo, faça favor.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, eu insisti na mesma questão por um motivo muito simples.

A questão ideológica ou político-partidária do Sr. Dirigente sindical, para mim é irrelevante, note-se — aliás, vivemos em democracia e todas essas opiniões e ideologias são salutares, só assim é que se constrói uma democracia plena.

O que eu quis saber é, enquanto responsável sindical, e aí, sim, na pele de dirigente sindical e não de cidadão, porque é que nos comunicados se referia à carga ideológica.

E eu penso que é importante nós percebermos isso; até para futuras audições é importante nós percebermos, porque se nós temos sindicatos que,

a priori, se identificam com cargas ideológicas, então isso deve estar perfeitamente vincado.

Mas sublinho: quanto à carga ideológica do sindicato — porque quanto às convicções ideológicas ou político-partidárias do Sr. Dirigente Sindical, enquanto cidadão, nada tenho a opor, muito pelo contrário, respeito e respeitarei sempre as opções individuais de cada um. Mas, enquanto sindicato, é que me sinto com a capacidade de poder perguntar o porquê de tais afirmações, que estão escritas, não são ditas no vazio, estão escritas.

Por isso é que considerei que a questão estava dentro da legalidade, dentro do âmbito e considerei também que a posição do Sr. Presidente foi inoportuna, tendo, inclusivamente, interrompido o meu raciocínio e a minha intervenção quando eu estava dentro do meu tempo e a ser perfeitamente correto e cordial com os inquiridos.

O Sr. **Presidente**: — É verdade, Sr. Deputado, estava a ser perfeitamente correto e cordial; eu só achei que o ajudava à compreensão da pergunta que não ficasse claro que fosse outra questão qualquer, ou seja, que a sua pergunta não fosse interpretada de outra forma.

Acho que, desse ponto de vista, dei um contributo positivo até para que o sindicato pudesse, de alguma forma, dar uma resposta mais completa aos trabalhos da nossa Comissão.

Portanto, agradeço-lhe a compreensão na dificuldade que é conduzir os trabalhos. Acho que, no fim, acabámos todos por conseguir fazer isto da forma mais correta para que a Comissão também tenha um cumprimento mais rigoroso dos nossos princípios, pelos quais nos devemos reger.

O Sr. Deputado Paulo Moniz pediu a palavra para uma interpelação à Mesa sobre a condução dos trabalhos e, no fim dos trabalhos, dou-lhe a palavra.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, cumprimento as Sr.^{as} e os Srs. Deputados, nesta que é a minha primeira intervenção de hoje na Comissão.

Este meu pedido de intervenção prende-se com o facto de, na última quinta-feira, no final das nossas reuniões, o Sr. Presidente ter mostrado, de facto, um incómodo e uma desilusão, se interpretei bem a sua posição, sobre eventuais fugas de informação, recaindo uma suspeita sobre todos os membros da Comissão, incluindo, naturalmente, funcionários e assessores — porque a Comissão é composta de todos eles —, e o seu desagrado e a sua desilusão com a possibilidade de ter havido uma fuga de informação de documentação que constitui o nosso acervo.

Recordo ainda que, sobre esta matéria, o Sr. Presidente do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, o Sr. Deputado Eurico Brilhante Dias, proferiu afirmações muito graves — muito graves —, dizendo que, no entendimento dele, excetuando os Deputados do Partido Socialista que integram a Comissão, haveria — obviamente dirigindo-se à direita — uma forte suspeita, uma preconceção de culpa na fuga ou nas fugas de informação, que ele interpretou.

No dia seguinte, sexta-feira, como sabe, os acontecimentos sucederam-se e, inclusive, percebemos que do Governo surgiram publicamente mensagens que nem constam do acervo da própria Comissão.

Face a esta circunstância, o Sr. Presidente, do nosso ponto de vista, tem de fazer duas ações: primeira, porventura, se assim o entender, pedir desculpa à Comissão Parlamentar de Inquérito por ter feito, precipitadamente, do nosso ponto de vista, recair uma suspeição na Comissão, que inclui, volto a frisar, os seus Deputados, funcionários e assessores, sem a devida cautela, ponderação e reflexão que uma matéria desta gravidade exige, do nosso ponto de vista.

Segunda, enquanto Presidente da Comissão, tem de formalmente repudiar as declarações do Sr. Presidente do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, quando insinuou que parte dos elementos desta Comissão, em particular Deputados, seriam os responsáveis por fugas de informação, violando o código a que estamos obrigados e pondo em causa o trabalho da Comissão.

Isto é absolutamente inadmissível e o senhor, enquanto Presidente da Comissão — não enquanto Deputado do Grupo Parlamentar do Partido Socialista —, tem de, formalmente, responder a estas acusações graves do Sr. Deputado Eurico Brilhante Dias.

Finalmente, esperamos que exerça a função de Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito na plenitude e ficamos um bocadinho preocupados, porque temos assistido ao Partido Socialista a encontrar sempre alguém para pôr a culpa: no caso do Sr. Ministro das Infraestruturas é o assessor; no caso do Sr. Presidente da Assembleia da República é a Câmara da ARTV, ou é a ARTV, ou é o operador de Câmara; no caso do Sr. Primeiro-Ministro é sempre algum ministro e algum secretário de Estado.

E o que estamos a pedir é que o Sr. Presidente da Comissão assuma na plenitude a responsabilidade a que está formalmente acometido e, volto a dizer, se retrate face à suspeição precipitada que lançou sobre a Comissão toda e responda com clareza ao Sr. Deputado Eurico Brilhante Dias, dizendo que não é nem parte nem meia parte dos Deputados da Comissão que são responsáveis, de forma leviana — como ele proferiu a acusação —, por fugas de informação.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Filipe Melo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, no seguimento do que disse o Sr. Deputado Paulo Moniz, gostaria também de frisar que esta Comissão,

nomeadamente pelo Sr. Presidente, enquanto principal e primeiro porta-voz, tem de repudiar publicamente as infelizes afirmações do líder da bancada do Partido Socialista.

Acho que o principal princípio de atuação entre pares foi completamente desrespeitado pelo Sr. Deputado Eurico Brilhante Dias, com afirmações caluniosas nas quais o Grupo Parlamentar do Chega não se revê, que não tolera e não aceita.

Não podemos permitir que no mais alto lugar da Assembleia da República esteja a figura mais alta entre os pares, que censura e inibe a atuação daqueles que democraticamente foram eleitos, e à sua frente esteja alguém, que também foi eleito pelo povo, a censurar e a pôr em causa a dignidade, a integridade e a honestidade da Comissão de Inquérito, que, como já foi referido também pelo Sr. Deputado Paulo Moniz, tem não só os Deputados, como os assessores, como os técnicos. E isso é um ataque generalizado e cruzado do líder da bancada socialista.

Portanto, o primeiro apelo que lhe faço também é de que tenha uma tomada de posição pública forte — forte! — de grave censura ao líder da bancada socialista, que fez algo de que a esta hora deve estar arrependido, mas que está registado.

O segundo ponto que gostaria de transmitir ao Sr. Presidente é no sentido de que não permita, não alinhe nesta postura — e desculpe dizer-lhe assim, mas é verdade — do Governo, que o senhor também apoia, de ter de arranjar um bode expiatório para qualquer coisa.

É certo e sabido que esta Comissão de Inquérito está a ser muito incómoda para o Governo socialista e para o próprio Partido Socialista, arranizando sempre alguém a quem atribuir culpas.

O apelo que eu faço ao Sr. Presidente é que não se deixe ir no meio desta atribuição de culpas, porque, ao fazê-lo, está a fazê-lo a toda a Comissão. E o restante *staff* desta Comissão — volto a dizer, Deputados,

assessores e técnicos — não se sente minimamente, penso eu, abrangido por esse passar de culpas do Governo Socialista.

Portanto, o Sr. Presidente, como o mais elevado representante desta Comissão, deve estar — e estará, com toda a certeza — solidário com todos os elementos desta Comissão.

Assim, penso que só há uma coisa a fazer: um comunicado público do Sr. Presidente — penso que subscrito por todos os Deputados que integram esta Comissão — a repudiar de forma veemente as afirmações proferidas pelo Sr. Deputado Eurico Brilhante Dias.

O Sr. Presidente: — Não registo mais nenhuma inscrição.

Queria dizer o seguinte: na semana passada — e penso que, aliás, a minha intervenção, tanto quanto me recordo, foi secundada por todos os Deputados que intervieram a seguir e penso que a posição da Comissão está perfeitamente referida —, mandatámos a reunião de Mesa e Coordenadores para que fizesse ao Sr. Presidente da Assembleia da República um pedido de investigação sumária, precisamente sobre aquilo que aconteceu ou, mais do que aquilo que aconteceu, a abertura de uma investigação sumária que avaliasse o cumprimento das regras legais relativas a este tema e ainda, se fosse o caso, identificasse as situações passíveis de correção e de sanção nos termos legais.

Quero, aliás, dizer que, numa das comissões de inquérito anteriores, a Comissão de Inquérito do Novo Banco, houve precisamente uma discussão e uma investigação sumária sobre o tema, cujas conclusões são públicas — estão publicadas no *Diário da Assembleia da República* — e penso que nos devemos orgulhar, à primeira vista, de termos cumprido com rigor todos os nossos objetivos no que tem a ver com a segurança de documentos. De uma forma inovadora, acho que o fizemos.

De qualquer forma, acho que a Comissão deve ter um escrutínio e deve ter uma atenção muito grande sobre os seus procedimentos e, portanto, acho que faz todo o sentido fazermos este pedido de intervenção ao Sr. Presidente da Assembleia da República, e fazermos esse trabalho, que faz sentido fazer, através desta investigação sumária.

Em relação àquilo que aconteceu na quinta-feira, tinha a intenção de, amanhã, numa das reuniões, termos um ponto na nossa ordem do dia sobre «assuntos vários» para abordar este tema, amanhã abordá-lo-ei outra vez, porque acho que deve estar colocado na ordem do dia.

Sobre tudo aquilo que se passa à volta da Comissão e sobre declarações, desde o princípio que ouço referências, quer sobre o facto de ser o Presidente, porque — perdoar-me-ão — o querem calar, quer sobre o facto de a relatora ser de um partido e o Presidente também ser desse partido, quando não houve nenhum outro partido a apresentar-se.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Nunca ouvi falar disso!

O Sr. **Presidente**: — Portanto, eu acho que nós aqui internamente temos de estar todos preparados para ser imunes às pressões externas. Acho que nós temos de fazer isso. Acho que isso dignifica o nosso trabalho como Deputados à Assembleia da República, porque o nosso objetivo é chegar ao fim e ter um relatório que nos orgulhe a todos, é esse o nosso objetivo.

Portanto, tudo aquilo que se passa, o ruído que há, se nós fôssemos comentar tudo aquilo que se diz, o que não se diz, hora a hora e minuto a minuto, nós deixávamos de ter algum tipo de planeamento dos trabalhos — e mesmo assim já é difícil — e passávamos a estar em todos os minutos, em todos os segundos, a responder a tudo aquilo que se passava fora da Assembleia.

Portanto, aquilo que eu pedia é o seguinte, se me permitem: foco. Focarmo-nos no nosso trabalho, focarmo-nos nas nossas audições, no pedido de documentos. Acho que estão criadas as condições para que façamos um bom trabalho e, portanto, era isso que eu pedia aos Srs. Deputados.

Tudo o resto, todo o ruído, tudo aquilo que possa acontecer, eu percebo, nós somos políticos, vivemos num ambiente político, é natural que haja esta discussão no dia a dia, mas acho que, acima de tudo, aquilo que os portugueses esperam é que nós tragamos resultados na nossa Comissão de Inquérito, nomeadamente o esclarecimento dos factos e da verdade sobre as questões que estão em cima da mesa.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, peço a palavra, sobre a condução dos trabalhos.

O Sr. **Presidente**: — Antes de dar a palavra, primeiro ao Sr. Deputado Filipe Melo e, depois, ao Sr. Deputado Bernardo Blanco, pedia-lhes que amanhã pudéssemos continuar esta discussão, porque, nessa altura, teremos um ponto na nossa ordem do dia para podermos discutir e para trocar informações, aliás, há muitas informações para partilhar com todos os seus Deputados e não fazer isto agora, porque, efetivamente, não estava na nossa agenda.

Gostaria que não transformássemos uma interpelação à Mesa numa discussão sobre um ponto de uma ordem de trabalhos que não está lá inscrito, mas, como é evidente, dou a palavra ao Sr. Deputado Filipe Melo.

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

Queria só dar aqui uma nota que me parece importante. O Sr. Presidente falou numa coisa, mas há aqui dois pontos completamente

distintos: um, é a investigação sumária que foi pedida ao Presidente da Assembleia da República.

A investigação sumária, tanto quanto eu sei que foi pedida, não foi por suspeita de qualquer membro desta Comissão,...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Claro!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — ... mas, sim, por fuga de informação, vá-se lá saber — e espero que seja apure — de onde e por quem.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Sempre existiu!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Que sempre existiu.

Outra coisa completamente distinta é termos alguém, um Presidente da Assembleia da República, ou, neste caso, até quem tem responsabilidade acrescida, que é líder da bancada do maior partido e que apoia o Governo, vir lançar um clima de suspeição e de desonestidade que eu, particularmente, e o meu Grupo Parlamentar não aceitamos.

Por isso é que eu estou a instar o Sr. Presidente, todos os Deputados, os técnicos e os assessores que compõem esta Comissão a assinar um comunicado conjunto a repudiar, de forma veemente, as palavras do Sr. Deputado Eurico Brilhante Dias e pedir, nesse mesmo comunicado, que se retrate publicamente do clima de suspeição que instalou dentro desta Comissão.

O Sr. Deputado Eurico Brilhante Dias, estando fora da Comissão, mas sendo também Deputado, não pode proferir estas afirmações. Da opinião pública, como o Sr. Presidente disse, e bem, nós somos imunes, estamos cá para fazer o nosso trabalho; o que não podemos permitir é que o líder de bancada do maior partido, do partido que tem a maior representatividade

dentro desta Assembleia, lance este clima de suspeição generalizada que abrange Deputados, técnicos e assessores.

Se o Sr. Presidente estiver de acordo e se os Deputados, os Srs. Assessores e os técnicos quiserem assinar, muito bem, senão, certamente, haverá grupos parlamentares que o farão individualmente ou em conjunto e o Grupo Parlamentar do Chega será um desses.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Deputado Bernardo Blanco.

O Sr. Bernardo Blanco (IL): — Obrigado, Sr. Presidente.

Uma nota rápida: parece-me que uma coisa é, efetivamente, essa investigação, esse apuramento dos processos, outra coisa, nem é a suspeição, é a atribuição de culpas,...

Vozes do PSD: — E direta!

O Sr. Bernardo Blanco (IL): — ... logo sexta-feira de manhã, que agora nós também já sabemos que, certamente, àquela hora, o líder parlamentar do PS também já tinha conhecimento do que é que se tinha passado na noite anterior.

Por isso, eu percebo até a manobra de diversão, mas a sua própria intervenção, Sr. Presidente, vai-me desculpar, ignora alguns factos novos, porque nós concordámos todos com isso, e à-vontade, mas foi, em grande parte, com base na pressão, digamos assim, que o Partido Socialista colocou, quer na noite anterior quer, depois, na sexta-feira de manhã.

E o que nós já sabemos, e fomos vendo durante estes dias, é que saiu muito mais informação, até mensagens do *WhatsApp*, textos completos, que a Comissão nem sequer tem. A Comissão nem sequer tem! E, por isso, nós vamos fazer uma coisa, e vamos a isso à-vontade, com base numa pressão

que, afinal, no fim de semana já se viu, que, claramente, não pode ter vindo da Comissão, porque a Comissão nem sequer tem aquela documentação. A Comissão nem sequer tem aquela documentação, Sr. Presidente!

Por isso, o que é que eu lhe quero dizer? Quero lamentar, por um lado, se calhar, também foi um bocadinho de forma antecipada até que o Sr. Presidente revelou aquela desilusão, e que o Sr. Deputado Eurico Brilhante Dias fez aquelas afirmações, porque eu, entretanto, ainda não vi, nem o Sr. Presidente, nem o Sr. Deputado Eurico Brilhante Dias, virem falar de toda esta informação que saiu, e a culpar o Governo, quando, efetivamente, a Comissão não tem aquela informação.

Também só faltava o Sr. Deputado Eurico Brilhante Dias vir culpar a Comissão por fuga de informação que a Comissão não tem... Ainda não se atreveu a tanto.

E, por isso, eu penso que há aqui uns factos novos que não devem ser ignorados, e que, efetivamente, são duas coisas separadas. Mas, não tendo nada contra que se continue com aquilo que foi acordado, acho que isto é uma informação relevante, porque o que aconteceu na sexta-feira nem sequer foi uma suspeição, foi literalmente — o que está na entrevista — uma atribuição de culpas. E, no dia seguinte, tínhamos informação cá fora, em barda, é esta a expressão, a que a Comissão nem sequer tem acesso, Sr. Presidente.

E, por isso, lança-se aqui uma suspeição numa tentativa clara, não só de descredibilizar, mas também de condicionar, porque sabemos, independentemente dos partidos, que a Comissão realmente tem descoberto muitas coisas que põem o Governo em xeque — aliás, estamos todos aqui a minutos de saber de uma decisão importante — e que tem, obviamente, a ver com aquilo que a Comissão tem vindo a revelar nas audições.

Só quero dar esta nota de que temos de ter, se calhar, alguma cautela, às vezes, para não sermos condicionados.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Este ponto não está na ordem de trabalhos, e, por isso, confesso que hesitei, há pouco, em intervir, mas como ato político que ele é e com tudo que ele significa, também não gostava de deixar passar sem dar a posição do Bloco de Esquerda nesta matéria, sendo que uma parte dela já tive oportunidade de dizer na própria sexta-feira passada.

Uma comissão de inquérito tem um espaço próprio dentro da legislação na Assembleia da República e cada um dos Deputados ou Deputadas que dela fazem parte têm obrigações específicas previstas em lei, e, por isso, não são pressionáveis nem sequer pelas suas bancadas parlamentares.

Se, em geral e em abstrato, o mandato de um Deputado é pessoal e intransmissível, e, por isso, ele não deveria ser nunca pressionado por ninguém, uma comissão de inquérito tem um conjunto de obrigações acrescidas, o que reforça também essa independência.

Por isso, eu disse-o publicamente, recusei comentar, enquanto líder parlamentar, na sexta-feira passada os acontecimentos no seio da Comissão, porque eu acho que os líderes parlamentares, como tal, não têm qualquer tipo de direito junto dos seus Deputados nas comissões de inquérito.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Claro!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Coisa diferente é o que eu faço agora, aqui, enquanto membro da Comissão de Inquérito, estou num ato de suplência face à ausência da Deputada Mariana Mortágua, e aqui, sim, posso

ter um conjunto de considerações que lá fora, enquanto líder parlamentar, não poderia ter.

Sobre essa matéria queria ser rápido, mas também muito direto. Não é aceitável fazerem-se um conjunto de afirmações genéricas e de atribuições de culpas genéricas que, na verdade, servem para atirar lama para cima de todos e não para qualquer tipo de esclarecimento,...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Exatamente!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — ... como aquelas que foram feitas na sexta-feira passada pelo Sr. Deputado Eurico Brilhante Dias, que levantou um conjunto de suspeitas não sobre a Comissão de Inquérito, mas individualmente sobre cada um dos seus Deputados e Deputadas,...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Exatamente!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — ... e sobre a instituição Parlamento, Assembleia da República, levando a que o debate na praça pública fosse o de saber se a Assembleia da República pode ou não ter acesso a documentos confidenciais. Com que provas, com que factos para poder usar essa argumentação? Com nenhuns! De tudo o que vimos a seguir fica uma dúvida: isso não foi um ato para desviar a atenção do que ele sabia que ia acontecer posteriormente?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Claro!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Ora, isso ainda é mais grave. É que isso já não é apenas uma acusação em abstrato, mas, a ser verdade esta

realidade, é, em si, uma tática política que usou o enlamear do nome da Comissão...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Tal qual!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — ... para desviar as responsabilidades do debate político a um nível do que aconteceu na sexta-feira à tarde, no sábado, no domingo, na segunda-feira e ainda hoje durante o dia.

Desse ponto de vista, nós demonstramos o nosso mais absoluto repúdio. Nós repudiamos qualquer fuga de informação. Nós consideramos que se há obrigações elas devem ser cumpridas, mesmo que nós divirjamos, como muitas das vezes divergimos, da forma, muitas das vezes, sobranceira com que se classificam documentos corriqueiros com determinada importância do ponto de vista da classificação — aliás, alguns deles até já reproduzidos *ipsis verbis* na comunicação legal, e, mesmo assim, chegam à comissão declarados como classificados.

Essa é uma discussão que, independentemente de nós não gostarmos e considerarmos que é um abuso perante as prerrogativas legais que atualmente existem, não se prende com o essencial e o essencial é que esta Comissão e o Parlamento têm obrigações mediante o dever de sigilo a que estão legalmente obrigados.

Matéria diferente é lançarem-se acusações que são soezes, neste caso concreto, sobre uma Comissão Parlamentar de Inquérito e sobre os Deputados e as Deputadas que a compõem e, desse ponto de vista, nós não enfiámos essa carapuça e exigimos aquilo que é óbvio: é que se não há provas da parte do Sr. Deputado Eurico Brillhante Dias, então, ele tem uma obrigação de pedir desculpa a esta Comissão de Inquérito,...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Óbvio!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — ... porque, de outra forma, então, não é coerente com a ética parlamentar que o próprio diz que advoga.

Não quero com isso colocar o Sr. Presidente em xeque, porque sei duas coisas: por um lado, sei que o Sr. Presidente é o presidente de uma Comissão o que o torna mais responsável pela Comissão do que os restantes Deputados, mas, infelizmente, não com mais poderes do que os restantes deputados desse ponto de vista; e, por outro lado, também temos a consciência que foi indicado pelo Partido Socialista, não dizendo com esta afirmação que lhe retira a sua independência, que nós reconhecemos na sua capacidade de conduzir os trabalhos e de o fazer de forma independente, mas, como é óbvio, pertence ao Grupo Parlamentar do Partido Socialista e a sua indicação advém do respeito que o Grupo Parlamentar do Partido Socialista tem sobre a sua pessoa e sobre a condução dos trabalhos que terá de ter aqui.

Desse ponto de vista, não esperamos de si uma tomada de posição, não é esse o objetivo da minha intervenção.

A minha intervenção, com esta frase termino, cumpre só o objetivo de deixar aqui clara a posição do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda sobre um ato que nós consideramos que não deveria ter acontecido e que esperamos que não se repita.

O Sr. **Presidente**: — Tem, ainda, a palavra o Sr. Deputado Bruno Aragão.

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — Sr. Presidente, é muito rápido.

Mantenho exatamente o que disse na quinta-feira, procurando, enfim, pelo menos, desde que tenho as funções de Coordenador, fazer aquilo que sempre defendi: esta Comissão é absolutamente independente e, portanto, o

que se passa para lá dela compete aos grupos parlamentares, que eu aqui seguramente não represento, nem nenhum de nós representa, desse ponto de vista, enquanto membro da Comissão, e, portanto, o que se passa para lá da Comissão tem o seu espaço próprio, como sempre defendi.

Acho que temos de continuar absolutamente focados no trabalho que temos aqui vindo a fazer, nas audições, na documentação que pedimos ao Governo, no que temos a pedir no momento em que entendermos, em analisarmos as respostas de todas as entidades: é isso o que nos compete.

Acho que o nosso esforço deve ser — é o esforço que eu e o meu grupo temos procurado manter — o de deixar de fora da Comissão aquilo que não é nem tem espaço na Comissão.

E se há coisa que foi acontecendo desde o início e que nós devemos continuar a evitar, é que se traga para dentro da Comissão coisas que ocorrem num espaço próprio.

Houve, de facto, fuga de informação e aquilo que a Comissão faz, e foi isso que acho que todos acordamos na semana passada, é averiguar. Se, no fim, se confirmar que nada saiu daqui perfeito, pois é exatamente isso que nós todos desejamos. Se houve fuga de informação da parte do Governo, o Governo deve também fazer o seu trabalho. Se houve fuga de informação de que instituições forem, ou de que entidades forem, cada um fará o seu trabalho no que a independência que cada um destes órgãos deve ter, mas é a seriedade com que nós encaramos estes processos que, mais uma vez, no fim, nos protegerá das conclusões que temos de tirar.

Mantenho e insisto nessa ideia, porque é, de facto, essa independência que nós temos de levar por diante. Tal como na quinta-feira não fiz nenhum juízo de valor sobre alguma insinuação que, apesar de tudo, reiteradamente, foi feita ainda nessa quinta-feira, porque, enfim, percebo que, às vezes, há nestas dinâmicas coisas que nos ultrapassam, entendo que o que esta Comissão deve fazer é exatamente aquilo que acordámos, esclarecendo-se,

no fim, se houve ou se não houve fuga de informação e cada um e cada entidade fará a sua parte.

O nosso compromisso é exatamente o mesmo que no início: chegar ao fim, tirar conclusões, dessas conclusões apurar, ou tirar consequências, e dessas consequências apurar as devidas responsabilidades políticas, que é aquilo que nos compete, nada mais.

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

Para terminar, eu queria só dizer o seguinte: entendo que a minha intervenção, que, aliás, volto a reforçar, foi secundada por vários dos Srs. Deputados, foi no sentido de defender a Comissão. Essa intervenção tal como o pedido de investigação-sumária ao Sr. Presidente da Assembleia da República protegem a nossa Comissão e o trabalho sério que, acho, tem vindo a ser produzido por todos os Srs. Deputados e pelas equipas que nos apoiam. Penso que todos nós sentimos isso.

O que se passa fora da Comissão, a meu ver, deve continuar fora da Comissão, sob pena de perdermos o foco do nosso trabalho que, como o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares disse, e muito bem, é um trabalho de independência em relação àquilo que são, nomeadamente, os interesses partidários, legítimos, que possam existir.

E, portanto, desde o início que isso aconteceu, e a postura que nós temos tido sempre, ao nível institucional da Comissão, é não responder a nenhuma dessas questões, mesmo que achemos, por qualquer razão, que, de alguma forma, deveríamos fazê-lo. Eu não acho que seja isso.

A melhor forma que nós temos de dar resposta é a produção de um trabalho sério que seja feito nesta Comissão, com um relatório que seja um relatório bem trabalhado, com as audições... Acho que essa é a forma que nós temos de o fazer. De facto, sinto que essa é a única forma positiva e de

contributo positivo que podemos dar para a dignificação da Assembleia da República, nomeadamente da Comissão Parlamentar de Inquérito.

Sobre aquilo que aconteceu na quinta-feira, com a divulgação de informação, eu acho que a Assembleia só tinha de, em relação à informação que hoje mesmo chegou aqui, que aparece divulgada, no mínimo, dizer que queremos esclarecimentos sobre isso.

Foi isso que fizemos e esperaremos pelo apuramento dessas questões, nomeadamente o apuramento de todas as outras instituições que estejam envolvidas, para sabermos exatamente quais é que são as conclusões que tiramos sobre isso.

Mas, agradeço a todos, e penso que amanhã, quarta-feira, antes da audição, que está prevista para o período da tarde, que foi antecipada para as 14 horas e 30 minutos, aliás, por sugestão que ocorreu em reunião de Mesa e Coordenadores, abordaremos os temas que temos em cima da mesa de pedidos de documentos, de requerimentos e também de informações, que, além destas, eu gostava de partilhar com todos os Srs. Deputados.

Tem a palavra o Sr. Deputado Filipe Melo.

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

Não é querer insistir na mesma tecla, mas o Sr. Presidente disse algo que eu concordo: temos de ser imunes às pressões e fecharmo-nos um bocadinho dentro do âmbito desta Comissão.

Mas também gostava de lhe colocar uma questão para reflexão, que me parece óbvia, e falaremos depois nisto na próxima reunião, que é a seguinte: vamos permitir que o líder da bancada do maior partido que suporta o Governo lance a suspeita e atire lama sobre esta Comissão? O passo imediatamente a seguir será o Governo... É porque acima do líder parlamentar não estou a ver mais ninguém que o possa fazer.

Sr. Presidente, isto é a degradação das instituições. Vai desculpar-me, mas quando temos um líder da bancada do maior partido, que suporta o Governo, a fazer isto, só podemos esperar que, certamente, o próximo passo seja o Governo fazer o mesmo.

Sr. Presidente, eu volto a perguntar: vamos manter a passividade? Esta Comissão vai manter esta passividade face a essas declarações? Sim ou não? Porque é importante sabermos, Sr. Presidente, se vamos ou não manter essa posição de não resposta para que os restantes grupos parlamentares que se queiram pronunciar ou os Deputados de forma individual que se queiram pronunciar o possam fazer de uma forma livre, sem estarem a representar a Comissão.

Eu penso que seria a Comissão que devia representar todos os que cá estão envolvidos.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, mesmo para terminar, queria dizer o seguinte: não vamos ficar passivos, vamos ficar ativos. Vamos trabalhar, vamos produzir o relatório, vamos ouvir pessoas, vamos ver documentos. O nosso resultado não é um resultado passivo, é um resultado ativo. E é isso que eu acho que temos de fazer.

Srs. Deputados, por agora, estão encerrados os nossos trabalhos, que retomaremos às 16 horas para mais uma audição.

Eram 14 horas e 14 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Muito boa tarde, Sr.^{as} e Srs. Deputados, temos quórum para retomar os nossos trabalhos.

Eram 16 horas e 7 minutos.

Temos agora a audição do Sindicato Nacional dos Engenheiros, Engenheiros Técnicos e Arquitetos (SNEET), sendo que estarão presentes os Srs. Eng.^{os} João Miguel Carvalho e Pedro Soares.

Vou, então, interromper os trabalhos para ir receber o sindicato.

Pausa.

Srs. Deputados, temos já connosco os Srs. Eng.^{os} João Miguel Carvalho e Pedro Soares, representantes do Sindicato Nacional dos Engenheiros, Engenheiros Técnicos e Arquitetos, a quem agradecemos a presença nesta Comissão de Inquérito.

Sei que têm uma intervenção inicial para fazer, pelo que dou a palavra ao Sr. Eng.^o João Miguel Carvalho.

O Sr. Eng.^o **João Miguel Carvalho** (Representante do Sindicato Nacional dos Engenheiros, Engenheiros Técnicos e Arquitetos — SNEET): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, muito boa tarde a todos.

Em primeiro lugar, gostaríamos de cumprimentar o Sr. Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito, todas as Sr.^{as} e todos os Srs. Deputados que a constituem, restantes elementos deste órgão institucional e a comunicação social aqui presente.

Gostaríamos de, antes de mais, manifestar o nosso respeito por todos os grupos parlamentares, bem como pelo trabalho que está a ser desenvolvido por esta Comissão Parlamentar de Inquérito.

O Sindicato Nacional dos Engenheiros, Engenheiros Técnicos e Arquitetos representa a grande maioria dos engenheiros que trabalham na TAP, S.A., nas suas unidades de negócio — manutenção e engenharia, transporte aéreo e TAP Serviços —, sendo que é na manutenção e engenharia que concentra o seu maior número de engenheiros.

A representação sindical através do SNEET surge por força da alta especialidade e especificidade desta classe profissional e também pela enorme preocupação que temos com a sustentabilidade da empresa e do negócio.

Estamos aqui presentes na qualidade de representantes deste sindicato, mas cumpre-nos informar que somos igualmente engenheiros trabalhadores da TAP. O meu nome é João Carvalho, sou engenheiro mecânico de profissão, e estou acompanhado pelo Pedro Soares, que é engenheiro aeroespacial. Assumimos a responsabilidade de representar esta classe junto da empresa e de qualquer outra entidade, sempre que nos seja requerido.

A esta Comissão Parlamentar de Inquérito procuraremos, na medida dos conhecimentos e esfera de intervenção, contribuir para o cabal esclarecimento dos factos, ainda que a nossa representação seja de índole mais técnica e menos genérica.

Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Agradeço a intervenção inicial.

Passamos agora à primeira de perguntas — pergunta-resposta — com a duração de três minutos para cada grupo parlamentar.

Tem a palavra o Sr. Deputado Bernardo Blanco, da Iniciativa Liberal.

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

Cumprimento todos também e aproveito para dar nota de que, depois, tenho de ir para a Comissão de Assuntos Europeus.

Primeira questão: relativamente ao plano de reestruturação e às reuniões que tiveram na época — não sei quantas reuniões tiveram, mas pelo menos sobre uma vi algumas declarações do sindicato, até a referir que tinham dito à BCG (Boston Consulting Group), na altura, que não havia engenheiros a menos, etc., por isso, pelo menos, uma reunião devem ter tido —, gostaria de saber o que é que foi falado nessas reuniões. Aliás, tenho feito esta pergunta a todos os sindicatos.

Daquilo que já se foi sabendo das negociações com Bruxelas acerca do plano de reestruturação, uma das coisas que estava lá era que não era preciso um nível de cortes tão elevado, por um lado, nem tanto dinheiro dos contribuintes, por outro, e que a TAP deveria fazer um esforço em dois sentidos: de um lado, ter uma partilha de perdas maior com os credores, coisa que sabemos que não aconteceu; e, de outro, fazer um esforço grande para arranjar novo capital, novo investimento privado, que, do que sabemos, também não entrou nenhum. Mas, para além de não ter entrado nenhum, convinha era saber se esse esforço foi feito ou se se preferiu esta dupla solução mais facilitada de usar mais dinheiro dos contribuintes e, ao mesmo tempo, aplicar mais cortes.

Por isso, gostaria de saber o que é que aconteceu nessas reuniões e também o que é que vos foi dito, na altura, em resposta às vossas reivindicações, até porque, em alguns casos, se calhar, faria sentido diminuir, mas, noutros casos — por exemplo, o dos engenheiros —, eu não tenho tanta noção, mas, de acordo com a vossa argumentação, na altura, era um cenário diferente, por isso não faria sentido, e eu gostaria de saber o que é que vos foi respondido.

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Efetivamente, tivemos várias reuniões muito difíceis com a tutela e com a administração da TAP. Na altura, foi dado a entender a todos os sindicatos — e connosco não foi diferente — que o plano de reestruturação implicava a redução de custos.

O plano de reestruturação que conhecemos é aquele que está publicado no *site* da Comissão Europeia, é uma versão cheia de rasuras, e não conhecemos efetivamente as rubricas e os valores que estão definidos. O que sabemos é que o único caminho para a TAP ser resgatada, possibilitar a injeção de capital e ter o plano aprovado pela Comissão Europeia teria, obrigatoriamente, de haver uma redução de custos com salários.

Acreditámos também, nessa altura, que, havendo um compromisso — que foi celebrado posteriormente através dos acordos temporários de emergência — em que eram aceites esses cortes salariais e as não progressões nas carreiras, efetivamente, se pouparia um maior número de postos e se evitariam despedimentos. E assim foi. No caso dos engenheiros, em particular, o número de engenheiros na TAP foi sempre muito adequado às funções e necessidades que a empresa tem para assegurar a aeronavegabilidade e o negócio.

Finda a celebração desses acordos temporários de emergência, com a redução salarial, e fruto, depois, das rescisões por mútuo acordo celebradas e da aceitação de *part-time* por alguns engenheiros, resultou que nenhum engenheiro foi incluído no processo de despedimento coletivo, apenas tendo saído da empresa os engenheiros dessas rescisões por mútuo acordo e dos contratos a termo.

Portanto, houve alguma redução de quadros, não muita, nessa altura, e ficaram os suficientes para assegurar a operação da TAP.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Portugal foi, como se sabe, o único país que ficou ao abrigo do mecanismo de resgate e reestruturação, mas,

naquela época, no fim de 2020, houve vários sindicatos a dizer que Portugal poderia ter ficado ao abrigo do mecanismo de ajudas covid e que, em boa parte, isso poderia ter sido também por alguma falta de diplomacia do Governo.

A primeira pergunta era para saber se concordam com essa afirmação ou não. Houve até, por parte de alguns sindicatos, sugestões de que a TAP poderia, por exemplo, pedir um empréstimo, com o aval do Estado, que incluísse os 1,2 mil milhões que teria de devolver, para, desta forma, se libertar do mecanismo de resgate e reestruturação e, depois, tentar mudar para o de ajudas covid.

Gostaria de saber se foi falado com vocês algum desses cenários que permitisse que Portugal, e, neste caso, a TAP, pudesse mudar para um mecanismo que, como nós sabemos, é muito mais flexível.

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — O que foi transmitido aos sindicatos pela tutela, nessa altura, foi que o plano de resgate e reestruturação era o único que poderia ser aplicado, e não a ajuda covid, e que, portanto, não havia alternativa e teria de ser mesmo este.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — A última questão tem a ver com o atual processo de privatização. O Governo diz que não há nenhum processo, mas, entretanto, afinal já passa mais ou menos a haver, e, até agora, todos os sindicatos têm dito que não têm qualquer informação sobre o tema.

Gostaria também de lhe fazer essa pergunta, no sentido de saber se o sindicato tem alguma informação sobre o processo de privatização e, já agora, quais são as principais preocupações em relação a esse processo que se irá desenrolar.

Relembro que, na última privatização, pelo menos os sindicatos puderam ter alguma palavra no caderno de encargos, por isso agora também

se espera que, no mínimo, seja igual, mas gostaria de ouvir as vossas recomendações.

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Até ao momento não fomos contactados, nem pela administração da TAP, nem pelo Ministro, no sentido de procurar saber quais são as nossas preocupações e de nos ouvir relativamente à privatização.

Sabemos que a privatização deverá avançar. Pelo que seguimos nos meios de comunicação social, é uma intenção do Governo avançar para essa privatização. Enfim, espero que, em algum momento, haja tempo para nos escutar.

O que é certo é que, a haver privatização, há aspetos que devem ser salvaguardados no que diz respeito aos interesses dos trabalhadores e ao interesse do País.

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

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

Sr.^{as} e Srs. Deputados, começo por cumprimentar os Srs. Engenheiros representantes do sindicato.

Queria começar por fazer uma observação que tem a ver com estas questões dos salários, para notar que, no mundo dos gestores, não pode haver limites à remuneração e nem se aplica o Estatuto do Gestor Público, mas, no mundo dos trabalhadores, tem de haver cortes nos salários e tem de haver cortes na contratação coletiva — porque não é só o salário-base, na contratação coletiva está lá muito dinheiro, para um lado ou para o outro.

O Sr. Presidente mencionou que nenhum engenheiro foi integrado no despedimento coletivo, apenas houve rescisões por mútuo acordo e a não

renovação dos que tinham contrato a termo. Têm presente, ou têm convosco, digamos, o número de pessoas que significou as rescisões por mútuo acordo e a não renovação de contratos a termo?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Em determinado momento, fomos informados de que deveria haver uma redução de 12 engenheiros. Era esse o objetivo.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Este é o total das duas situações?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Com as rescisões por mútuo acordo que existiram, com os *part-times* e com a não renovação, estamos convencidos de que esse número estará correto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A ideia que nós temos — não é uma ideia, é um facto — é de que a operação da TAP, como temos dito, foi insuflada, «inchou», é uma palavra que usamos muitas vezes, aquilo foi um crescimento não sustentado, justamente porque o número de trabalhadores e toda a estrutura operacional não acompanhou esse crescimento.

A questão é: há ou não uma insuficiência de quadros — já nem falamos no conjunto global dos trabalhadores — relativamente à operação da companhia? Há ou não impacto e consequências disso na operação, por exemplo, em mandar fazer trabalho fora, noutras unidades de manutenção, em vez de fazer, até, prestação de serviço para outros, como era regra na TAP?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Efetivamente, assistimos a um rápido crescimento da companhia nos anos que antecederam a pandemia. Talvez o número de quadros e de trabalhadores não tenha crescido da mesma

forma, e, efetivamente, foram vividas muitas dificuldades a nível operacional.

No que diz respeito àquilo a que se estava a referir, relativamente a aspetos de manutenção, efetivamente, e em resultado também do fecho da operação da Manutenção & Engenharia Brasil, a TAP, neste momento, vê-se obrigada a subcontratar os serviços de manutenção de aviões — aliás, até 2025, está previsto realizar 50 inspeções fora da base.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Só para esclarecer toda a gente: pode só explicar o que significa inspeções? É as *Check C*, não é? Mas o que é que será?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Sim, quando eu falo das inspeções dos aviões, sim, são inspeções pesadas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não é só inspecionar?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Não, não. De acordo com a vida do avião, as inspeções vão sendo cada vez mais detalhadas, obrigando a uma inspeção mais aprofundada.

Portanto, se estamos a falar no início da vida do avião, a primeira inspeção pesada ocorrerá ao fim de dois ou três anos e durará cerca de duas ou três semanas, mas para um avião mais antigo poderá levar dois ou três meses, com o conseqüente custo de mão-de-obra e de materiais associado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Estamos a falar de custos muito avultados, que deixam de ser feitos dentro de casa e passam a ser encomendados ao exterior?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Sim, efetivamente, se num avião recente poderá significar menos custos, menor manutenção e uma primeira inspeção estrutural — por exemplo, um A330neo poderá custar na ordem dos 200 000 € ou 300 000 € — num avião mais antigo poderá chegar a um milhão, ou até mais, em custo de material e mão-de-obra.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Por cada inspeção para cada avião?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Exatamente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Relacionado com estas questões da manutenção, falou no caso da Manutenção Brasil e do efeito indireto que esse encerramento teve em termos operacionais.

O que é certo é que também houve investimento que deixou de ser feito na unidade de Lisboa, porque era preciso mandar para lá investimento e trabalho. Houve alertas, feitos ao longo dos anos, a partir da própria equipa técnica da companhia e eu gostava que pudesse, digamos, partilhar connosco o acompanhamento que foi feito a esse processo, o conhecimento que o sindicato teve, até pelos seus próprios associados, e qual foi a resposta que tiveram aos alertas que foram fazendo.

E, mesmo para terminar, Sr. Presidente, uma questão que tem a ver ainda com o primeiro tema de que falámos: a saída dos engenheiros da TAP para outras companhias e até para outros países. Isto tinha a ver com o tema dos salários e do diferencial entre o que se pratica por cá, com estas limitações, e o que está a ser praticado noutros países.

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Bom, efetivamente, este sindicato contabilizou a saída de 65 profissionais desde o ano de 2020. São profissionais com conhecimentos muito aprofundados neste setor e

valiosíssimos, porque já foi feito um grande investimento por parte da TAP em formação, e a TAP perde esses profissionais.

Efetivamente, o mercado do setor da aviação recuperou muito mais rápido do que qualquer previsão mais otimista. O mercado nacional também atrai muitos engenheiros: recorde-se que um dos maiores, se não o maior fabricante de aeronaves, abriu uma sucursal em Lisboa e está a atrair muitos engenheiros da TAP com salários mais elevados. Mas, quando comparamos com a indústria lá fora, então aí os valores são muitíssimo superiores, na casa de duas, três vezes mais o salário que se auferia na TAP.

Portanto, de facto, há um assédio muito grande: muitos colegas recebem propostas diretamente das plataformas das redes sociais profissionais e tem sido muito difícil, de facto, reter esses talentos nos quais a TAP já fez um grande investimento.

Relativamente à Manutenção Brasil, enfim: de facto, isto remonta já ao ano de 2005, quando se deu o negócio da compra da Manutenção & Engenharia da Varig, que era suposto ser a aquisição da Varig, mas resultou apenas na aquisição do negócio da Manutenção & Engenharia. Desde então, tem sido sempre uma operação deficitária, durante uns largos anos. Várias administrações da TAP foram sempre afirmando e demonstrando que, com mais ou menos engenharia financeira, as contas estavam próximas do *break even*, mas isso nunca aconteceu.

O que é certo é que a frota da TAP também cresceu muito, e Lisboa já não era suficiente para acomodar todas as necessidades de manutenção. Por essa razão, a TAP enviava aviões para o Brasil, para lá serem feitas essas inspeções e, em determinados momentos, isso libertava Lisboa e possibilitava o trabalho para outras empresas terceiras, como grandes operadores europeus — Lufthansa, Air France, fizemos manutenção de aviões para eles.

O negócio, em si, de manutenção de aviões talvez não seja o melhor, são margens relativamente pequenas e as inspeções são predominantemente de mão-de-obra intensiva, portanto a margem não é tão boa, mas, ainda assim, obviamente, era uma operação lucrativa para a TAP.

Não sei se o Sr. Deputado está a par, mas com o fecho da M&E Brasil e a com a dívida assumida pela TAP, a United Airlines americana vai aproveitar aquele polo de manutenção no Galeão e vai fazer ali manutenção de aviões.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra a Sr.^a Deputada Cristina Sousa, do PS.

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

Começo por cumprimentar os Srs. Eng.^{os} João Carvalho e Pedro Soares e agradecer a vossa presença nesta Comissão de Inquérito.

Gostaria de começar este conjunto de questões por um primeiro tema, que tem a ver com as relações institucionais entre o Conselho de Administração e o sindicato.

Quando estive nesta Comissão de Inquérito, o Sr. ex-Presidente do Conselho de Administração, Dr. Manuel Beja, disse que era de grande importância para ele manter um canal de comunicação e uma relação institucional de forma que a relação da empresa fosse efetivamente positiva.

Nesse sentido, a primeira questão que coloco é: sendo esta efetivamente uma preocupação do Sr. Dr. Manuel Beja — a boa relação entre a administração e os trabalhadores —, quais os canais institucionais de diálogo que têm existido, ou que existiam, com o vosso sindicato em particular?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Não me recordo, com precisão, de quanto tempo esteve o Dr. Manuel Beja em exercício de funções enquanto Presidente do Conselho de Administração, mas sei que não foi o suficiente para nos reunirmos uma única vez.

A Sr.ª **Cristina Sousa** (PS): — Qual é a explicação que tem para a ausência deste diálogo, que deveria existir com o Presidente do Conselho de Administração e em que medida considera que isto prejudica, ou prejudicou, o desenvolvimento da companhia?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Tenho dificuldade em responder a essa pergunta. Não consigo, não tenho interpretação. Não consigo avançar nenhuma explicação para a forma como não existiu essa comunicação com o Presidente do Conselho de Administração. Não encontro explicação.

A Sr.ª **Cristina Sousa** (PS): — Nesse sentido, qual era o vosso interlocutor institucional neste período? A administração, de uma forma geral, esteve presente? E quem, em concreto?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — As relações laborais e institucionais entre este sindicato e a TAP foram predominantemente com a Direção de Recursos Humanos — ou Direção de Pessoas e Cultura, como é agora conhecida — e também com a Comissão Executiva, o que acontecia com alguma regularidade.

A Sr.ª **Cristina Sousa** (PS): — Como é que avalia a qualidade da informação que era prestada por esses interlocutores?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Normalmente, este sindicato procurava explicar as dificuldades que eram sentidas pelos engenheiros e pelo setor, mas a Comissão Executiva sempre se mostrou inflexível relativamente à narrativa de seguir o plano de reestruturação e, portanto, inflexível para atender ou mudar alguma coisa.

A Sr.ª **Cristina Sousa** (PS): — Mudo agora de tema e passo para o plano de reestruturação. Ele foi desenhado e aprovado para salvar a TAP. Concorda com esta afirmação?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Concordo, na medida em que se não tivesse havido o plano de reestruturação e resgate, a TAP entraria em insolvência e fechava, com todas as consequências que se podem vislumbrar, como a perda do emprego de 7000 trabalhadores, o impacto fortíssimo na economia nacional, no setor do turismo e todas as perdas financeiras que o Estado português teria de assumir em função das obrigações dos empréstimos obrigacionistas e de todos os contratos que tinham sido celebrados nos últimos anos.

Portanto, já não seria um investimento para salvar a TAP, já seria apenas um custo astronómico para deixar cair a TAP.

A Sr.ª **Cristina Sousa** (PS): — O Sr. Engenheiro falou, e muito bem, do contributo da TAP para a economia.

Relembro, que estamos a falar, por exemplo, em 2019, antes da pandemia, de um contributo da TAP para a economia na casa dos 2,3 a 2,6 mil milhões de euros, relativamente às finanças públicas, estamos a falar de um valor entre o 900 e 1000 milhões de euros, relativamente às exportações, estamos a falar de 2,6 mil milhões de euros.

Portanto, efetivamente, este plano de reestruturação apresentado incorporou uma transformação significativa na operação da TAP, de forma a garantir a viabilidade em 2023 e a sua sustentabilidade.

Assim sendo, Sr. Engenheiro, considera, então, que os auxílios do Estado foram essenciais para garantir a viabilidade da companhia naquele momento?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Sim, exatamente, concordo.

A Sr.ª **Cristina Sousa** (PS): — O Relatório de Gestão e Contas Consolidadas de 2021, como comunicado à CMVM (Comissão de Mercado de valores Mobiliários) pela TAP em 28 de fevereiro de 2021, refere que «foi desenvolvido um processo de negociação conjunta, em dezembro de 2020, entre sindicatos, administração e Estado português, tendo em vista a conclusão dos chamados ‘acordos de emergência’, procurando encontrar uma solução consensual sobre a forma de viabilizar e reestruturar a TAP.»

Pergunto, Sr. Engenheiro: em concreto, além daquilo que é público relativamente ao plano de reestruturação, como foram conseguidos estes acordos de emergência?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Como referi, há pouco, de facto, foram negociações muito duras, normalmente não é o papel que os sindicatos têm, que é negociar cortes salariais, mas foi a isso que obrigou, no sentido responsável de procurar salvar a empresa e o maior número de postos de trabalho.

Em rigor, naquela altura, os acordos temporários de emergência faziam sentido, porque era um cenário que se apresentava com um pouco mais de segurança, face um regime sucedâneo que tinha sido discutido. Foi aceite avançar e rubricar com a maioria dos trabalhadores e, portanto, aceitar

esses cortes e congelamentos na carreira, na esperança de que, efetivamente, se salvasse a empresa e o maior número de postos de trabalho.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra a Sr.^a Deputada Patrícia Dantas, do PSD.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Obrigada Sr. Presidente.

Boa tarde, Srs. Eng.^{os} João Carvalho e Pedro Soares.

Uma primeira questão: concorda com a nacionalização da empresa da TAP?

O Sr. Eng.^o **João Miguel Carvalho**: — Pode repetir a pergunta?

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Se concorda com a nacionalização da empresa da TAP, pós-privatização de 2015, quando foi tornada maioritariamente pública?

O Sr. Eng.^o **João Miguel Carvalho**: — Eu creio que esta pergunta é um bocadinho de índole política e de ideologia à qual eu preferia não responder, porque não tenho uma posição formada relativamente a essa matéria.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Comentou que tinha feito reuniões com a Comissão Executiva e com os Recursos Humanos. Com quem especificamente?

O Sr. Eng.^o **João Miguel Carvalho**: — As reuniões com a Comissão Executiva normalmente acontecem com a CEO e com os demais designados *C-Levels*, o *chief financial officer*, o *commercial officer*, o *operational*

officer. Estamos a falar, então, das pessoas que compõem a atual Comissão Executiva, com exceção agora, obviamente, da cessante Christine. Mas, mas, sim, as reuniões eram tidas predominantemente com essas pessoas.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — E nos Recursos Humanos?

O Sr. Eng.^o **João Miguel Carvalho**: — Com a Eng.^a Ana Dionísio, responsável dos Recursos Humanos.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Apenas?

O Sr. Eng.^o **João Miguel Carvalho**: — Sim.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Alguma vez se reuniu com o Sr. Dr. Guilherme Dray?

O Sr. Eng.^o **João Miguel Carvalho**: — Apenas durante a negociação dos acordos temporários de emergência. O Dr. Guilherme prestou apoio jurídico durante as sessões que se fizeram.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Apoio jurídico à TAP, certo?

O Sr. Eng.^o **João Miguel Carvalho**: — Sim, sim, não foi requerida a presença dele por nossa iniciativa.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Falou na United Airlines, que teria aproveitado a saída da TAP da M&E Brasil. Acha que deveria ter sido feito algo diferente pela TAP ou aproveitado melhor esta saída?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Bom, o que nos leva a crer é que, de facto, existe ali um grande potencial. Um dos problemas graves com que a TAP se deparou foi ter assumido a dívida, que era muito grande, e, portanto, obviamente que isso penalizou sempre as contas da TAP — a dívida da Varig.

O mesmo não acontece neste momento, porque já não há esse problema para a United.

A Sr.ª **Patrícia Dantas** (PSD): — Já reuniram com o novo CEO da TAP, Dr. Luís Rodrigues?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Sim, efetivamente, já reunimos. Reunimos na presença de outros sindicatos, uma brevíssima sessão de apresentação e de cumprimentos, onde nos foi concedida a palavra para, enfim, também falarmos um pouco do que era a nossa visão, enquanto sindicato, do que se passava na empresa.

A Sr.ª **Patrícia Dantas** (PSD): — Quais são as expectativas?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — O Dr. Luís Rodrigues já passou pela TAP, embora ele tenha dito, neste regresso, que encontrou uma empresa completamente diferente, mas certamente haverá algumas semelhanças com o passado.

Enfim, estamos otimistas, porque aquilo que nos fez acreditar é que é uma pessoa que será sensível e a ouvir, mais próxima das pessoas e, portanto, estamos razoavelmente otimistas quanto ao futuro. Parece-nos, de facto, uma pessoa muito séria, que trabalha arduamente e queremos acreditar que será para o bem de todos nós.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Referiu que tinha sido falado de semelhanças com o passado. Pode dizê-las? Boas ou más?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Muitos que trabalharam, na altura em que o Dr. Luís Rodrigues passou pela TAP, ainda cá estão na TAP e, portanto, era isso apenas aquilo que pretendia assinalar.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Assinaram uma carta a dar 30 dias ao Sr. Dr. Luís Rodrigues para apresentar propostas que tenham em conta as vossas preocupações.

Em relação às questões específicas desta carta, já tiveram resposta?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Ainda não. Como disse, só tivemos uma breve sessão de apresentação e cumprimentos. O que nos foi pedido foi que lhe fosse concedido algum tempo para tomar conta da empresa e reunir todas as informações, porque só teria chegado, ainda nem há umas semanas, à empresa, enquanto CEO.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Pode dizer-nos quantos colaboradores do vosso sindicato tem na TAP?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Nós, atualmente, representamos... A TAP, neste momento, deverá ter pouco menos de 200 engenheiros.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Têm expectativas de reintegração dos 50 colaboradores que, entretanto, saíram?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Tem acontecido a reintegração de algumas pessoas que saíram por os seus contratos não terem sido renovados.

A empresa teve a preocupação de contactar esses engenheiros e engenheiras, no entanto, muitos deles já tiveram outras oportunidades profissionais e, portanto, já não estão disponíveis para regressar à TAP.

A Sr.ª **Patrícia Dantas** (PSD): — Como prevê a operação para o verão IATA (The International Airtransport Association)? Falta de pessoal, capacidade da frota, situação e evolução da Groundforce, etc.?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Daquilo que tem vindo a público, e que tem sido relatado por outros sindicatos representativos de trabalhadores da TAP, é que, de facto, o verão será um verão com muitos desafios, quer a nível do número de tripulações técnicas, quer de cabina.

Existirão sempre alguns constrangimentos a nível da disponibilidade de aeronaves, mas, da parte dos trabalhadores, julgo que todos faremos o melhor possível para corresponder às expectativas dos nossos passageiros.

A Sr.ª **Patrícia Dantas** (PSD): — Na vossa área específica de manutenção como é que veem esta questão que se está a pôr entre o número de voos que são necessários para o verão *versus* outras dificuldades? Pergunto na parte específica da manutenção.

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Nós temos um plano de manutenção obrigatório e temos cumprido, dentro do que é esse plano, e não antevemos disrupções nesse sentido.

Há uma falta tremenda de técnicos de manutenção de aeronaves em Lisboa e por essa razão, como referi há pouco, temos subcontratado serviços

de manutenção no exterior, mas todas as aeronaves têm o seu plano de manutenção bem estabelecido e, obviamente, em cumprimento.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Então, pelo que nos disse, a manutenção, que tem de ser assegurada, obviamente, terá custos adicionais para a companhia.

O Sr. Eng.^o **João Miguel Carvalho**: — Terá, sim. Eu estou de acordo com essa afirmação. Admito que a realização de inspeções de manutenção de avião fora da base acarretará custos acrescidos à TAP e, em rigor, será dinheiro que será transferido para entidades externas e, portanto, algumas, ou muitas, no exterior do País.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Como vê a cambalhota ideológica do PS com a TAP, ou seja, no fundo, a passagem de uma companhia pública de bandeira para uma privatização, que pode ir até aos 100 %?

O Sr. Eng.^o **João Miguel Carvalho**: — Não se importa de repetir a pergunta, peço desculpa.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Como vê a cambalhota ideológica do Partido Socialista com a TAP? Portanto, a passagem de uma companhia pública de bandeira, com tudo o que foi descrito, para uma privatização, que poderá ir até aos 100 %, segundo o que foi anunciado publicamente.

O Sr. Eng.^o **João Miguel Carvalho**: — Tomada a decisão de se avançar com a privatização, seja ela parcial ou a 100 %, o que nos importa a nós, enquanto trabalhadores, é que haja mais sorte na escolha de um parceiro ou de um privado, porque o anterior, de facto, trouxe — e é matéria que está

em investigação —, muitas dúvidas relativamente à legalidade de algumas coisas que foram feitas por esse privado.

Então, o que nos importa, a nós, é que, a haver privatização, seja escolhido um privado capaz de fazer investimentos que são necessários na frota, em pessoal, em instalações, que coloque a TAP num rumo de lucros, que assegure o futuro e que mantenha a importância que a TAP tem para o País.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Acha possível que, na escolha desse parceiro, num eventual caderno de encargo, se consiga repercutir todas as situações para acautelar outras questões que possam vir a ser suscitadas, entretanto?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Bom, como disse há pouco, eu espero que haja a preocupação de, pelo menos, ouvir os sindicatos, que poderão contribuir de uma forma muito positiva para o caderno de encargos e que nos seja dada alguma voz.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — O apoio dado à TAP implicou a alocação de 3,2 mil milhões de euros dos contribuintes à companhia.

Neste processo, a Comissão Europeia estima que a companhia possa valer entre 854 e 1575 milhões de euros, segundo as notícias que foram veiculadas ontem, o que poderá dar uma perda entre 2346 e 1625 milhões de euros.

O que é que acha desta análise que é feita da perda de valor da companhia?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Eu não conhecia esses números, eu não estava a par.

Mas posso reiterar o que disse há pouco: relativamente à tomada de decisão de salvar a TAP o Governo, ao salvá-la, fez um investimento e esse investimento de 3,2 mil milhões de euros é muitíssimo inferior ao que teria sido se tivesse deixado cair a empresa.

Portanto, concluindo, julgo que não será um mau negócio, no final.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Esta análise que faz é tendo em conta o total pré-covid e covid, ou apenas o período covid? Isto é, se a companhia tivesse recebido os apoios covid, manteria essa sua análise e as perdas seriam assim tão extensas?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Compreendo a pergunta, mas não estou em posição de poder responder.

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

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

Cumprimento os Srs. Eng.ºs João Miguel Carvalho e Pedro Soares.

O Sr. Engenheiro disse há instantes que o sindicato reuniu com a antiga CEO, Christine Widener. A primeira questão que eu gostava de lhe colocar é a seguinte: o Sr. Engenheiro esteve presente na reunião?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Ocorreram diversas reuniões com a anterior CEO.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Em quantas esteve presente, Sr. Engenheiro?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Não sei precisar, mas se não na totalidade, perto disso.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O que é que sentiu por parte da Eng.ª Christine Widener, no que respeita não só ao sindicato que representa, mas à generalidade? Havia abertura? Havia espírito negocial e do tão propalado clima de paz social? Ou sentiu que eram meras reuniões circunstanciais e de cortesia, porque teriam de ser feitas?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Bom, efetivamente, como já disse há pouco, a narrativa da anterior CEO era a de que estava ali para fazer cumprir o plano de reestruturação e que, se dependesse apenas dela — que não dependia, parece-nos que não dependia —, não se desviaria um milímetro que fosse.

Independentemente das várias reuniões que tivemos, onde apresentámos as dificuldades que havia, em particular com a classe dos engenheiros, com as consequências que os cortes salariais tinham na empresa, não houve, da parte da anterior CEO, essa preocupação em atender às nossas reivindicações e preocupações.

Entretanto, assumiu a presidência o Vice-Presidente Paulo Rios de Oliveira.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Filipe Melo, faça favor.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Esteve presente na última reunião que os sindicatos fizeram, a primeira, com o novo CEO?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Como disse há pouco, a única reunião que os sindicatos tiveram com o Dr. Luís Rodrigues foi, efetivamente, uma sessão brevíssima de apresentações e cumprimentos, onde nos foi concedida a palavra para falarmos um pouco das nossas preocupações, enquanto sindicato, relativamente à atual situação da empresa.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Engenheiro esteve presente nessa sessão de apresentação?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Sim, sim, estive.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — E com o Ministro João Galamba, chegaram a reunir também? O Sr. Engenheiro esteve presente nessa reunião?

O Sr. Eng.º **Pedro Soares**: — Sr. Presidente, posso ser eu a dar resposta a esta pergunta?

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Faça favor, Sr. Eng.º Pedro Soares.

O Sr. Eng.º **Pedro Soares** (Representante do Sindicato Nacional dos Engenheiros, Engenheiros Técnicos e Arquitetos — SNEET): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sim, tivemos uma reunião em que eu estive presente, a representação deste sindicato. Eu e uma colega.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O que é que foi transmitido pelo Sr. Ministro e quais as preocupações que vocês transmitiram ao Sr. Ministro?

O Sr. Eng.º **Pedro Soares**: — Foi uma reunião bastante breve, até quase só para troca de cumprimentos.

Em relação ao que nos foi transmitido pelo Sr. Ministro, eu destacaria três coisas, essencialmente: o Sr. Ministro referiu que estava bastante preocupado com a situação dos trabalhadores da TAP, porque sabia que, em virtude dos cortes que estão a ser aplicados, a situação era complicada; salientou particularmente a preocupação com a M&E Brasil, porque tinha havido uma saída muito grande de profissionais, como sabemos, de engenheiros e técnicos de manutenção de aeronaves; e, ainda, como a reunião foi poucos dias após o anúncio da saída da anterior CEO e do Presidente do Conselho de Administração, pediu-nos, no fundo, alguma compreensão e contenção naquele período transitório.

Foram, essencialmente, essas três coisas.

Quanto ao que os sindicatos transmitiram, em particular o nosso sindicato, a nossa intervenção foi, essencialmente, sobre as questões que o meu colega João esteve a referir — a inspeção de aviões que estão a ir para fora e a falta de mão de obra.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Engenheiro, com que regularidade, com que periodicidade costumam os órgãos sociais do sindicato reunir? E como é que reúnem? São os três órgãos sociais em simultâneo, ou de forma separada? Como é que decidem quem vai a que reunião com estas entidades?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — A representação do sindicato na TAP é feita por quatro elementos, que são engenheiros trabalhadores da TAP. Entende o sindicato, a estrutura do sindicato e o presidente do sindicato que as reuniões tidas com a TAP sejam feitas por nós.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, é só para recordar que houve uma questão, logo a primeira, que não foi respondida: quanto às reuniões feitas pelos órgãos sociais, como é que participam os órgãos sociais — se em grupo, se de forma isolada?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Poderá desenvolver a pergunta, porque eu não sei se a estou a compreender?

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Engenheiro, há três órgãos sociais no sindicato — a Direção, a Mesa da Assembleia e o Conselho Fiscal — e um dos Srs. Engenheiros faz parte da Direção e o outro do Conselho Fiscal.

Basicamente, o que pergunto é qual a periodicidade com que reúnem os órgãos sociais, se todas as reuniões são feitas entre os três órgãos, ou se cada um vai reunindo de forma isolada, e quais as atribuições de competências de cada órgão, precisamente no que concerne a comparecer nestas reuniões com a CEO, com o Presidente do Conselho de Administração e com os ministros. Quem é que determina isto?

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Sr. Engenheiro, quer ajudar-nos a perceber isto?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Honestamente, nunca foi discutido quem é que deverá participar em reuniões com a TAP relativamente às matérias entre o sindicato e a TAP, que não sejam apenas nós, enquanto elementos, como disse, da Direção e do Conselho Fiscal.

É por uma questão de facilidade e por estarmos mais por dentro dos temas que delegam em nós e confiam em nós essa responsabilidade e esse dever.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Resumindo, o Sr. Eng.º João Carvalho e o Sr. Eng.º Pedro Soares são, dentro do sindicato, as pessoas com a responsabilidade de negociar, pelo sindicato, com os ministros, com a CEO, com quem quer que seja dos órgãos da TAP. É isso?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Sim, exatamente. E mais dois colegas que também fazem parte da Direção.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Quem são esses dois colegas, Sr. Engenheiro?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — O Eng.º José Coelho e a Eng.ª Marta Veríssimo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Os restantes elementos dos três órgãos do sindicato, não têm competência especificamente para lidar com os *dossiers* da TAP, seja na relação com a Administração, com a Comissão Executiva e com o ministério que tutela a empresa?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — São palavras suas, eu nunca disse que não teriam competência... São palavras suas.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Não; estou a perguntar!

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Todos temos competência, simplesmente nós temos a legitimidade de o representar, porque até nos foi passada uma credencial nesse sentido.

Portanto, sempre em matérias de negociação, seja para celebrar acordos temporários de emergência ou novos acordos de empresa, o

sindicato passa-nos uma procuração para, justamente, podermos assinar os referidos documentos em nome do sindicato.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Conhece o Dr. Ricardo Paes Mamede?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Não o conheço pessoalmente, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Mas sabe quem é e o cargo a que foi proposto?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Sim, sei.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Pode dizer-nos qual é?

O Sr. Eng.º **Pedro Soares**: — Foi proposto para o cargo de representante dos trabalhadores no Conselho de Administração.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O vosso sindicato apoiou este nome proposto?

O Sr. Eng.º **Pedro Soares**: — Foi um conjunto de sindicatos que apoiou este nome, Ricardo Paes Mamede, e, sim, o nosso sindicato incluía-se nesse grupo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Qual é a experiência, se conhecem, se nos podem dar esta informação, que o Dr. Ricardo Paes Mamede tem no setor da aviação?

O Sr. Eng.º **Pedro Soares**: — Foi uma decisão em conjunto, por diversos sindicatos, repito. O nosso sindicato, na altura, achou que seria a pessoa mais indicada do leque de opções que estaria em cima da mesa, e, portanto, foi o nome que também decidimos apoiar para avançar para esse cargo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Mas pareceu-lhe ter o perfil e a competência necessários para representar os sindicatos todos no mais alto órgão da empresa?

O Sr. Eng.º **Pedro Soares**: — Eu afirmaria que esse cargo não implica que esteja a representar os sindicatos todos junto da empresa, é apenas um interlocutor, digamos assim, não uma representação. Mas, sim, considero que tinha o perfil de escuta ativa de que nós necessitávamos e que era um nome adequado para propor.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Mudando um bocadinho de assunto, o Sr. Engenheiro disse-nos que a United Airlines aproveitou o que a TAP não soube aproveitar, e que acarretou um prejuízo monstruoso, mais de mil milhões de euros.

Foi estratégia de gestão falhada por parte da administração da empresa? A tutela podia e deveria ter intervindo neste tema, ou não? De que forma podemos estar a falar de uma oportunidade de negócio altamente lucrativa desperdiçada e de um prejuízo de mais de mil milhões acarretado com esta operação VEM Brasil?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Efetivamente, quando se concretizou o negócio, a TAP também assumiu a dívida que a Varig tinha e isso pesou sempre nas contas da empresa.

Neste caso, admito que a United tem uma situação privilegiada, pois não tem de assumir essa despesa com a dívida, limitar-se-á a fazer o investimento necessário para explorar as instalações e admito que será possível ter rentabilidade numa operação de manutenção ali.

Entretanto, reassumiu a presidência o Presidente Jorge Seguro Sanches.

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

Terminámos, assim, a primeira ronda e pergunto se há inscritos para a segunda ronda.

Pausa.

Não havendo inscritos para a segunda ronda, vamos à terceira ronda em que cada um dos Srs. Deputados pode inscrever-se individualmente, dispondo de dois minutos, e, no final, os nossos convidados darão a resposta globalmente.

Pergunto, então, para a terceira ronda quem está inscrito.

Pausa.

A Mesa regista as inscrições dos Srs. Deputados Cristina Sousa, Bruno Dias, Filipe Melo e Patrícia Dantas.

Dou a palavra à Sr.^a Deputada Cristina Sousa, que dispõe de dois minutos para colocar as questões que entender.

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

Nesta terceira ronda, Sr. Engenheiro, coloco-lhe três questões muito simples.

Primeira questão: na perspetiva do sindicato que representam, qual a importância da TAP no *hub* Lisboa?

Segunda questão: os trabalhadores sabiam que, com a privatização de 2015, deixaria de haver obrigatoriedade de manter o Centro de Operações de Lisboa a partir de 2021?

Última questão, agradecendo, desde já, a vossa presença: relativamente ao transporte de passageiros para Portugal, nomeadamente no setor do turismo, do qual o Sr. Engenheiro já falou há pouco, e muito bem, considera que é fundamental manter o Centro de Operações em Portugal?

O Sr. **Presidente**: — Tem agora a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias, do PCP.

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

Eu queria convidar o Sr. Eng.º João Miguel Carvalho e o Sr. Eng.º Pedro Soares a voltar ao tema da prestação de serviços da manutenção e engenharia a outras companhias por parte da TAP, precisamente porque nós já vimos este filme noutras empresas e noutros setores, isto é, a TAP é das companhias mais prestigiadas do mundo em matéria de manutenção e engenharia e, ao longo dos anos, prestou trabalho a grandes empresas do setor, aliás, falou no caso da Lufthansa mas podíamos falar de outros, nomeadamente um muito antigo, que era o da Federal Express, que foi célebre.

Eu queria pedir-lhe que nos pudessem transmitir informação relativamente àquilo que tem sido a prestação de serviços pela TAP e qual é a evolução, não apenas pela questão do encerramento da M&E Brasil, mas porque nós estamos perante uma situação em que não será a primeira vez que

podemos à venda, ou para entregar, à concorrência setores estratégicos do nosso País. Nós também já exportamos comboios e deixámos de o fazer e, agora, estamos a importá-los...

Portanto, nós estamos perante uma companhia estratégica não apenas na questão do transporte aéreo e do famoso *hub*, etc., que são questões muito importantes, mas na manutenção e engenharia estamos a falar também de serviços de alta especialização e de alto valor acrescentado, pelo que pergunto: qual tem sido essa realidade e essa evolução numa área que é tão importante neste setor?

A partir do momento em que nós estamos a entregar uma empresa e uma operação destas a companhias que são, não apenas clientes, mas concorrentes, qual é a avaliação que se pode fazer?

E é essa a preocupação que nós também temos vindo a sublinhar.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Filipe Melo.

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

Sr. Engenheiro, ainda sobre os acordos de rescisão, sabemos, é um facto conhecido, que a TAP tem dos melhores técnicos e engenheiros de manutenção da Europa e, provavelmente, até dos melhores do mundo, sabemos que há uma carência imensa de técnicos, sabemos que se está a aproximar o verão IATA e, com isto tudo, um aumento muito maior da necessidade de intervenção técnica de engenharia, sabemos também que muitos destes técnicos demoram cerca de 10 anos no ativo a serem formados, portanto, para terem esta competência que lhes é reconhecida, sabemos também que houve um despedimento massivo, que houve cortes salariais a estes técnicos, e sabemos que estão a ser contratados técnicos noutras mercados europeus, menos apetecíveis, com menos experiência e que se está

a pagar-lhes, ao que sabemos, valores muito próximos dos que recebiam os nossos técnicos.

Pergunto: isto é um atentado que estão a fazer à TAP? Isto é pôr em causa a segurança dos nossos aviões? É que se nós vamos trocar técnicos com elevada experiência e conhecimento e vamos contratar técnicos recém-formados que vêm de outros países, que operam de forma diferente da nossa, podemos estar aqui a falar em questões graves de segurança.

Queria que nos desse, por favor, a sua visão sobre isto e, no seu entendimento, onde é que está a culpa? A culpa nunca morre solteira... Será ao nível da administração, será ao nível da tutela, enquanto acionista, naturalmente? De onde é que vem esta responsabilidade e quais as consequências que daí podem advir?

O Sr. **Presidente**: — Dou, agora, a palavra à Sr.^a Deputada Patrícia Dantas.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Obrigada, Sr. Presidente.

Sabemos que o Estado ainda vai meter na companhia, em 2023 e 2024, 636 milhões de euros. Na vossa análise, acham que ainda é possível salvar este dinheiro dos contribuintes portugueses?

Outra questão: como é que vê a sucessão de casos negativos a que temos assistido e tido conhecimento aqui na Comissão Parlamentar de Inquérito, publicamente, por parte da gestão da TAP, por parte do Governo, e de que forma é que isso pode desvalorizar a TAP neste plano de privatização?

Última questão: como avalia os resultados da TAP em 2022?

O Sr. **Presidente**: — Para responder a estas questões todas, tem a palavra o Sr. Engenheiro. Sei que foram muitas questões e todas muito

rápidas, mas, se for necessário algum pedido de esclarecimento, faça o favor de dizer.

Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Bom, como é do conhecimento das Sr.^{as} e dos Srs. Deputados, efetivamente, o modelo de negócio da TAP passa por ter o *hub* em Lisboa, é inequívoco, *hub and spoke*, recolhe passageiros de um ponto, passa por Lisboa, e fá-los voar para outro ponto, e é isso que tem sido trabalhado incessantemente e tem dado bons resultados, especialmente neste último ano.

Julgamos que a manutenção desse *hub*, efetivamente, é o modelo de negócio mais apropriado, julgamos que é de todo o interesse do Estado, dos contribuintes e dos trabalhadores da TAP que o *hub* se mantenha em Lisboa, porque só assim é que a empresa poderá contribuir e todos os trabalhadores poderão contribuir com os seus impostos e contribuições para a segurança social, e, portanto, julgamos que, de facto, deverão procurar exigir que o *hub* se mantenha em Lisboa, avançando a privatização.

Creio que terei respondido às perguntas que a Sr.^a Deputada Cristina Sousa me colocou.

Relativamente à prestação de serviços a clientes, de facto, a TAP durante 20 anos prestou serviços à Federal Express, aliás, tinha um dos hangares dedicado a este cliente, entrava um avião para manutenção, saía e assim que saía um entrava um outro logo de seguida. Portanto, foi um contrato muito importante para a TAP, muito exigente também, que nos fez sempre elevar os nossos padrões de trabalho e foi, de facto, uma perda quando cessámos esse contrato.

De facto, com o crescimento da empresa e do número de aviões não podemos acomodar mais tantos...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em que ano?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Eu não sei precisar o ano, sei que deverá ter sido há, sensivelmente, oito anos, talvez, mas não sei precisar com rigor.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Durante a gestão privada?

O Sr. Eng.º **João Miguel Carvalho**: — Peço desculpa, mas não sei precisar o ano em que o contrato foi cessado.

Em termos de subcontratação nunca assistimos na história da TAP a uma necessidade de subcontratação de tantos serviços de manutenção e com custos que serão elevados e serão, maioritariamente, para fora do País.

Tem-se feito alguma manutenção em Beja, contratando a manutenção de alguns aviões à empresa MESA (Manutenção, Engenharia e Serviços de Aeronaves), que é uma empresa do grupo HiFly, mas serão muitas as inspeções até 2025 que terão de ser feitas no exterior.

A acompanhar esses aviões no exterior vai sempre uma equipa da TAP composta por um engenheiro e por um inspetor de qualidade, técnico de manutenção de aeronaves, que faz, na medida do possível, o acompanhamento desses trabalhos, procurando que os mesmos sejam desenvolvidos com a competência necessária e dentro dos prazos que são estipulados para cumprimento dessas inspeções, o que é sempre muito difícil... O que acontece, muito frequentemente, é que os aviões atrasam dias, semanas ou meses, até porque os próprios fornecedores de serviços não vestem a mesma camisola e não são tão sensíveis ao impacto que o atraso da entrega desses aviões tem na operação da TAP.

Portanto, é inequívoco que, de facto, as consequências de fazer a manutenção de aviões fora da base têm um custo financeiro e têm outro

custo, que é o da indisponibilidade dos aviões na altura em que precisamos deles e isso é mais difícil de quantificar.

Temos uma grande carência de técnicos de manutenção de aeronaves. As instalações da TAP em Lisboa são as mesmas desde 1974, sensivelmente, e, nessa altura, a TAP operava 20 e qualquer coisa aviões, atualmente tem mais de 80, e, portanto, obviamente, é impossível atender a todas as necessidades de manutenção naquelas instalações.

Por outro lado, temos o problema da saída de técnicos qualificados e de engenheiros que só será colmatada por via da celebração de novos acordos de empresa com condições de mercado, pelo menos, ao nível nacional, já não digo internacional, mas é a única forma de reter pessoas.

Relativamente ao dinheiro que o Estado ainda prevê injetar, não tenho elementos para aferir a necessidade dessa injeção de dinheiro, não sei como é que isso pode ser compatibilizado com o processo de privatização, que se antevê ter início em breve, e não tenho elementos para conseguir responder a essa matéria.

Sobre a sucessão de casos negativos, enfim, é uma matéria que tem vindo a público e, através desta Comissão Parlamentar de Inquérito, temos tomado conhecimento de diversas situações nada abonatórias das anteriores equipas de gestão. Da parte dos trabalhadores é uma grande desmotivação e sofremos com essa descredibilização da empresa.

Os resultados da TAP no anterior ano foram razoavelmente positivos, o que é de assinalar, pois nunca se perspetivou uma recuperação tão rápida e tão notória — aliás, o plano de reestruturação quando foi desenhado, nem foi desenhado com a projeção mais negativa, nem com a projeção mais otimista e, portanto, julgo que estamos no bom caminho.

Obviamente que os cortes salariais aos trabalhadores contribuíram por forma a que os resultados fossem positivos — não nos podemos esquecer disso.

Não sei se deixei alguma pergunta por responder, mas peço a algum Deputado ou Deputada que me chame a atenção e me lembre, se for caso disso.

O Sr. **Presidente**: — Penso que respondeu a tudo.

Chegámos ao fim desta audição, pelo que quero agradecer ao Sindicato dos Engenheiros, Engenheiros Técnicos e Arquitetos e aos Srs. Eng.^{os} João Miguel Carvalho e Pedro Soares a vossa presença e o testemunho que aqui deixaram e com este reconhecimento mostrar a nossa disponibilidade para trabalharmos e, se entenderem, fazer chegar à Comissão mais algum esclarecimento no âmbito desta Comissão de Inquérito, estejam completamente à-vontade, aliás, agradecemos por isso.

Mais uma vez, agradeço a vossa presença, até breve e sucesso nas vossas missões.

Srs. Deputados, vamos interromper os nossos trabalhos, retomando pelas 17 horas e 30 minutos a nossa próxima audição, conforme programado.

Eram 17 horas e 24 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que está reaberta a nossa reunião.

Eram 17 horas e 35 minutos.

Temos agora a audição do Sindicato dos Quadros da Aviação Comercial (SQAC), com a presença do seu Presidente, o Sr. Jaime Santos Silva.

Se estiverem de acordo, suspendo agora os trabalhos para o ir receber.

Pausa.

Srs. Deputados, já temos connosco o Sindicato dos Quadros da Aviação Comercial, representado pelo seu Presidente, o Sr. Jaime Santos Silva, a quem dou as boas-vindas e agradeço a presença.

Sei que vai fazer uma intervenção inicial, pelo que, Sr. Presidente, tem a palavra.

O Sr. **Jaime Santos Silva** (Sindicato dos Quadros da Aviação Comercial — SQAC): — Muito boa tarde a todos os Srs. Deputados e ao Sr. Presidente.

Queria fazer uma pequena nota introdutória, porque tenho assistido a algumas das audições, não a todas, e deparo-me com uma situação que é falar-se da manutenção, do pessoal de cabina e dos técnicos, mas a TAP não é só isto; a TAP é um grande espelho da nação, a TAP também inclui os seus colaboradores que trabalham nos escritórios, no aeroporto e nas escalas. A TAP está presente e é uma embaixatriz em todos os países e em todas as cidades para onde voamos e onde estamos presentes.

O que é que eu quero dizer com isto? Quero dizer que para um avião voar é preciso ter asas, é preciso dar assistência técnica, é preciso combustível, ou seja, todas as partes necessárias para podermos pôr uma aeronave no ar, que serve para transportar passageiros em segurança, que é garantida pelo pessoal de cabina, que presta um serviço de excelente qualidade, e é preciso ver que há alguém por trás que faz os números — que trabalha com reservas, trabalha os passageiros, trabalha com irregularidades e trabalha *slots* —, que não caem do céu. Tudo isto é feito em *background*, nos escritórios e no aeroporto e são esses os sócios que eu represento.

A TAP é um todo, não é só uma parte, e sem todos não funciona.

Se calhar, na Europa, a TAP é a mãe da aviação, ou uma das mães da aviação, pois inventou as rotas e os caminhos para a África, ao nível aeronáutico. Quando descobrimos o caminho marítimo para a Índia, foi com naus. O caminho aéreo para África e para o Brasil, foi com aviões — e fomos nós, outra vez, o povo português.

É esse orgulho que devemos levar, é esse orgulho que os trabalhadores da TAP transportam e passam aos passageiros, pois de cada vez que um passageiro — e vou dar um exemplo — que está em Caracas, na Venezuela, põe os pés dentro do avião e aquela porta fecha-se, miraculosamente, todos os problemas daquele país ficam para trás. A partir do momento em que aquelas portas se fecham, as pessoas sentem-se em território nacional. Quando já estão no ar é quando começam a respirar e a contar as histórias da sua vida e a rir-se, porque estão na nossa liberdade, estão no nosso País, sentem-se reconfortados e seguros.

Obrigado pela vossa atenção, espero responder às perguntas que me vão colocar.

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

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias, do PCP.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados. Começo por cumprimentar o Sr. Presidente do SQAC, Sr. Jaime Santos Silva, e agradecer a sua...

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Um momento, por favor, que não sei onde é que pus a caneta!

Risos do depoente.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Nós fornecemos!

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Se faz favor, pois ficou no carro.

O Deputado do PSD Paulo Rios de Oliveira levantou-se para levar uma caneta ao depoente.

Emprestar, não é preciso dar.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu só tenho uma caneta, não posso emprestar a minha, mas já está aí uma...

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Obrigado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... que o senhor pode usar à vontade, para tomar notas das perguntas.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Cumprimentando, uma vez mais, o Sr. Presidente do SQAC, queria agradecer a sua presença.

Disse, agora, na sua intervenção inicial, que a TAP é um todo, não é só uma parte. Ao longo destas audições, na Comissão de Inquérito, temos vindo a constatar que a operação da TAP tem vindo a ser afetada no seu todo — e não apenas numa parte —, pelas opções que têm vindo a ser impostas pelo Governo e pela União Europeia em nome da reestruturação da companhia.

De facto, em nome da reestruturação da companhia, foram destruídos milhares de postos de trabalho e os trabalhadores foram atacados nos seus direitos, quer no que respeita aos cortes salariais, quer no que respeita à contratação coletiva. A questão que se coloca é que, em nome dessa reestruturação para, supostamente, salvar a TAP, foram impostas medidas completamente contraproducentes.

Gostava que relativamente às áreas e aos setores da atividade operacional da empresa, a que o senhor se referiu — nessa diversidade de áreas e de serviços —, nos pudesse dar testemunho dessa realidade e do impacto desses cortes que, pelas palavras do antigo Presidente do Conselho de Administração, foram «cortes até ao osso» relativamente ao pessoal que fazia e que faz falta e para o que nós alertámos desde o princípio.

Gostava que nos pudesse dar conta do impacto que tem acontecido e que resultado isso tem trazido para a operação da TAP nos vários serviços e nas várias áreas, bem como as medidas que têm que ver com o aeroporto, tal como citou, com a quantidade de pessoas que estão no aeroporto e, diria, com as aventuras e desventuras que têm que ver com o aeroporto, nomeadamente a questão do reduto TAP e as instalações, porque uma coisa é trabalhar numa empresa, num local qualquer, outra coisa é onde essa empresa exerce a sua operação.

Ainda relativamente a esta matéria e sobre a questão do famoso *hub* de Lisboa, que temos colocado várias vezes, tem de ver com o impacto da privatização da ANA (Aeroportos de Portugal), pergunto-lhe se nos pode dar um testemunho dessa realidade, porque com a privatização da ANA e com a Vinci a controlar as operações a TAP foi perdendo centralidade no seu próprio *hub*, o que, julgo, não acontece em mais nenhum *hub* do mundo. Aliás, deve ser mesmo um caso único, a nível mundial, a TAP, de facto, ter perdido espaço no seu próprio *hub* e ter perdido condições operacionais.

Portanto, fundamentalmente, são estas duas ou três questões que gostaríamos de colocar, para que nos pudesse transmitir a perspetiva do sindicato.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Jaime Santos Silva.

O Sr. Jaime Santos Silva: — Ora bem, vou começar pela primeira pergunta.

O plano de reestruturação serviu, e muito bem, para dar continuidade à TAP, mas com aquilo que nos foi entregue por Bruxelas, ou com aquilo que nos foi apresentado por Pedro Nuno Santos — relativo a um plano de recuperação do qual desconheço, completamente, o que é que está lá escrito e o que é que pretendem —, para não sermos sujeitos a um regime sucedâneo, nós assinámos um acordo de emergência com a empresa, no qual abdicámos de muitos direitos que temos no nosso acordo de empresa, abdicámos de um acordo que tínhamos assinado com os privados, de cinco anos de revisão salarial, que tinha vários aspetos, mas que dava algum conforto aos trabalhadores e cujo resultado estava à vista, até dezembro de 2019, com o trabalho efetuado e pelos resultados obtidos pela companhia dado o crescimento que estava a ter.

A pandemia deu cabo de tudo! Não foi só da TAP, mas penso que foi de tudo!

Com isso tivemos cortes no vencimento que, agora, não são de 25 %, pois passaram para 20 %, mas são vencimentos de 2020 — chamo a vossa atenção para isto —, não são vencimentos atuais! Digamos que os vencimentos atuais com os cortes que temos, neste momento, pararam no tempo. Aquilo que, supostamente, seria uma continuidade parou tudo com este acordo de emergência, para além dos despedimentos a que fomos sujeitos.

E porque é que fomos sujeitos a isso? Cheguei a ir às reuniões com os Recursos Humanos da TAP e vi colegas meus — com a minha idade, com 32 anos ou mais —, aqueles que não aceitaram por bem, ou que não se propuseram para sair, estou a falar desses, serem sujeitos a... «ou vais por bem, ou, então, temos de pensar numa forma diferente para serem atingidos os objetivos que a empresa pretende contigo».

Também quero referir que as pessoas que saíram por livre vontade foram uma grande perda para a TAP. Eram pessoas com mais experiência, eram pessoas com muita qualidade e muito *know-how* a nível da aviação não só nacional, mas também da aviação internacional que se foram embora. Falo também a nível de recursos humanos e a nível do direito nacional em termos do mundo laboral e de contratos.

Não quer dizer que os «ossos» não tenham ficado, os «ossos» que ficaram ainda são bons — e são bons! —, mas para serem depois substituídos... É através de formação com esses «ossos» que ficaram por pessoas que vieram de fora e que ficaram a ser chefias dessas mesmas pessoas. Tenho sócios nessas condições.

De vencimentos já falei.

Sobre o aeroporto, vou saltar por cima, porque acho que primeiro tenho de falar no *hub*. O que é que é o *hub*? O *hub* é o ponto por onde passa

60 % do tráfego da TAP, em Lisboa. O *hub* são os 60 % dos passageiros em trânsito que nós trazemos das Américas, dos outros continentes, da África para a Europa e da Europa para as Américas e para a África e para a Ásia também, que a gente ainda vai a Telavive — não nos podemos esquecer dessa escala. É isto o *hub*, ou seja, é a porta de entrada para dar continuidade ao passageiro para o destino final. É isso que é o *hub*. São 60 % e já foram mais. É isso que é o *hub* de Lisboa. Mas, para nós, *hub*, funcionarmos em pleno precisamos de uma sede e precisamos de um aeroporto que ofereça as condições ideais para que isso possa tudo acontecer.

E, para além de uma sede, precisamos que haja apoio. Apoio porquê? Nós não somos o único operador no aeroporto de Lisboa. No aeroporto de Lisboa operam as outras companhias que começaram a ver que nós aumentámos as nossas frequências para os Estados Unidos, para o Brasil e para a África — mas mais Estados Unidos — e começaram a meter mais *slots* para Lisboa e o aeroporto está completamente congestionado neste momento.

No ano de 2019 o verão foi caótico. E vocês devem recordar-se das notícias do SEF (Serviço de Estrangeiros e Fronteiras) de passageiros com esperas de 3 e 4 horas, com os serviços todos entupidos, sendo que os passageiros não conseguiam passar de um lado da fronteira para o outro, ou seja, digamos, não conseguiam passar da área internacional para o lado europeu. Esse é um facto.

Isto para não falarmos, e que já foi referido aqui noutras audições, da questão dos parqueamentos das aeronaves, que nós chamamos *stunts*, nome técnico.

Temos os estacionamento remotos e temos os estacionamento em manga. É claro que a manga é sempre mais apetecível, não só para a companhia, para fazer a rotação da aeronave, como para o passageiro o conforto é outro, pois uma coisa é entrar numa manga, com certeza já tiveram

essa oportunidade, e ir diretamente para o avião, e outra coisa é descer uma escadinha de alvenaria, apanhar o autocarro, esperar um bocadinho, ou junto ao aeroporto ou junto dos aviões, para depois seguir para a aeronave.

Tenho muitas queixas de passageiros e de pessoas que eu conheço, que viajam muitas vezes para Bruxelas e, no ano de 2019, chegaram a estar meia hora à espera, no último voo, para desembarcar, porque não havia assistência.

Quanto ao estacionamento para aeronaves, nesse ano, nós tínhamos os nossos aviões de longo curso, os A330, A900, os A330neo, às vezes, 1 hora e 45 minutos à espera que houvesse vaga para que um avião da TAP pudesse estacionar e desembarcar os passageiros.

Por isso, o *hub* é importante? É. Temos capacidade para ter um *hub*? Temos, mas com condições melhores. Mas há aqui uma série de questões que têm de ser verificadas: as instalações e o mercado de concorrência que temos. Só falam na Ryanair e na EasyJet, mas, neste momento, a EasyJet ficou com os nossos *slots*, como é sabido, e como ficou com os nossos *slots*, o Terminal 2 já é pequenino não chega para a Ryanair nem para a EasyJet e vai de empurrar a EasyJet para o lado nascente.

Ora, nós temos o lado poente do aeroporto e o lado nascente e este é precisamente o lado das mangas e o mais próximo das portas de desembarque e de embarque. É isto que está a acontecer. A TAP está a ser empurrada para os remotos. Está, é um facto! A TAP, mas não é só a TAP, são os passageiros também, os nossos clientes. São aqueles clientes que se mantêm fiéis à companhia, é a nossa diáspora. É uma imagem que nós também passamos, porque, apesar de tudo, a nossa diáspora prefere a companhia, prefere a TAP, prefere pôr os pés em Portugal quando entra no avião.

Não podemos esquecer, também, e quero referência a isso, o Porto, não podemos esquecer Faro, não podemos esquecer Funchal, Porto Santo, os Açores. Isso faz tudo parte de Portugal. Temos o *Flightradar*, que é uma

aplicação que qualquer pessoa pode ter, e custa-me um pouco ver a chuva de aviões estrangeiros que voam para lá. E nós, com os nossos «slotezinhos», fazemos aquilo que eles não fazem, que é aterrar com condições meteorológicas que o permitem, claro, é óbvio, mas os nossos comandantes ainda são aqueles senhores que vão lá, chegam lá e levam o nosso povo e trazem o nosso povo e os turistas todos.

Isto para não falar, e eu não vou deixar de dizer isto, no facto de nós termos a Vinci, que todos os anos tem lucros estrondosos, mas em todos os invernos há baldes espalhados pela aerogare, na área internacional e europeia, a apanhar a chuva que cai do teto... Como é que é possível? Naquela área internacional de que eu falei, onde os passageiros passavam, em 2019, aquilo ficava completamente cheio, tinha uma casa de banho que dava para 4000 passageiros que estavam lá, à molhada, com crianças, mães grávidas, pessoas indispostas e nervosas... Como é possível haver só uma casa de banhozinha ali para as pessoas se servirem? Como é que é possível?

Tudo bem que não era só para uma pessoa, pronto, seria para 10, 20, mas estamos a falar de 4000... E ninguém quer sair da fila porque, depois, perde o lugar e tem de passar o passaporte ou o bilhete de identidade para vir cá para este lado.

Para os trabalhadores, para quem trabalha na placa, que é onde estão os aviões, como é que é possível não haver uma casa de banho? As pessoas que precisam de ir à casa de banho têm de vir à aerogare. Só para vocês terem uma ideia, de uma ponta do aeroporto para ir à outra ponta do aeroporto, se tudo estiver a correr bem, são, pelo menos, 15 minutos. Isto se não houver nenhum avião a sair no meio do percurso, porque muitas vezes temos de esperar porque há um caminho de circulação por trás de onde as aeronaves estão estacionadas.

Não posso largar a operação para ir tratar das minhas necessidades. Das duas, uma: «Que se lixe!» e atrasa-se o voo, ou então as minhas

necessidades estão em primeiro. E como somos poucos, temos de recorrer a várias emergências: *hub*, aeroporto, instalações.

E agora temos um grande problema: a pontualidade da TAP. Pois, sim, a gente vende pontualidade aos passageiros, mas a pontualidade da TAP está sujeita a estas condicionantes todas, ou seja, às condicionantes externas, que é o aeroporto, os *slots*, o *open sky* — Bruxelas controla tudo e mais alguma coisa, mas não controla nada —, às greves que temos tido agora, de França, já que para sobrevoarmos o espaço aéreo temos de dar uma voltinha maior, o que condiciona tanto a saída dos aviões em Lisboa como condiciona a saída dos aviões de lá.

Nós vendemos um bilhete ao passageiro e dizemos «transporto-te daqui para ali, embarcas a esta hora, desembarcas àquela». Mas, isso não acontece. Posso ter o avião fechado e os passageiros estão lá 60 minutos, 45 minutos, 30 minutos lá dentro. Mas se não sai, não é pela TAP; é por razões externas.

Bem, não sei se respondi a tudo.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, vou ser razoavelmente sintético.

Queria só colocar-lhe quatro questões, sendo a primeira relativa à vossa avaliação sobre os impactos que teve, na operação da TAP, o tal plano de reestruturação que ninguém conhece, mas que toda a gente sente a começar pelos trabalhadores da TAP.

Consideram ou não, com toda a informação que tem saído, que houve uma gestão política desse *dossier* para impor maiores sacrifícios aos trabalhadores do que aqueles que, na verdade, seriam necessários? Dito de

outra forma, considera que Bruxelas tem as costas largas para algumas das decisões estratégicas que foram tomadas?

Uma segunda pergunta, em relação à forma como Neeleman pagou a sua entrada na TAP, aparentemente com dinheiro da própria TAP. Tinham informação disso ao longo do processo da entrada e do tempo que o Neeleman esteve na TAP? Ou quando é que tiveram acesso a essa informação? Como é que a denunciaram, se denunciaram, junto da tutela?

Questiono-o também quanto ao impacto que a unidade de manutenção no Brasil teve nas contas da TAP. Toda a gente já percebia que aquilo era um buraco sem fundo, no entanto, desde que se entrou até se sair, passou demasiado tempo e a TAP sempre a sangrar dessa ferida aberta.

A última pergunta é sobre a privatização. Foram envolvidos em alguma conversa com a tutela sobre essa matéria? Tem algum conhecimento do processo em curso, das intenções que estão em cima da mesa, que possa partilhar connosco?

São estas as minhas perguntas.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Ora bem, em relação à operação, desculpe, a primeira...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sobre os impactos.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Os impactos da reestruturação na operação são muitos e já foram referidos aqui em várias audições.

Se eu não tenho pessoal da manutenção para libertar o avião, para a aeronave poder voar, o avião atrasa e temos de esperar que venha uma intervenção... E não é um; são 88 aviões! Tudo bem que alguns estão a voar, mas são 88 aviões mais dois que foram transformados em cargueiros e agora estão a ser outra vez transformados em aviões comerciais para passageiros.

Se não temos tripulantes suficientes para garantir a segurança e a qualidade de serviço a bordo, também não voamos, ou atrasamos e esperamos que venha alguém — e contamos com a boa vontade, também, é um facto —, ou então, cancela-se o voo.

O que significa cancelar um voo? Cancelar um voo não é «cancelou» e pronto; não, cancelar um voo tem o impacto de termos de desembarcar o voo, desembarcar o tráfego que esse avião levava, prepararmo-nos psicologicamente para dizer àquelas pessoas que, das duas, uma: ou estão protegidas nos voos seguintes, quando os há, ou vão para um hotel, se houver; ou lamentamos, mas têm de ir procurar pelos seus próprios meios um hotel, porque a TAP não tem; ou damos uns *vouchers* para poderem tomar as refeições, mas ficam no aeroporto.

Nenhum dos cenários é agradável, nem para o passageiro, nem para nós, que sofremos agressões verbais, agressões físicas. No entanto, tentamos dar o melhor possível aos passageiros, não os queremos deixar ficar mal, como algumas companhias fazem em Lisboa: fecham a porta, as pessoas podem bater à porta, mas ninguém os atende!

Nós não; nós vamos ao encontro desses passageiros e dessas irregularidades, primeiro, tentando protegê-los nos voos seguintes, o mais rapidamente possível, voos esses que, às vezes, chegam a ser três dias, e tentando proteger os passageiros o máximo que pudermos, dando prioridade às famílias, às crianças, aos deficientes e aos mais carentes e necessitados e, depois, aos restantes passageiros, sendo que todos eles pagaram bilhete e todos eles têm direito.

Lisboa — e está-se a aproximar o verão, e antes do verão temos aí a Jornada Mundial da Juventude — tem os hotéis todos cheios. Lisboa não tem autocarros para levar os passageiros para os hotéis... Em 2019, chegámos a levar passageiros para Fátima, para saírem daqui à meia-noite e às cinco da manhã estarem no aeroporto.

Não é esta a TAP que a gente quer. O que é que aconteceu? Reduzimos aeronaves. Precisamos de mais aviões, temos *slots* para tantos países, a África do Sul ficou para trás, era uma das escalas que íamos fazer; Bogotá fechou, também estava a dar; Manaus fechou, estamos a voar só para Belém.

Temos muito por onde ir, muito por onde escolher, temos *slots* em imensos países, até para a Argentina, para Buenos Aires, mas não estamos a voar. Porquê? Estamos limitados aos aviões. Porquê? Porque não há pessoal. Precisamos de mais tripulantes, precisamos de mais aeronaves, precisamos de mais manutenção, precisamos de mais técnicos que percebam de bilhetes, reservas, e que consigam negociar isto com quem vende os lugares que estão a bordo, e que percebam.

Sobre o Neeleman não tenho conhecimento. O que sei ou o que ouvi falar foi através dos *media*. Para mim, Neeleman foi uma pessoa que teve uma visão estratégica, colocou cá os Airbus Neo e que soube aproveitar a nossa proximidade com o continente americano, tanto do Norte como do sul, e, com aviões mais pequeninos e motores mais económicos, conseguiu fazer a travessia do Atlântico. É isto que tenho a dizer sobre o Neeleman.

Não me posso esquecer que foi com o Neeleman que a gente conseguiu esta revisão salarial para cinco anos.

Mais não lhe posso dizer, não sei. Ele também fez uma certa pressão para que o aeroporto funcionasse melhor, mas, infelizmente, não dependia só dele.

Sobre a VEM, a VEM é muito antiga, já é do tempo do Sr. Fernando Pinto, é muito antiga. Na altura, como já foi dito aqui, era um sucesso, era abrir portas para podermos fazer a manutenção de aeronaves de outras companhias no Brasil e, de repente, foi um buraco negro, foi aquela estrela que suga todas as estrelas.

Nas reuniões, de três em três meses, que estávamos a ter com o Neeleman, com a administração, desde o tempo dele, as contas eram sempre

a descambar... Nunca ouvimos, desde esse tempo para cá, alguém dizer que foi um bom investimento, que valeu a pena. Mas, também nunca ouvimos dizer: «Agora é que é, agora é que vamos fazer o *break even*»... Não.

Quando chegou o Sr. Neeleman e o Antonoaldo era o CEO, a resposta é que estavam a contratar uma equipa de advogados no Brasil, que conheciam a legislação local para fechar, de uma vez por todas, este negócio. Isto é o que nós ouvíamos nas reuniões.

Sobre privatização, não tenho conhecimento.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Cristina Sousa, do PS.

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

Começo por cumprimentar o Sr. Presidente Jaime Silva, pela sua presença aqui.

Efetivamente, já ouvimos muitos sindicatos, pois são estes os interlocutores que têm o conhecimento único das empresas do Grupo TAP, quem de perto tem contactado com os responsáveis da TAP, quem tem a informação e quem tem tido acesso a essa informação e também é importante sentir a forma como veem o presente e como sentem o futuro.

Nesse sentido, Sr. Presidente, começo por lhe colocar uma questão, que tem a ver com as relações institucionais, nomeadamente com os canais de comunicação existentes entre os sindicatos e o Conselho de Administração, isto porque o Sr. ex-Presidente do Conselho de Administração, Dr. Manuel Beja, disse, nesta Comissão, que, para ele, era importante o diálogo entre a administração e os trabalhadores.

Nesse sentido, pergunto-lhe que canais institucionais de diálogo têm existido com o sindicato, e pedia-lhe que se referisse, em particular, ao período entre 2020 e 2022.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — O Sr. Manuel Beja, nunca o vi e não conheço o senhor.

Relativamente aos canais de comunicação, não havia canais de comunicação. A Sr.^a Ourmières, a Christine, simplesmente chamava os sindicatos... Primeiro, foi a apresentação e, com o decorrer dos tempos, tivemos algumas reuniões em que era a senhora que nos chamava para nos apresentar as dificuldades das contas e da gestão que estava a ter.

Quero referir também que a senhora não falava primeiro com os sindicatos; a senhora primeiro fazia um *webstreaming* com todos os funcionários da companhia, todos os meses — primeiro! — e depois é que falava com os sindicatos, se achasse oportuno.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Então, pergunto-lhe se considera que o não envolvimento sistemático entre a Administração da TAP e os representantes dos trabalhadores pode, de alguma forma, ter condicionado negativamente as decisões de gestão da própria companhia.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — É assim: os sindicatos não vão intervir na gestão de uma CEO, não é? Ela está lá para fazer o seu trabalho. O que nós fazemos é ouvir os nossos associados a queixarem-se de todos estes fatores, de todos estes pontos para que chamei à atenção e comunicamo-los às nossas direções, os próprios diretores sabem disso.

É claro que quando chega a extremos, tentamos passar a informação, mas não chegou a acontecer. Mas, se houvesse o diálogo, como tínhamos com a administração de Fernando Pinto e de Antonoaldo Neves, que nos recebiam regularmente, ouviam e apontavam quais eram os problemas e falávamos português, era diferente.

Isto de falar português tem um motivo: não precisamos que quem venha fale português; agora, é triste que na última reunião em que nós estivemos e vieram apresentar-nos as contas, quando alguns elementos da direção quiseram falar em português, a palavra foi-lhes cortada e disseram: «não, tudo em inglês, porque temos aqui representantes de outras companhias, alguns interessados, e não percebem português». Isto é triste! Eu estou no meu País, se tiver um CEO que é estrangeiro, faz um esforço, penso que é como nas equipas — desculpem estar a chamar o futebol para aqui, mas é assim que funciona —, em que eles fazem um esforço para entender língua para o país onde estão a trabalhar. Aqui, a gente percebia que a senhora entendia aquilo de que falávamos, mas não havia um esforço da parte dela.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Sr. Presidente, mudaria agora de tema e passaria aos acordos de emergência.

Relativamente a este ponto, considera que os auxílios do Estado foram essenciais para garantir a viabilidade da companhia naquele momento?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Já tinha referido que sim, que foi importante. É importante, mas, por favor, não se esqueçam do bem que é a TAP para o Estado em termos de entrada de dinheiro, não só de impostos, como a de todas as companhias, *stakeholders*, que fornecem a TAP, agências de carga, agências de turismo, prestadores de serviço, os tais *stakeholders*... A TAP não é pequenina, é muito grande, dependem todas de nós.

Este acordo de emergência foi importante, mas estou de acordo com alguns colegas meus que dizem que deveria ter havido o apoio das fronteiras fechadas e o apoio da covid. A TAP não teve isso, tivemos de ir logo para um plano de reestruturação. As outras companhias tiveram, mas nós não tivemos. Foi-nos explicado muitas vezes, por Pedro Nuno Santos, que não

era possível, que não estávamos abrangidos por essas condições, mas também é um facto que, quando veio o plano de reestruturação, veio tarde, já tinham passado seis ou sete meses. E em janeiro, estas companhias, Air France, Lufthansa, KLM, tudo o que era Europa, estavam a pedir dinheiro e auxílio a Bruxelas. Tudo, em janeiro.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Há um debate que se tem feito muito, relativamente aos auxílios do Estado, e há um número de que se tem falado muito, os 3,2 mil milhões de euros injetados pelo Estado e que são referidos com muita insistência, mas nem sempre são referidos os postos de trabalho, diretos e indiretos, que a insolvência da TAP representaria.

É nesse sentido, Sr. Presidente, que lhe coloco a seguinte questão: tem ideia de quantos seriam os postos de trabalho, diretos e indiretos, perdidos em caso de insolvência da companhia em 2020?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Não lhe sei dar números, mas dos 10 000 ficaram 6000, e desses 6000 muitos deles estão casados com funcionários que trabalham para estes prestadores de serviço. Estou a falar do *handling*, estou a falar do *catering*, estou a falar de tudo, desde seguranças a polícias, colegas que trabalham para o aeroporto... Isto acaba por ser uma família muito grande. Se a TAP fechasse, não fechava só a TAP.

Penso que 50 % dos voos que operam em Lisboa — estou só a falar de Lisboa, mas não se esqueçam que temos os outros aeroportos a nível nacional — são voos TAP. As companhias dependem, em grande parte e maioritariamente, da TAP e quem trabalha e presta serviços à TAP são todos estes trabalhadores.

Imaginem o que é que fechar a TAP — o tal buraco negro! —, imaginem o que é que isto condicionava. Não são 6000 trabalhadores, é

muito, mas muito mais do que isso. Se calhar, se à frente desse «6» pusermos um zero, não deve estar muito longe.

E isto, em termos de custos para o Estado, era um grande encargo. Em vez de ter lucros, em vez de ter os descontos que os trabalhadores dão ao Estado e em vez do trabalho que é dado a todos estes prestadores de serviços. Também a qualidade de serviço que nós prestamos aos clientes, porque os clientes... Vejam uma coisa: o português que sai daqui, que vai apanhar um avião para o Brasil... Se não houvesse TAP, o português tinha de sair daqui, ir para a Europa Central, apanhar um avião para ir depois à Bahia e apanhar um avião no Brasil, e vice-versa.

É isto que vai acontecer se acabarmos com o *hub*. Em Portugal, é só voos nacionais — ilhas, Porto, Faro, Lisboa; o resto desaparece, por magia.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Para finalizar, uma última questão, Sr. Presidente.

Relativamente às medidas voluntárias — como as rescisões de mútuo acordo, o trabalho a tempo parcial, as licenças não remuneradas de longo prazo, além da redução de salários dos trabalhadores do Grupo —, como é que, no sindicato que representa, percecionaram a existência destas mesmas medidas voluntárias?

Pergunto-lhe também se acompanharam a implementação dessas medidas e quais os resultados que, objetivamente, atribuem a essas mesmas medidas.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Os resultados só podem ter sido financeiros, para a empresa, porque foi um encaixe: aquilo que não pagaram aos trabalhadores e aquilo que deixaram de pagar a muitos trabalhadores que se foram embora.

Uma empresa que despeça um trabalhador que já tenha a minha idade, ou um pouquinho mais, com o vencimento que paga a esse trabalhador, ao fim de três anos tem uma margem de lucro enorme, porque, com o vencimento desse trabalhador, se calhar, se quiser empregar e se ainda estiver a funcionar, consegue meter três ou quatro.

Quem sofreu com estes cortes foram os trabalhadores. Além da redução, estão a tapar o buraco dos outros 4000 que se foram embora — porque éramos 10 000, passámos a 6000 e estamos a fazê-lo! Para não falar que muitos deles passaram a teletrabalho e trabalham em casa. Também houve essa opção, de trabalhar em casa. Tomam conta da família, em casa, e estão em teletrabalho. E foram muitos!

Digamos que o reduto TAP ficou mais arejado. Infelizmente, o convívio que havia desapareceu. Agora, é tudo por *streaming* e as reuniões são feitas também pelo computador. As pessoas estão em casa e estão a trabalhar e aí também houve um encaixe: não pagam refeições aos trabalhadores. Há formas de encaixar mais dinheiro.

Nós continuamos, estamos presentes e o «osso» continua a vestir a camisola, porque é a nossa bandeira, é o nosso orgulho. De todos! Eu, aqui — vou ser um bocadinho mauzinho —, também represento muitos sócios reformados e não é bonito aquilo que a gente ouve... Eles, coitados, estão inconformados com as notícias que saem, da TAP, diariamente, com aquilo que ouvem, dos confrontos, daquilo que eles construíram, porque foram eles que construíram a TAP, são o início, a paideia da companhia. Esses, em casa, também estão a sofrer, e eu sei porque eles falam comigo.

O Sr. **Presidente**: — Vai agora usar da palavra a Sr.^a Deputada Patrícia Dantas, do PSD.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Muito obrigada, Sr. Presidente.

Agradeço a presença do Sr. Presidente do Sindicato dos Quadros da Aviação Comercial.

Sr. Presidente, já reuniu com o CFO Gonçalo Pires?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Gonçalo Pires? Não.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Mas sabe quem é o CFO?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Pode-me esclarecer, por favor?

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — É o responsável da administração pela área financeira.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Sim. Com o atual?

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — É o antigo e o atual. Mantém-se o mesmo: Gonçalo Pires.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Estivemos reunidos nas reuniões em que estava a Sr.^a Christine.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — E com o Gabinete de Recursos Humanos?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Sim, nas reuniões em que a senhora também esteve presente.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Sempre com a presença da Sr.^a Christine?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Sempre com a presença da Sr.^a Christine.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Quais foram os seus contactos com o Governo, o anterior e o atual? Portanto, com o Ministro das Infraestruturas, o anterior e o atual?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Ora bem, com o Dr. Pedro Nunes Santos, foi na altura em que estávamos a rever o acordo de emergência, em que ele participava e entrava nas reuniões, na altura da covid era tudo por videoconferência e, aí, sim, ele esteve presente. Fisicamente, fomos uma vez ao Ministério das Infraestruturas, julgo que, antes da apresentação da Sr.^a Christine.

Relativamente ao Dr. Luís Rodrigues, tivemos uma reunião, a 20, em que ele se apresentou a todos os sindicatos.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Alguma vez reuniu com o Dr. Guilherme Dray?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Não, não.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Em relação ao Sr. Ministro, Dr. João Galamba, já reuniram?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Afirmativo, foi depois de destituir a Sr.^a Christine. Os sindicatos foram chamados, também para ele se apresentar aos sindicatos.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Assinaram uma carta a dar 30 dias ao novo CEO, Dr. Luís Rodrigues, para apresentar propostas que viessem ao encontro das vossas preocupações. Já tiveram resposta?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Negativo.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Quais são as vossas expectativas?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — As minhas expectativas são de que as nossas preocupações sejam levadas em consideração, visto que estamos a ter uma recuperação superior ao ano 2019. E estamos a chegar a um ponto, como já foi referido aqui, em que não é só na manutenção que as pessoas estão a sair, não é só na manutenção que há pessoas que estão descontentes; houve muito boa gente que saiu, sem um acordo, para outras empresas.

Na área onde trabalho, que é o *hub* de Lisboa, tínhamos muitos trabalhadores e colegas de trabalho que estavam a contrato, já iam no terceiro contrato, e a pandemia estragou-lhes a possibilidade de entrarem como efetivos.

Neste momento, recuperámos outra vez o número simpático para podermos dar continuidade à operação que vamos ter. Também é tudo contratado — maioritariamente, claro! —, mas aqueles bons elementos que estiveram cá três anos ou mais não voltaram. Não voltaram!

Nós demos formação a muitos trabalhadores, não só na minha área, mas noutras também, que, depois de acabarem os contratos, se foram embora e não voltaram; procuraram outros caminhos e estão a ter sucesso noutras empresas e a ganhar mais, também é um facto — estão a ganhar muito mais!

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Posso questionar quantos trabalhadores da TAP tem o vosso sindicato?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Na TAP, efetivos, este sindicato tem 88.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — E quantas pessoas saíram no âmbito do plano de reestruturação?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Não sei precisar esse valor, teria de consultar os meus dados.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Em relação, agora, a esta fase, que é o verão IATA — como se determina na aviação —, como é que prevê a operação?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Desculpe, podia repetir?

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Como prevê a operação para o verão IATA?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Está a referir-se a este verão que se aproxima?

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Sim.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Não posso dizer o que é que prevejo, o que posso dizer é que vamos fazer todos os possíveis — e os trabalhadores estão cientes disso —, que não vai ser fácil, mas que vamos fazer todos os possíveis para garantir aquilo que vendemos aos nossos clientes.

Vamos estar lá, vamos estar presentes, vamos, quase de certeza, lidar com prolongamentos por irregularidades que irão suceder, tendo em conta

todas aquelas situações que nomeei ainda há pouco, que são fatores externos à companhia, e às condições que temos no aeroporto.

Há falta de pessoal, tenho de ser franco convosco, há falta de pessoal! Se não tenho manutenção para fazer os *checks* dos aviões, se não tenho tripulações para fazer um voo, vai ser muito difícil e a segurança está primeiro. Há coisas que têm de ser feitas, não se pode pôr para o lado assim o livrinho, fechar os olhos. Não, isso é impossível. Estamos sujeitos a multas enormes, não convém nem entrar por esse campo, nem nunca a TAP faria isso, pôr em risco seja o que for. A segurança está primeiro!

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Uma questão relacionada com o que nos disse há pouco, quando falou da sobrevivência da empresa só com o apoio covid-19: acha que teria sido possível a companhia ter sobrevivido apenas com esse apoio, no âmbito dos auxílios do Estado que estavam a ser permitidos?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Eu não sou um gestor. Não posso dizer que tenho as contas na mão ou que sei quais são os meios financeiros que a companhia tem para sobreviver a uma situação como esta por que passou. Eu só sei aquilo que se passou, aquilo que aconteceu e aquilo que a gente ouve nos *media*.

Agora, dizer que teria conseguido, não posso dizer isso. Só sei que estou aqui, só sei que estão 6000 trabalhadores na TAP e que a TAP está a funcionar e nós continuamos a dar o nosso máximo para que ela continue a funcionar. Isso é que eu sei!

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Como é que vê esta situação, a cambalhota, no fundo, ideológica, a mudança de o Governo ter assumido uma companhia de bandeira, uma companhia que era pública, para agora

uma privatização que pode ir até aos 100 %, conforme foi anunciado recentemente pelo Governo?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Na reunião que eu tive com o Dr. João Galamba, tive duas preocupações: uma, os *slots*; a outra, o *hub*.

Agora, não tenho bola de cristal, mas tenho uma preocupação. O privado que vier para aqui tem de garantir isso, mas o privado que vier para aqui quer atingir objetivos financeiros e comerciais. Se ele garantir que o *hub* fica em Lisboa, se ele garantir que mantemos os *slots* e que a gente possa crescer em termos de companhia, não vejo qual é o mal.

A companhia ficar nacionalizada? Sim, mas atenção: por favor, não deixem correr outra vez estas notícias todas nos *media*. A TAP sempre teve algum representante do Governo a controlar as contas da companhia. A TAP só foi ajudada agora com a covid-19. Por favor, controlem as contas, estejam presentes. Controlem, vejam o que está a acontecer.

Isto já vem desde os sócios reformados, e eu tenho 32 anos. Sempre houve estas histórias que a gente ouvia falar... Certezas, não temos. Mas é muito estranho uma companhia que cresceu tanto, que tinha mais para crescer, que tem possibilidades para crescer e tem todas as condições e, de vez em quando, lá vem um balde de água fria! Nós não sabemos de onde é que vem, mas, depois de levar com o banho, os funcionários erguem-se, põem-se de pé, e vamos avante, vamos levar a nação para a frente.

É só terem um bocadinho de, não é respeito, é: «naveguem ao nosso lado»; o resto fazemos nós, mas naveguem. Quando eu digo navegar, é estar ao nosso lado, perceber o que é que se está a passar e não deixar sair do rumo.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Essa situação de controlar os dinheiros públicos alguma vez foi manifestada, por exemplo, pelo vosso sindicato ao CFO ou até aos Ministros?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Pessoalmente, desde que sou o presidente do sindicato, não. Dos meus antecessores, não sei, não posso falar por eles.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Em relação às duas preocupações de que falou, dos *slots* e do *hub*, acha que isso deve ser uma garantia a ser dada pelo Estado, através, por exemplo, do caderno de encargos, ou do próprio interessado em adquirir a companhia?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Tem de ser do Estado porque o próprio interessado pode dizer: «Sim, senhora», mas nós não sabemos o que é que fica lá escrito depois nas letrinhas mais pequeninas, não é? Tem de haver uma garantia forte, porque o Estado tem a ganhar com isso, ou melhor, tem o Estado, tem o povo português, tem toda a gente! Se eu espremer uma laranja e ficar só a casca ou o caroço, é o caroço que o Estado vai comer, não é a laranja inteira.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Em relação a uma situação que, penso, tem muito a ver com os seus associados, com uma área de intervenção dos seus associados, e que também tem sido notícia, pergunto-lhe se tem conhecimento do valor das compensações dadas pela companhia a clientes através de *vouchers*, não só numa perspetiva do que já foi emitido — que já foi notícia e que, penso, ascende a 700 e muitos milhões de euros —, mas também, e, essencialmente, neste caso, dos que faltam emitir, isto é, de reclamações que foram feitas e ainda não foi dada resposta aos clientes.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Está a referir-se a custos?

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Estou a falar de compensações. De *vouchers* ou de outros tipos de ressarcimento a clientes.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — A parte jurídica e quem trata da parte de compensação dos passageiros é que sabe como é que isso está a ser feito, espero eu.

Tal como referi, primeiramente tentamos proteger o passageiro para que ele possa ir no voo o mais rapidamente possível. Inclusive, muitas vezes, nós cancelamos um voo — vou falar de um longo curso, Rio ou São Paulo — à noite e, no dia seguinte, logo de manhã, temos esse mesmo equipamento, que estava avariado, a voar, porque a manutenção esteve a trabalhar a noite toda. É isso que nós pretendemos.

Entretanto, vamos dar compensações aos passageiros e compensar é: nós damos refeições, tentamos dar o hotel, se estiver ali perto do aeroporto, melhor, vemos transportes para levar os passageiros para o hotel, não deixamos o passageiro abandonado, tentamos dar aquilo a que ele tem direito dentro das nossas possibilidades e condições.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Talvez não me tenha feito explicar.

Estou a falar mais de *vouchers* de compensação, portanto não propriamente de cancelamentos ou de atrasos. Há conhecimento dos que já estão emitidos e para usufruto dos clientes, mas faltam ainda muitos, com certeza, que ainda estão por emitir.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Os *vouchers* são emitidos logo na altura em que há uma irregularidade. Quando há uma irregularidade, nós, que estamos ali no *hub*, quando sabemos que temos uma irregularidade com os passageiros ou com o voo, em reserva, fica logo registado que esse passageiro tem direito ao *voucher*. O passageiro não fica abandonado.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Posso fazer um esclarecimento?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Não estou a perceber, Sr.^a Deputada, peço desculpa. Dê-me um exemplo, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Por exemplo, em casos de cancelamentos de voos ou até de atrasos, na vossa linha, no vosso *call center* ou até por *e-mail*, pode-se fazer as reclamações e há um conjunto de situações que são reportadas por essas vias. É dessas que estou a falar, não das por assistência direta no *call center* por contacto pessoal.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Sobre o *call center*, sinceramente, não a posso ajudar muito. Estaria a falar sobre uma área que não me pertence. Estou a falar do que acontece de imediato no terreno quando nós temos uma irregularidade.

Veja que, quando há uma irregularidade, não só a nível nacional como fora do País, quando há uma avaria lá fora ou quando alguns passageiros não podem viajar, há uma atuação no *hub* logo para tentar proteger esses passageiros e ficar registado o que quer que eles necessitem e a que tenham direito. Fica tudo lá escrito, na reserva, as compensações que o passageiro tem.

Poderá haver alguma queixa em que o passageiro não esteja satisfeito, e aí, sim, entra em contacto com o *call center*. É diferente.

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

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

Cumprimento o Sr. Jaime Santos Silva e agradeço a sua disponibilidade para vir à Comissão.

Sr. Presidente, gostava de lhe colocar uma primeira questão para ver se reconhece esta afirmação. Numa reunião com alguns sindicatos, não sei se o sindicato a que o senhor preside estava presente nessa reunião, houve um interlocutor que se referiu nestes termos a muitos trabalhadores: «Vocês vão para a rua. Seja a bem, seja a mal.»

Tem conhecimento disto? Se sim, quem proferiu esta afirmação?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Vou ser honesto, não me recordo se ouvi tal coisa. Se ouvi, não me recordo. Não posso fincar a pés juntos que ouvi esse comentário.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Alguma vez, em reuniões ou não, teve conhecimento, por quem esteve reunido na altura com o Ministro Pedro Nuno Santos, se ele terá dito alguma coisa de género: vocês vão para a rua, falta escolher se vão a bem ou se vão a mal, mas vão mesmo ser despedidos?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Nunca ouvi esse comentário, sinceramente. É a primeira vez que estou a ouvir.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Tem conhecimento ou estava presente numa reunião em que João Galamba terá dito a um dirigente sindical: «Isto para mim acaba aqui, a reunião encerrou», e saiu porta fora?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Não, não estive presente nessa reunião.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Dr. Ricardo Paes Mamede — o nome diz-lhe alguma coisa?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Não.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — É a escolha dos sindicatos para representante na gestão da TAP.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Obrigado por me avivar a memória.

O nome, não o conhecia como tal. Ou, quer dizer, vou ser sincero, nunca me reuni com ele. Foi uma escolha dos trabalhadores, e bem é bom termos um representante dos trabalhadores junto à administração, mas falta a essência.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, eu gostava, se puder ser, que desenvolvesse um bocadinho esse «mas».

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Sinceramente, não posso dizer que ficava à espera de, porque também nunca o contactei. Normalmente, quando precisamos de algo, contactamos para obter uma resposta. Não o contactei nesse sentido, por isso não posso fazer grandes comentários.

Sinceramente, não posso falar, porque posso estar errado... É um colega nosso que está lá presente, ouve, mas não tem poder de ação, mesmo que a palavra dele chegasse à administração, com esta senhora, não... Ele nem nunca esteve... Aliás, não sei se ele esteve presente uma vez numa dessas reuniões com a Christine... Ou melhor, esteve quando ele foi apresentado, porque, de resto, não vi a presença dele. Faria todo o sentido que ele estivesse presente e fizesse algum comentário, ou opinasse, mas não. Eu também não fui contactado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O seu sindicato votou favoravelmente estas escolhas, esteve na origem da decisão? Pode falar-nos um bocadinho sobre isso?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — O sindicato não votou. Quem votou foram os trabalhadores.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Os sindicatos escolheram nomes, os trabalhadores votaram. Foi com a sua concordância que este nome foi escolhido para os trabalhadores votarem?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — As pessoas podem escolher em quem votam. Eu não fiz pressão sobre ninguém, nem sobre nenhum nome. Vou ser sincero.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Mudando um bocadinho de assunto, um dirigente sindical disse há poucos dias, aqui, na Comissão, que o caso Alexandra Reis seria a ponta do icebergue e que há muito mais para comentar.

Numa audição seguinte, outra dirigente sindical disse que não pode corroborar essas palavras, mas que o que se ouve nos corredores é que sim, se calhar, o caso Alexandra Reis é uma pequenina ponta do véu. O que é que nos pode dizer sobre isto?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — É assim, a gestão é feita pelo CEO. Como fazem ou deixam de fazer, está nas mãos deles. Ouve-se muita coisa, mas é assim: sem factos e sem elementos não posso dizer «sim ou sopas», pois estou de mãos atadas. Nós só soubemos destes casos todos de ouvir falar... Ouve-se falar, mas o que se ouve falar... Ouve-se falar muita coisa.

Nós só soubemos desses casos através dos *media*, foi assim que as coisas nos chegaram, pelo menos a mim. Não andei atrás, não estive a bater à porta e a perguntar: «Olha, recebeste *x*? Como é que foi, como é que fizeste isso?» Nem sei quem é que recebeu o quê, como e quando. Não sei! Não sei e não posso fazer comentários sobre isso. Não há factos, não há dados. Aliás, nem nos dão sequer esses dados. Isso passa tudo pela administração, nesta e nas anteriores.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Presidente disse há instantes que a gestão compete à CEO. Acha mesmo que na TAP era assim, ou a gestão competia a Pedro Nuno Santos e, posteriormente, a João Galamba?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Eles representam o Estado, que é o acionista maioritário, mas escolheram uma pessoa para gerir a companhia. O que é falado entre eles, eu também não sei. Nós só vemos o seguinte: um acordo de emergência, os cortes salariais que as pessoas sofreram, a denúncia de um acordo de empresa, a 31 de dezembro, que foi impecável para fazer passagem de ano... Aliás, já enviámos a contraproposta e estamos à espera de uma resposta.

Isso é o que nós sabemos, ou seja, as dificuldades em que os nossos associados e colegas de trabalho vivem, por vezes, para fazer face às contas, e as dificuldades que têm — e anda não falei disto, mas acho que é oportuno — em trabalhar por turnos, entrar às 5 horas ou 6 horas da manhã, sair à 1 hora ou às 3 horas da madrugada e não ter infantário onde pôr os filhos; verem a UCS (Cuidados Integrados de Saúde) ser deslocada, não percebo porquê; e esta suposta ou pretensa deslocação da sede da TAP para outras instalações, que também exigem obras para ser possível trabalhar lá, quando podemos fazer obras no nosso reduto, que é uma construção muito antiga,

muito sólida. Mas eu também não sou engenheiro, nem arquiteto, e cabe à administração ver isso.

Nós queremos e gostaríamos de ver o reconhecimento do esforço e do trabalho que os funcionários da TAP fazem para manter a bandeira da companhia no alto. Sim, tivemos o apoio do Estado para manter a companhia, mas também estamos sempre presentes quando a companhia necessita de nós.

Neste momento, não estou a falar de 2023, mas tenham um bocadinho de bom senso: reponham os cortes que sofremos desde 2020, de 20 % no ordenado, que faz uma diferença abismal, e vocês não fazem ideia. Estou a falar de um funcionário, imaginem uma família um casal que vive desses vencimentos.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, agradeço-lhe a resposta e até foi bastante exaustivo, mas não foi bem isso que perguntei.

O Sr. Presidente disse, e muito bem, que é à administração que compete gerir, e nós concordamos, da mesma forma que ao acionista compete acompanhar e, depois, pedir satisfações das atividades de gestão.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Sim.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O que lhe perguntei, clara e objetivamente, foi se o acionista extrapolou as suas competências com Pedro Nuno Santos e, posteriormente, com João Galamba, tendo, basicamente, assumido o papel de gestão.

Todos os sindicatos com quem temos falado dizem — e já era essa a nossa perceção — que o Governo reunia, prometia, comprometia-se com os sindicatos, assumia a posição *x*; ouvimos os sindicatos dizer, em relação ao Presidente do Conselho de Administração, que «nunca estivemos com ele»;

e ouvimos os sindicatos dizerem que com a Eng.^a Christine pouco falavam, a não ser conversas de expectativa.

É mesmo isto que se verifica na TAP?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Não posso dizer que se verifica isso na TAP, porque naquilo que é decidido e discutido entre o Ministro das Infraestruturas e com o CEO, eu não vou interferir. Não sei o que é que se passa.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Não foi essa a questão.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Não? Então, peço desculpa.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Bernardo Blanco, da IL.

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

Sr. Presidente do sindicato, cumprimento-o desde já e peço desculpa se repetir perguntas, mas eu estava noutra Comissão e não ouvi muitas das intervenções.

A minha primeira pergunta é sobre o processo de privatização em curso, digamos assim, para saber se já foram informados de alguma coisa, ou se o Governo ou a administração já reuniram com vocês sobre este processo.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Sobre o processo de privatização que está em curso? Não, desconheço.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Também já é sabido que a Evercore está a trabalhar há 9 ou 10 meses neste processo de tentar vender a TAP sem um contrato e, por isso, claramente está um processo em curso, também por aquilo que já se sabe publicamente, mas, apesar disso, ainda ninguém, dentro do Grupo, foi informado, pelo que compreendo da sua resposta.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Não.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Só para confirmar, porque todos os sindicatos nos têm dito o mesmo, mas tenho de fazer a pergunta a todos.

Ainda no seguimento disso, e voltando à falta de envolvência dos sindicatos nas negociações, pergunto-lhe, no âmbito das negociações do plano de reestruturação, que reuniões é que teve nessa altura.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Desculpe, pode repetir, por favor.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Durante 2020, no âmbito da definição do plano de reestruturação, em que reuniões é que o sindicato esteve?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Em 2020, o plano de reestruturação... O plano de reestruturação nunca nos foi apresentado, não sabemos o que é que lá está.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Nem sequer aquele *PowerPoint* foi apresentado? Ou foi?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — O *PowerPoint* é uma coisa pequeniníssima que só referia cortes, não referia mais nada.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Certo, não estou a dizer que não, por isso é que lhe perguntei efetivamente que reuniões é que tiveram.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Que reuniões é que tivemos? Tivemos... Não lhe sei precisar quantas, mas nas reuniões que tivemos era tudo...

É assim: o plano de reestruturação nunca nos foi apresentado. Havia um *PowerPoint*, sim. O plano de reestruturação tinha sido, digamos, o veículo para que a TAP fosse financiada e recebesse o apoio; só que ninguém conhece o plano de reestruturação. O plano de reestruturação foi a palavra-passe para avançar para um acordo de emergência, ou então um regime sucedâneo. Isso é que é o plano de reestruturação para nós, trabalhadores.

Agora, que nos fosse apresentado algo... Era o que Bruxelas exigia atingir: aquelas metas naquele ano, naquele ano e naquele ano. Naquele ano tinha de se fazer o *break-even*, naquele ano já tínhamos de ter até x % de lucro, e, pronto. Para isso, tinha de haver cortes e os cortes eram os despedimentos, ou as saídas por mútuo acordo, para não dizer despedimentos, que é uma palavra feia que nenhum dos sindicatos a quer referir, sequer, as saídas forçadas e o acordo de emergência. Isso é que é para mim o plano ou, digamos, essa palavra feia de que fala, digamos, esse monstro.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Pergunto-lhe o que é que discutiram nas reuniões exatamente por isso, porque, efetivamente, do que temos percebido — entretanto, já ouvimos muitos sindicatos que nos disseram isso, que não tiveram acesso ao plano de reestruturação —, o Governo, muitas vezes, talvez vos tenha dito «Bruxelas impõe isto», mas, na realidade, se calhar, Bruxelas não estava a impor isso.

Por isso é que lhe estava a perguntar se recordava do que é que tinha sido discutido nas reuniões, para perceber que informação é que, efetivamente, tinha sido prestada.

Entretanto, também já soubemos que Bruxelas exigia uma partilha de perdas maiores pelos credores, exigia um novo investimento privado para o nível de cortes não ser tão alto e para o dinheiro injetado pelos contribuintes não ser também tão alto.

Por isso, pergunto-lhe, efetivamente, o que é que foi dito na reunião, para saber se o Governo disse: «Não, x % de cortes é uma exigência de Bruxelas», quando, na verdade, não era. Quer dizer, também não estou à espera que tenha aí as notas da reunião — se tivesse, seria um milagre —, mas pergunto-lhe o que é que se passou na reunião, porque houve reuniões, como acabou de confirmar.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Houve, mas as reuniões foram sobre aquilo que eu referi, sobre atingir os objetivos que Bruxelas exigia, ou melhor, que estavam no plano de reestruturação — não posso dizer que Bruxelas exigia; estavam no plano de reestruturação — para a TAP receber o apoio ou ter o aval de alguém para ter o apoio.

Agora, uma coisa que sabemos e que não referi diz respeito à perda daqueles *slots*, que teremos de entregar, e à redução de equipamento e, depois, tudo aquilo que eu acabei de referir relativamente aos trabalhadores. Mais não lhe posso dizer, porque não tenho esses dados.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Tenho uma última pergunta, já que há pouco referiu a questão da sede e da mudança de instalações.

Qual a vossa posição e porque é que acha que esse também era um dos pontos de discordância, alegadamente, entre a CEO e a Eng.^a Alexandra Reis? Qual é que acham que é o motivo para essa mudança? Já se falou, por

exemplo, em vender aquele terreno, que, efetivamente, é muito grande e isso poderia ajudar nas contas. Efetivamente, qual é que acham que é o motivo para essa mudança de instalações — assumindo que estejam contra ela?

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Sim, estamos completamente em desacordo com ela, porque o reduto TAP tem história. No reduto TAP, temos um refeitório que não existe nas outras empresas; no reduto TAP, temos um infantário que trabalha 24 horas, algo que não existe em mais lado nenhum do País e que era, aliás, uma das mais-valias que fazia com que fosse uma das empresas com maior valor para trabalhar; no reduto TAP é onde estão todos aqueles hangares para trabalhar nos aviões, tanto para a TAP, e, em tempos áureos, para outras companhias; no reduto TAP é onde se dão as formações; no reduto TAP é onde temos o estacionamento para os funcionários que vão trabalhar fora de horas; no reduto TAP é onde temos — ou tínhamos —, a UCS, que também mudou de instalações, sabe-se lá porquê, e está deslocada da TAP e do serviço de emergência ao aeroporto para os funcionários. Somos contra, sim! Sobre o motivo, sobre o que levou a procurar outras instalações, não faço a mínima ideia. Mas que somos contra, somos!

Quando nos manifestámos contra a mudança de instalações, houve, inclusive, o cuidado de nos mostrarem um edifício que está, de facto, caduco e a precisar de renovação ou então de fechar e temos o outro, no qual foi renovado um andar, em *open space*, que está completamente funcional. Sabe quantas pessoas estão lá a trabalhar? Se calhar, 10. Ou um pouquinho mais, talvez 10 ou 15 pessoas. Está desaproveitado!

Isto para mudar para as instalações — pelas notícias que nós ouvimos pelos *media* — que eram da PT, na Expo, que também precisavam de obras. Para isso, fazemos as obras em casa, onde temos tudo. Não precisamos de

parque, não precisamos de um novo infantário, não precisamos... Está lá tudo. É só reaproveitar e utilizar os meios que temos, digo eu.

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

Terminamos, assim, a primeira ronda. Não tenho registo de nenhuma inscrição para a segunda ronda, pelo que pergunto se algum Sr. Deputado, a título individual, deseja intervir na terceira ronda de dois minutos.

Pausa.

A Mesa não regista nenhuma inscrição.

Resta-me agradecer o depoimento e a presença do Sindicato dos Quadros da Aviação Comercial, representado pelo seu Presidente, Sr. Jaime Santos Silva, e disponibilizarmo-nos para receber mais alguma informação, no caso de entender necessário, durante os trabalhos desta Comissão de Inquérito.

O Sr. **Jaime Santos Silva**: — Muito obrigado e cá estarei disponível para ajudar no que puder.

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

Srs. Deputados, está suspensa a nossa reunião durante cinco minutos.

Eram 19 horas e 11 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^{as} e Srs. Deputados, vamos reiniciar os nossos trabalhos.

Eram 19 horas e 22 minutos.

A última audição do dia de hoje é a do Sindicato dos Técnicos de *Handling* de Aeroportos, representado pelo Sr. Presidente da Direção Nacional, Dr. André Teves, acompanhado pelos Srs. Óscar Campos Pereira e Rui Souto Lopes, dirigentes nacionais.

Se estiverem todos de acordo, vou suspender os nossos trabalhos para os ir receber e iniciarmos a nossa audição.

Pausa.

Srs. Deputados, vamos retomar a reunião, agora já com a presença do Sindicato dos Técnicos de *Handling* de Aeroportos, representado pelo Sr. Dr. André Teves, Presidente da Direção Nacional, que cumprimento, e pelos restantes dirigentes nacionais, agradecendo a vossa presença e pedindo desculpa pelo tempo que estiveram à espera.

Sei que têm uma intervenção inicial, depois da qual passaremos a uma primeira ronda de perguntas, de pergunta-resposta, e depois haverá outras rondas com um formato que, depois, identificarei, mas que é global, digamos assim.

Para a apresentação inicial, tem a palavra o Sr. Dr. André Teives.

O Sr. Dr. **André Teives** (Sindicato dos Técnicos de *Handling* de Aeroportos — STHA): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Cumprimento todos os presentes, as Sr.^{as} e os Srs. Deputados e os demais presentes.

A nossa intervenção inicial é um pouco para enquadrar a questão da TAP, desde, pelo menos, há 40 anos, mas prometo ser rápido e objetivo.

Portugal entrou na União Europeia no dia 1 de janeiro de 1986 e a partir dessa data ficou ao abrigo das regras da União Europeia. Em setembro de 1997, entrou a última tranche de um processo de resgate e reestruturação que foi feito e foi iniciado em 1994 e, desde então, ou seja, desde setembro de 1997 até junho de 2020, o Estado português, os contribuintes, o erário público, o que lhe quiserem chamar, não injetaram um cêntimo na TAP.

Desde então, andando dois meses para trás, portanto, de junho de 2020 para 30 de abril de 2020, o Sr. Primeiro-Ministro, Dr. António Costa disse, numa entrevista à RTP sobre o tema TAP, que o Estado português não só tinha conhecimento, como também havia autorizado todo o plano estratégico da TAP, onde se incluía a compra dos aviões, como, aliás, julgo que resulta de um exercício de senso comum, porque, desde logo, de facto, em 12 membros, o Conselho de Administração tinha seis nomeados pelo Estado português, entre os quais o seu Presidente, Dr. Miguel Frasquilho, que tinha voto de qualidade. Portanto, se quisermos, estivemos perante um Conselho de Administração maioritariamente do Estado, para todas as decisões sobre a TAP.

Sobre o tema dos aviões também já há muito falado, queríamos deixar aqui uma nota que também é factual: é óbvio que comprar 50 aviões não é o mesmo que comprar 100, 200 ou 300, porque, como em qualquer negócio, a quantidade faz a oscilar o preço e, portanto, as nossas congéneres que fazem encomendas de 200 aviões, naturalmente, o valor unitário desses aviões estão abaixo de nosso, que comprámos 50. Portanto, parece-me também que isto é óbvio.

Tudo o resto, pois que se investigue, mas queria deixar esta nota para que deixasse de pairar esta nuvem e voltar a repetir que o Sr. Primeiro-Ministro demonstrou nessa entrevista, a 30 de abril de 2020, ser conhecedor

do *dossier* e, portanto, disse, estou a citar, «que o Governo não só tinha conhecimento, como autorizou a compra dos aviões».

Indo para a questão dos resultados de 2022, também já aqui muito falados, e sobre a competência da ex-CEO... Bom, sobre isso, factual e cronologicamente, também queria deixar-vos uma nota: os resultados de 2022 decorrem 99 % de componentes laborais.

Vejamos: os acordos temporários e de emergência cortaram salários a todas as categorias de trabalhadores da TAP, a todas as categorias de trabalhadores, 25 % acima de dois salários mínimos, à data, que eram 1330 €, com exceção dos pilotos que tiveram um corte de 50 % acima de 1330 €.

Estes acordos foram todos assinados em fevereiro de 2021 e entraram em vigor no dia 1 de março de 2021. Ora, a CEO anterior, a Eng.^a Christine, entrou na empresa em junho/julho de 2021. Quero com isto dizer que não teve nenhuma intervenção na negociação dos acordos temporários e de emergência, por um lado, nem em tudo o que aconteceu até lá, por outro.

É de realçar também que reunimos a primeira vez com a ex-CEO um mês depois dela estar na empresa e só voltámos a vê-la dois meses depois, porque a senhora andou a fazer um périplo pelo mundo inteiro onde a TAP voava.

Portanto, dos acordos temporários e de emergência, que estão incluídos, obviamente, no plano de reestruturação — que até hoje não conhecemos — da parte que conhecemos, e que é factual e que sofremos, é os cortes no pessoal, porque o plano — isto foi-nos comunicado oficialmente pela TAP mais do que uma vez —, visa cortar, em quatro anos, 1,4 mil milhões de euros com os trabalhadores, numa rúbrica, que, em 2019 — que foi o último ano de referência e foi o ano antes da pandemia —, em custos com o pessoal, se cifrava em 765 milhões de euros, 21 % do volume de negócios.

Nos fornecimentos e serviços externos, também em 2019, foram gastos 2,2 mil milhões de euros e o plano prevê cortar 400 milhões de euros. Portanto, corta-se 1,4 mil milhões nos trabalhadores e 400 milhões nos fornecedores, com a diferença que acabei de demonstrar — e, obviamente, que a fonte destes dados são os relatórios e contas, que estão auditados, são públicos, portanto, facilmente se comprovam.

Em 2019, dos 3,3 mil milhões de euros, 2,6 mil milhões de euros foram exportações, foram o contributo da TAP para as exportações. Direta e indiretamente, a TAP emprega 110 000 trabalhadores, gasta 1,3 mil milhões de euros a mais de 1000 empresas espalhadas por todo o território nacional.

Agora, sobre privatização *versus* público, vamos também a factos.

O privado, enquanto esteve na TAP, aumentou salários, fechou um acordo com todos os sindicatos, à exceção dos tripulantes, que previa aumentos salariais em 5 anos de 15 %; o público veio e cortou salários na dimensão que já referi.

O privado contratou cerca de 3000 trabalhadores; o público despediu/reduziu cerca de 3000 trabalhadores; o privado renovou e aumentou a frota, tornando-a mais eficiente, ou seja, os aviões de hoje transportam mais passageiros a consumir menos combustível. Aliás, foi esse facto, também, junto obviamente *com know-how* dos trabalhadores, que são, de facto, únicos, que conferiu à TAP o título de companhia aérea mais segura da Europa e a 12.^a do mundo.

A privatização, em nosso entender, é obviamente imperativa, com base também em factos que estão baseados nas regras.

Vejamos, o Estado não pode colocar dinheiro na TAP por duas razões: uma, porque, atualmente, estamos perante o processo de resgate e reestruturação, portanto, as regras dizem que durante 10 anos não pode; outra, porque, mesmo que não houvesse este processo de resgate e

reestruturação, também não podia pelas razões de concorrência e porque as regras continuam a ser as mesmas.

Portanto, não se trata de uma questão nem ideológica nem de opção política. Isto é inevitável! Portanto, das duas, ou se privatiza, ou mais vale iniciarmos um processo de saída, enquanto país, da União Europeia. Temos de sair da União Europeia, porque se não queremos respeitar as regras da União Europeia, temos de sair, não temos outra alternativa.

Os processos de privatização na Europa começaram no final dos anos 80 e prolongaram-se e tornaram-se mais intensos nos anos 90.

Um pequeno aspeto que está correlacionado diretamente com esta questão da TAP é a questão do aeroporto, que eu acho que enquanto portugueses, onde eu me incluo, nos deve envergonhar a todos. Se nós tivéssemos um aeroporto como Barcelona, que não é o principal aeroporto espanhol, a TAP valeria imediatamente o dobro. Porquê? Barcelona tem três pistas, o nosso principal aeroporto tem um. Ainda há meses, um privado aterrou no aeroporto de Lisboa, rebentou um pneu, o aeroporto ficou fechado durante duas horas, e gerou uma irregularidade de mais de 10 000 passageiros por força dessa ocorrência.

Para terminar, deixar só uma nota comparativa, também muito concreta e objetiva: em 2009, a TAP tinha 56 aviões e tinha 7000 trabalhadores; hoje, ou em 2022, operou 97 aviões com 7000 trabalhadores. Portanto, nota-se aqui, claramente, que quem manteve, mantém e manterá no futuro a TAP é, sem dúvida alguma, a resiliência e o esforço e a dedicação de todos os seus trabalhadores.

Termino dizendo, também para desmistificar alguém que ainda tenha alguma dúvida, que o dinheiro que entrou na TAP, por força do resgate e reestruturação — que foi uma opção, porque havia outras, mas *Okay*, já lá vão dois anos —, esse dinheiro jamais voltará aos bolsos dos contribuintes, não tenhamos dúvida nenhuma disso.

Os processos de resgate e reestruturação que já existem há quatro décadas na União Europeia são claros: há um primeiro momento que é o resgate e entra dinheiro para as companhias aéreas não fecharem; há um segundo momento que é o da reestruturação — por isso, é resgate e reestruturação.

Assim, os 1,2 mil milhões que entraram na TAP no dia 10 de junho de 2020, teriam de ser devolvidos nos 180 dias subsequentes. Se não o fossem, teríamos de entrar naquilo que entrámos, que é: têm seis meses para apresentar um plano de reestruturação, que foi apresentado no dia 10 de dezembro de 2020 à União Europeia.

Termino dizendo que, também mais uma dúvida que paira no ar: não há nem pode haver, nem existe lá de nenhum do mundo, *hub* em Lisboa, em Faro, no Porto... Não, *hub* só há um! A única companhia aérea na Europa que tem dois *hubs* é a Lufthansa, a uma distância de 468 Km — Frankfurt e Munique —, por razões de crescimento e do tamanho dessa companhia aérea, que também julgo que é do conhecimento geral, que é um gigante mundial, aí nem se trata só de ser europeu, e, portanto, é a única companhia que tem dois *hubs*. Todas as outras companhias, todas — a Ibéria, a Air France, a KPM... —, só têm um *hub*, portanto, não se coloca essa questão e têm países maiores que o nosso.

Portanto, nós não podemos ter um *hub* a cada 300 Km.

Portanto, queria deixar estas notas para que não haja dúvidas.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Vamos agora iniciar a ronda pelos grupos parlamentares presentes.

Vai usar da palavra, para este questionário de pergunta-resposta na primeira ronda, o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, do BE.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Cumprimento os representantes do sindicato, agradeço a vossa intervenção e, já que falaram muito sobre os factos, gostava de perguntar se é um facto, também, que quando o Estado português resgatou a TAP foi porque os acionistas privados não o quiseram fazer.

O Sr. Dr. **André Teives**: — Essa foi uma opção política e eu não vejo isso, nunca vi, como os privados não queriam injetar dinheiro.

Vamos lá ver, quando o Governo opta por resgate e reestruturação está logo a ditar o resultado, porque, em todas as companhias aéreas na Europa que foram intervencionadas, os privados não meteram nem 1 cêntimo, mas continuam lá. Porquê? Porque foi injetado dinheiro à condição e com um mecanismo de saída desses Estados, portanto, houve algumas diferenças, mas, *grosso modo*, eram iguais.

As companhias aéreas tinham até um máximo de nove anos para devolver o dinheiro e tinham incentivos muito fortes para devolver o mais rapidamente possível, porque o juro ia aumentando consoante o tempo ia passando. A partir do momento em que o Governo português opta por resgate e reestruturação e diz «vou meter 1,2 mil milhões de euros, acompanha?» Não, nenhum privado acompanhou na Europa toda!

Portanto, essa é a razão. Assim que está tomada essa opção inviabiliza, acho que também do senso comum, que alguém venha com sacos de dinheiro a injetar e a acompanhar o Estado. Isso não existiu, também, em lado nenhum.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas é um facto que o modelo de entrada do Estado português na TAP foi condicionado pelas escolhas da União Europeia?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Sr. Deputado, acredito que, se está a dizer que é um facto...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Estou a perguntar.

O Sr. Dr. **André Teives**: — Ah, está a perguntar-me!

Para mim, isso não é líquido, porque as ajudas covid,... A TAP ficou nesta situação, apenas e só, pela questão da covid. Porque se não tivesse existido a pandemia, o que é que teria acontecido? Estávamos a comemorar, se calhar, seis meses depois, a vinda do 115.º avião para a TAP. Era isso que ia acontecer.

Porque também relembro que, em fevereiro de 2020, a Lufthansa avaliou a TAP em 1000 milhões de euros, no final de fevereiro de 2020, a anterior gestão liquidou 336 milhões de euros de dívida com o aval do Estado. Ora, parece-me a mim que quem liquida dívida que tinha um aval, não está propriamente, se calhar, com falta de dinheiro, porque senão não iria substituir dívida nessa dimensão.

Por outro lado, nesse ano a tesouraria da TAP acabou com um valor recorde — mais de 500 milhões de euros —, e, por isso, a TAP se conseguiu aguentar desde o dia 10 ou 11 de março, que é quando se dá o primeiro *shutdown* da pandemia, até ao dia 10 de junho de 2020, que foi quando entrou o dinheiro do resgate.

Aguentou-se durante meses, porquê? Porque tinha tesouraria. Porque é que tinha tesouraria? Porque a gerou. E porque é que a gerou? Porque, obviamente, estava a correr bem, podia correr melhor, não temos aeroporto... É difícil.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — O Sr. Presidente referiu há pouco, creio que na terceira frase que citou, a ideia da compra dos aviões, e

depreendo eu que era uma opinião sobre o negócio que Neeleman fez. Da informação que temos atualmente, ele terá pago a sua entrada na TAP através do negócio de compra e venda que tinha com a Airbus.

Da sua forma de falar, depreendi que estava, de certa forma, a aceitar que esse negócio foi correto, foi certo, não era criticável. Pergunto-lhe se interpretei bem, se as suas palavras não eram bem essas, ou não era sobre esse negócio que está a falar. No fundo, gostaria que nos explicasse melhor, para perceber qual era o verdadeiro objetivo da sua frase.

O Sr. Dr. **André Teives**: — Sr. Deputado, de facto, as minhas palavras nada têm a ver... As minhas palavras não consideraram que é lícito ou que é eticamente correto aquilo que foi feito, porque eu também não sei, não participei do negócio.

Aquilo que sei, e que os Srs. Deputados também sabem, e que quem, no País, quiser saber também pode saber, é que um acionista nomeia um conselho de administração e esse conselho de administração está lá para tomar decisões.

Se o Estado português tinha seis elementos no conselho de administração, um dos quais com voto de qualidade e até direito de veto, acho que não passa pela cabeça de nenhum dos presentes que alguém vai comprar 56 aviões com um telefonema, ou por *WhatsApp*, ou... Acho que isso... Obviamente, há a formalidade do órgão conselho de administração, isso foi submetido ao conselho de administração e foi aprovado. Acresce o facto de, já em abril de 2020, o Sr. Primeiro-Ministro, e bem, disse que não só conheciam como autorizaram.

Portanto, sobre qual é o molde? Sobre se autorizaram a saber que o dinheiro vinha da...? Sobre isso nem me vou pronunciar, porque desconheço, não estive envolvido no negócio, nunca vi documentos

nenhuns, nem de um lado nem do outro, pelo que me limitei a transmitir aquilo que, de facto, é facilmente comprovável.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas no que toca ao acompanhamento político, considera que havia um acompanhamento político próximo dos membros do Governo na TAP ou, de facto, a administração é que tinha esse poder e intermediava a relação com o Governo? Dito de outra forma: vocês tinham contacto com membros do Governo diretamente, ou não?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Sr. Deputado, peço desculpa, estamos a falar em que época?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — De 2020 para a frente.

O Sr. Dr. **André Teives**: — De 2020 para a frente. Sim, bom, de 2020 para a frente...

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, se me permite esclarecer, imagino que antes não tinham contacto nenhum com nenhum membro do Governo. Se não for assim, peço que me corrija, por favor.

O Sr. Dr. **André Teives**: — Não, de facto, após 2020, ou seja, no período pós-pandemia, assim que entrámos na pandemia, havia uma tendência crescente de... Portanto, nós falávamos com o Governo e não com a administração da TAP. Aliás, acabei de dizer, há pouco, que nós vimos a CEO uma vez e, depois, passados não sei quantos meses, vimo-la outra vez. Não havia interação, até porque nós nunca negociámos rigorosamente nada com a administração anterior.

Portanto, os acordos temporários e de emergência foram negociados... Quem era o líder dessa negociação? O Dr. Pedro Nuno Santos. Quem é que o acompanhava? O Secretário de Estado, o seu assessor, Frederico Pinheiro, o Professor Guilherme Dray, o Dr. Miguel Frاسquilho, o diretor de recursos humanos da TAP à altura, o Eng.º Ramiro Sequeira, que era o CEO interino até vir a Eng.ª Christine, e dois escritórios de advogados, julgo eu a CRS Advogados...

Quando estivemos a negociar os acordos temporários e de emergência éramos, no mínimo, 35 a 40 pessoas em cada reunião, e isso foi sempre liderado pelo Governo, pela tutela, pelo Dr. Pedro Nuno Santos. Sempre!

Depois de assinados os acordos, continuou a haver interações e, se quiser, até criaram um hábito, que para mim não é um bom hábito, que era o de: «qualquer coisa, vamos pedir ao Sr. Ministro». Isso era uma coisa corrente, ouvia-se na TAP todos os dias.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Antes de 2020 não havia qualquer contacto com nenhum membro do Governo? Essa realidade não existia?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Não, antes de 2020 havia os contactos que... Quer dizer, nós já lidámos com nove Governos, sei lá, 14 ou 15 ministros, mas era uma coisa muito mais espaçada no tempo e não era, obviamente, com os governantes que tutelaram a TAP ao longo destes anos todos, para falar de questões técnicas. Por muito competentes que fossem enquanto governantes, obviamente não vamos falar de coisas técnicas com governantes, porque ninguém sabe tudo na vida e, portanto, não valeria a pena. Tínhamos contactos, mas eram muito esporádicos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, há aqui dois mundos diferentes: pré-2020 e pós-2020. No pós-2020 com uma presença grande do

Governo, até maior do Governo do que do conselho de administração na altura, e com as várias mudanças de CEO na TAP.

Dito de outra forma, a CEO Christine não trouxe uma nova dinâmica, quando chegou à TAP, no vosso relacionamento, até pelo que disse há pouco, que a viu uma primeira vez, um mês depois de ela chegar, e viu-a uns meses depois. É isso?

O Sr. Dr. **André Teives**: — É exatamente isso. Mesmo as interações seguintes, à segunda vez que vimos a Eng.^a Christine, foi só para nos comunicar aquilo que a TAP, e o seu Conselho de Administração e a sua Comissão Executiva, havia decidido fazer com a questão dos trabalhadores. Ainda não há muito tempo, no início deste ano, disseram: «Temos dinheiro para distribuir pelos trabalhadores, fruto dos excelentes resultados.» *Ok*, então, se calhar, vão responder às nossas propostas.

Fomos todos chamados a uma reunião, todos os sindicatos estavam presentes e foi-nos comunicado — não era negociação nenhuma — como é que ia ser dado dinheiro aos trabalhadores.

Portanto, nunca negociámos nada. Nunca assinei uma folha em que tivesse lá o nome da Eng.^a Christine ou de qualquer membro, nem do Conselho de Administração, nem da Comissão Executiva. Nunca!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas, à medida que a empresa começou a apresentar resultados melhores, dá a ideia de que a CEO começou a ter maior papel no relacionamento convosco do que o Governo, até porque, pelo meio, também houve mudanças no Governo.

Vocês sentiram isso, não sentiram isso, sentiram o afastamento de ambos? Já agora, junto uma segunda pergunta, se me permite, e a mudança de tutela, isto é, a mudança de Pedro Nuno Santos para João Galamba, o que

é que resultou para vocês? Chegaram a reunir com João Galamba? Tiveram algum contacto com ele, não tiveram contacto nenhum, até agora?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Bom, então, por partes.

Notou-se alguma mudança quando houve eleições, ou seja, quando este Governo entrou em funções houve alguma mudança e passou a haver mais do lado da TAP e aí, quando reunimos com o Governo, já não foi com o Sr. Ministro, mas, sim, com o Sr. Secretário de Estado.

Reunimos, também uma única vez, por uma questão que era, e ainda é, muito cara aos trabalhadores, e que é a seguinte: 603 trabalhadores compraram os 5 % das ações para os trabalhadores, investiram 778 500 euros, e, de um dia para o outro, eles desapareceram, ou seja, os trabalhadores ficaram sem ações, sem apelo nem agravo, ninguém nos comunicou nada e nós, antevendo isso, isto é, três dias antes dessa assembleia geral, que transformou em nada as ações dos trabalhadores, já havíamos pedido uma reunião ao Governo e reunimos com o Sr. Secretário de Estado, Hugo Mendes, que nos transmitiu que não havia nada a fazer e que, portanto, passássemos bem. E foi isso que fizemos: levantámo-nos e fomos embora!

Do ponto de vista da nova tutela, recente, desde o dia 4 de janeiro, com o Sr. Ministro João Galamba, reunimos duas vezes: a primeira, sozinhos, para efeitos de apresentação, apenas e só, correu muito bem, trocámos umas impressões sobre a TAP, sobre a aviação, umas coisas assim, foi uma reunião de apresentação; e, a segunda reunião, onde estiveram presentes todos os sindicatos, convocados pelo Sr. Ministro, conversámos sobre a questão da mudança do modelo de *governance* da empresa, sobre a mudança do CEO, agora vinha um CEO que iria acumular com as funções de Presidente do Conselho de Administração.

Foi isto, estas foram as duas únicas interações que tivemos com o Sr. Ministro João Galamba.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Vai ser a minha última pergunta, até porque o tempo está a esgotar-se.

Para vocês foi estranho quando viram, nas notícias, o prémio dado a Alexandra Reis? Têm conhecimento de mais realidades dessas — a forma, até às vezes um bocado estranha, de quem olha de fora —, de todas as benesses que quem estava na administração tinha? Como é que vocês avaliam essa realidade?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Bom, acho que não vale a pena adjectivarmos, pois, também é para nós, do senso comum, que isso é um absurdo, não é? Mas também podemos olhar para isso noutra prisma, que é o prisma técnico, legal e administrativo. Aliás, daquilo que se lê do parecer da IGF e conhecendo — que também é público e quem quiser pode conhecer —, o Estatuto do Gestor Público, que sofreu uma alteração em 2012, resulta claro que um administrador só é indemnizado se acumular duas condições, desde logo: tem de estar em exercício, no mínimo, há 12 meses; e só pode receber, no máximo, 12 meses de indemnização. Portanto, em 30 segundos ficamos a saber isto, se quisermos saber!

Quando se lê isso e se percebe que a Eng.^a Alexandra Reis começou o seu mandato no mesmo momento que começou a Eng.^a Christine, que é junho, se ela sai em fevereiro não completou um ano. Portanto, nunca se colocaria, em hipótese alguma, que a Eng.^a Alexandra Reis fosse indemnizada em 1 cêntimo. Nunca, porque não cumpre, cumulativamente, e desde logo, esses dois requisitos. Ora, a partir do momento em que não cumpre, nem vale a pena ir olhar para o resto, porque está errado.

Também não existe na lei, nem no Estatuto do Gestor Público, a rescisão por mútuo acordo com direito a... Isso também não existe. A pessoa ou é exonerada, por um motivo imputável à própria, ou, então, mandam-na embora por razões de estratégia, ou de política, ou do que for, e têm de a indemnizar, mas o modo de indemnizar é este que está no Estatuto do Gestor Público.

Os órgãos da TAP só estão excecionados, no que ao Estatuto de Gestor Público diz respeito, no capítulo dos euros que recebem, não é de tudo o resto do Estatuto do Gestor Público! Isso tem de ser cumprido. Tem e deve ser cumprido!

Portanto, para nós, claro, meio milhão de euros pagos a uma pessoa que era a cara — perdoem-me a expressão — da faca e do corte aos trabalhadores... É disso que se trata! A Eng.^a Alexandra Reis, enquanto esteve na TAP, era corta, corta, corta, corta, corta, manda embora, corta, manda embora, não pagues tudo...! Era tudo assim!

Claro, para ela, não era assim, mas isso, cada um... «Viva a liberdade», como já dizia o outro.

O Sr. **Presidente**: — Tem agora a palavra a Sr.^a Deputada Cristina Sousa, do PS.

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

Começo por cumprimentar o Dr. André Teives, enquanto Presidente do sindicato, e agradecer a sua presença.

Já tivemos entre nós vários sindicatos, pois é sempre muito importante continuarmos a ouvir quem tem conhecimento único das empresas do Grupo TAP, quem de perto tem contactado com os responsáveis da TAP e também saber a forma como veem o presente e como perspetivam o futuro da companhia.

Nesse sentido, Sr. Presidente, relativamente ao primeiro tema, começo por lhe perguntar o seguinte, fazendo esta pequena introdução: na audição, nesta Comissão de Inquérito, do Sr. Dr. Manuel Beja, Presidente do Conselho de Administração, este referiu, na sua intervenção inicial, que, na sua primeira mensagem aos trabalhadores da empresa TAP, assumiu o compromisso de, enquanto Presidente do Conselho de Administração, conciliar as aspirações de todas as partes interessadas e de trabalhar para criar as condições necessárias para que a Comissão Executiva se concentrasse no desígnio, e passo a citar, 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».

Assim, Sr. Presidente, sendo esta uma preocupação do Presidente do Conselho de Administração, a boa relação entre a Administração e os trabalhadores, pergunto, se existiam e quais os canais institucionais de diálogo com os sindicatos, em particular com o sindicato que o Sr. Doutor representa.

O Sr. Dr. **André Teives**: — Peço desculpa, Sr.^a Deputada. Perguntou se houve alguma interação com o Dr. Manuel Beja, por exemplo?

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Sim. E que tipo de interações?

O Sr. Dr. **André Teives**: — A resposta é simples: eu nunca vi o Dr. Manuel Beja na vida. Ele, quando entrou na TAP, teve a amabilidade de me telefonar, e foi isso. E eu: «*Okay*, bem-vindo, esperamos que...» Pronto, foi a única vez que ouvi a voz do Dr. Manuel Beja. Portanto, não havia qualquer canal.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Sr. Presidente, em que medida é que considera que isso prejudicou o desenvolvimento da própria companhia?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Julgo que, como em tudo na vida, a partir do momento em que não há diálogo, não há canais para se tratar de todas as questões... É que, depois, a isso também temos de juntar o momento do Dr. Manuel Beja com o momento da Eng.^a Christine, porque um estava em Portugal, mas nunca falámos com ele, e a Eng.^a Christine chegou e começou a fazer a volta ao mundo — podia ter sido em 80 dias, mas não foi, foram mais...

Portanto, isso criou um vazio e potenciou e levou muitos colegas — e, se calhar, eu incluído, não me custa assumir —, se houvesse algum problema, a contactar o Ministério das Infraestruturas, porque não tínhamos ninguém na TAP... Foram-se embora 3000 pessoas e muitas dessas pessoas eram altamente competentes, tinham décadas de experiência, e foram-se embora.

Portanto, ficámos esvaziados desse *know-how* e dessa capacidade de, em cada momento, tratar dos problemas, porque a TAP tem problemas todos os dias, dada a sua dimensão: tem problemas de índole mais individual — é preciso haver canais para poder tratar disso — e, depois, tem as outras questões de índole mais coletivo, mas que também afetam todos e, obviamente, não havendo interlocutor, temos de falar com alguém.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Então, durante esse período, por aquilo que acabo de perceber da parte do Sr. Doutor, não houve qualquer interlocutor institucional entre o sindicato e a Administração. Nunca houve ninguém presente, nenhum interlocutor entre vós?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Da Comissão Executiva e do Conselho de Administração, não.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Então, Sr. Doutor, para terminar este tema: como avalia a qualidade da informação prestada aos representantes dos trabalhadores, para que possam exercer, de forma cabal, as suas funções?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Sr.^a Deputada, quanto à qualidade da informação, de facto, fomos informados algumas vezes de algumas medidas que a Comissão Executiva até já estava a implementar.

Portanto, não foi a montante da sua implementação; já estava em andamento. Isso, às vezes, também gerava, e gerou, contactos da nossa parte com a Administração, no sentido de dizer: «O que é que se passa? Está-se a ouvir falar que vamos mudar de sede; está-se a ouvir falar que vamos substituir a frota dos carros; está-se a ouvir falar que vão acabar com o infantário...» Foram vários exemplos.

Agora, os assuntos que dizem respeito aos trabalhadores, esses ficaram sempre por tratar. A partir do momento em que a retoma é antecipada em quase três anos, mesmo no âmbito do plano de reestruturação — no qual não participámos e o qual, ainda hoje, não conhecemos —, parece-me, a mim, que, obviamente, devia ter sido adaptado o plano de reestruturação à nova realidade, e não foi, ou seja, os cortes mantiveram-se.

Houve um pequeno acerto, por um período de seis meses, em que foi retirado 5 % de corte acima da garantia mínima e — também temos de dizer — já foi atualizada a garantia mínima duas vezes. Porquê?! Porque nós, quando negociámos acordos temporários e de emergência, em vez de colocarmos só o valor, colocámos o valor e referimos que é o salário mínimo nacional. Para quê?! Assim, sempre que o salário mínimo nacional subir, pelo menos, a garantia mínima, que é a parte que não tem corte, vai subir. Então, subiu de 1330 € para 1410 € e, no ano seguinte, subiu para 1520 €, que é o que temos hoje.

Portanto, essa foi a única vez. Essa interação com a Comissão Executiva também foi fácil e ocorreu juntamente com todos os sindicatos e a Comissão Executiva, a Eng.^a Christine, o Dr. Gonçalo Pires e os demais da Comissão Executiva, junto com a Diretora de Recursos Humanos.

Mas foi a única coisa. Isso não foi negociar, foi só estarmos atentos. «Olhe que vem o 1 de janeiro, vem o novo salário mínimo. Por favor, atualizar.» Foi só isso.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Vou falar de um outro tema, Sr. Presidente.

Em resultado do aumento da participação do acionista, em julho de 2021, o Estado português nomeou um novo Conselho de Administração e, pela primeira vez, passou a fazer parte desse mesmo Conselho de Administração um administrador eleito pelos trabalhadores.

Coloco-lhe uma primeira questão, Sr. Presidente: o que representou, para o vosso sindicato, esta nova composição do Conselho de Administração, com a presença, agora sim, de um representante dos trabalhadores?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Infelizmente, não representou nada.

Entendemos que isso até poderia ser algo muito positivo, mas não nos moldes que o Código das Sociedades Comerciais prevê, ou seja, o nosso colega João Duarte está no Conselho de Administração, mas está de pés e mãos atados, diria até que tem fita na boca, porque não vale a pena, não consegue fazer nada, mesmo que quisesse — não sei se quis, mas eu não duvido que tenha querido.

Agora, se conseguiu fazer alguma coisa? Eu não percecionei isso nunca... Teve algumas conversas connosco, até falo de vez em quando com ele, a pedido dele, falamos ao telefone... Mas, concretamente, em termos de relação causa-efeito, há alguma consequência? Zero.

Na altura, o Dr. Pedro Nuno Santos disse: «vai haver um representante...», mas, depois, aquilo não resultou concretamente em nada.

A Sr.^a **Cristina Sousa** (PS): — Para finalizar, então, Sr. Presidente, aquilo que entendi é que, efetivamente, não há nenhuma interação com este representante, não há reuniões ou por iniciativa dele, ou a pedido vosso, antes das reuniões do Conselho de Administração. Este tipo de interações nunca existiu?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Nós reunimos com o João Duarte uma vez, todos os sindicatos, a pedido do próprio. Depois, o resto são conversas informais que ele tem comigo, ou liga-me, ou manda-me uma mensagem sobre um tema específico... Agora, isso ligado com o facto de ir ocorrer uma reunião do Conselho de Administração e ouvir previamente os trabalhadores, não, isso nunca ocorreu.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra a Sr.^a Deputada Patrícia Dantas, do PSD.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Muito obrigada, Sr. Presidente.

Agradeço a presença do Sr. Presidente da Direção Nacional do Sindicato dos Técnicos de *Handling* de Aeroportos, bem como a das pessoas que o acompanham.

Sr. Presidente, quantos associados tem o vosso sindicato na TAP e na Groundforce?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Atualmente, cerca de 500.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Quantas saídas se registaram com o plano de reestruturação, por não renovação, por contratos de mútuo acordo, ou *part-time*?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Na TAP?

O Sr. **Presidente**: — Sim.

O Sr. Dr. **André Teives**: — É aquilo que é público. Portanto, houve cerca de 1200 não renovações, salvo erro, aquando da pandemia, depois houve acordos.

Houve uma primeira fase, em que foram, de facto, medidas voluntárias, mas a segunda e a terceira fases de voluntárias não tinham nada, porque era: «ou saem por acordo, têm um bónus de 25 % e dois salários e meio, ou então, se não aceitarem, daqui a semanas saem com o que está na lei, ou seja, sem os dois salários e meio e sem os 25 % de acréscimo».

Portanto, julgo que também é do senso comum que alguém que é colocado perante este facto decida: «já que vou, pelo menos levo 25 % a mais e dois salários e meio». Isso foi o resto até aos 3000.

Portanto, foram 1800 pessoas e, das 1800, se calhar, 300, 400 fizeram um acordo e até se queriam mesmo ir embora, por alguma razão, não sei, mas, depois, o grosso foi debaixo desta condição, que era no sentido de: «ou vais, ou vais!».

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — E as saídas, relacionadas com os vossos associados, dentro da vossa área de atuação?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Sou-lhe sincero, nós não tivemos nenhum problema no que diz respeito aos despedimentos coletivos que existiram,

pelo simples facto de que o nosso acordo temporário e de emergência não permitia que houvesse despedimentos. Esta é a verdade!

O documento também é público e está publicado. O que é que diz lá? Diz que o ajustamento da força de trabalho no Grupo TAP só pode ser feito da seguinte forma: medidas voluntárias, e, depois, descreve as medidas voluntárias e, a seguir, tem um ponto final e passa para o artigo seguinte. Ou seja, não diz lá que não pode haver um despedimento coletivo, mas diz lá que não pode haver um despedimento coletivo.

Portanto, acho que toda a gente percebe. O nosso acordo temporário e de emergência não permitia que as pessoas fossem despedidas, obviamente, em nosso entender. O acordo está publicado, é facilmente consultável e também o podemos fornecer.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — E saídas da vossa área relacionadas com não renovações, acordos de mútuo acordo, etc.? O equivalente aos 3000?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Julgo que foi entre 50 a 70, não foi mais.

As grandes não renovações foram no pessoal de cabina, que era aquele que tinha maior número. Na altura, também houve alguns tripulantes cujo contrato havia sido renovado no início de março por um ano e, uma semana depois, veio a pandemia, mas eles já haviam renovado o contrato e, portanto, a TAP respeitou, cumpriu e manteve, ou seja, esses trabalhadores contratados a termo também foram para o regime de *lay-off* como os demais.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Já reuniu com o novo CEO e Chairman da TAP, Dr. Luís Rodrigues?

O Sr. Dr. **André Teives**: — O meu sindicato já reuniu. Eu não estava lá, mas os dois presentes estavam e já reuniram uma vez com o Dr. Luís Rodrigues.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Voltando um pouco à fase anterior, quando nos disse que tinha um acompanhamento muito grande do Governo, nomeadamente do Sr. Ministro Pedro Nuno Santos e da sua equipa, vê isso como uma ação positiva ou negativa?

O Sr. **André Teives**: — Bom, naquele momento, dada a ausência de interlocutores, obviamente, julgo que não é fácil classificar como positivo ou negativo. Foi o que foi! Quer dizer, quando não se tem outra pessoa para falar, falávamos com quem estava disponível e falávamos várias vezes. Claro que isso não só não é normal, como não deveria ter acontecido. Disso não há dúvida nenhuma.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Assinaram uma carta a dar 30 dias ao novo CEO para apresentar propostas que venham ao encontro das vossas preocupações. Já tiveram respostas sobre esta missiva e quais são as expectativas?

O Sr. **André Teives**: — Resposta ainda não obtivemos e, naturalmente, a expectativa é de que alguma coisa possa ser feita concretamente para mitigar não só a questão dos cortes, mas, obviamente, tudo aquilo que se passa no País, na Europa e no mundo, que é a inflação, o aumento das taxas de juros do crédito à habitação...

Portanto, os trabalhadores da TAP, obviamente, são cidadãos e também têm famílias, também têm de ir ao supermercado. E não só não estamos no piso zero como estamos no menos três. Portanto, já é mau estar

no piso zero, estar no menos três é difícil.

Portanto, a nossa expectativa é que possa haver algo concreto, efetivo. Claro que também o que se quer é uma coisa, o que é possível é outra, mas julgo que dos resultados da TAP, de os aviões continuarem completamente cheios, de a *yield* média, que é a tarifa média que a TAP cobra, estar, obviamente — e ainda bem que está, ainda bem —, como está, mas isto também não vai durar para sempre. E, portanto, se não é agora, os trabalhadores também, por muito boa vontade que tenham... Todos os dias continuam a sair trabalhadores por força das condições que não têm para continuar lá a trabalhar.

Portanto, isso começa a ser... Se não morremos do mal, também podemos arriscar-nos a morrer da cura, e não queremos isso depois deste esforço todo que foi feito pelos trabalhadores.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Relacionada com essa questão da saída, com a situação atual do pessoal, com a situação da frota e de outras situações, como prevê a operação para este verão IATA?

O Sr. **André Teives**: — Olhe, este verão IATA já está a mostrar que não há condições, desde logo, no aeroporto. Não são raras as vezes, por dia, que os transatlânticos, os voos de longo curso, chegam e ficam 30, 40, 50 minutos no táxi, com os motores a trabalhar, à espera de um lugar de estacionamento, porque não há.

Portanto, acho que isto mostra logo como é que já está a correr o verão IATA, que começou no passado dia 31 de março. Portanto, o verão IATA são sete meses, o inverno IATA são cinco. Isso não augura nada de bom.

Agora, continua a haver falta de aviões, porque basta haver uma avaria num avião, que também é normal, são máquinas, para começar tudo — efeito bola de neve — a ficar... Cancela-se um voo que tem 300 passageiros. Como

é que vamos proteger esses 300 no voo seguinte que já tem 300 também? Não dá! E, então, já está a começar a bola de neve, mas, atenção, também temos de ser rigorosos, isso não diz respeito, única e exclusivamente, à situação da TAP enquanto empresa; também diz, mas não é só.

Temos muitas dificuldades operacionais, por força de não termos um aeroporto como deve ser, e isso, depois, gera outro tipo de irregularidades, porque cada vez que há uma irregularidade gerada pelo aeroporto, tem um efeito dominó na própria TAP, porque cancela-se um voo que tinha uma tripulação nomeada, pilotos e tripulantes, essa tripulação já vai para outro, os que estão no destino para onde o avião ia e que regressavam, já não regressam, e, portanto, o planeamento dessas 10, 12 pessoas também vai ter de ser alterado, e isto depois tem esse efeito.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Foi dada notícia que a Comissão Europeia estima que a companhia possa valer entre 854 milhões de euros e 1575 milhões de euros, foi uma notícia de ontem, e isto corresponde, neste intervalo, a perdas entre os 1600 e 2300 milhões de euros.

Como avalia esta análise face aos resultados que foram anunciados e a perspetiva de privatização que já foi anunciada pelo Governo?

O Sr. **André Teives**: — Bom, essa avaliação, eu não vi, não tive acesso a nenhum documento, é uma avaliação e, para mim, a TAP vale muito mais do que isso, obviamente, mas, como já disse no início, estamos muito limitados no nosso valor, porque, desde logo, não conseguimos atrair *players* de outras geografias. Porquê? Porque não temos um aeroporto que consiga comportar, aceitar, por exemplo, uma operação ou um *hub* longo curso/longo curso. Nós hoje temos um *hub* longo curso/médio curso, médio curso/longo curso. Parece a mesma coisa, mas não é. Ou seja, nós até à privatização, tínhamos um *hub* em que o médio curso era o *feeder* do longo curso, e ponto

final.

A partir da privatização, em 2016, com o aumento das rotas para a América do Norte, que chegou a ser o mesmo número de rotas e de movimentos do que para a América do Sul, onde temos uma forte implementação há muitos anos, no Brasil, isso chegou a ser... Nessa altura, com esse crescimento, nós antigamente íamos buscar um passageiro a Roma para levar para Fortaleza, a partir de 2016 passámos a ir buscar um passageiro a Washington para levar para Roma. Mais uma vez parece a mesma coisa, mas não é.

E, portanto, por isso é que se deu o *boom* que se deu no turismo e em outro tipo de turismo, o turismo americano, por exemplo, que até então praticamente desconhecia Portugal, mas isso é um problema cultural, mas é verdade.

E, portanto, isso é que impulsionou o programa Portugal *Stopover* e todas essas coisas, só que chega a um ponto e acabou, não conseguimos mais, porque não há lugar para os aviões, o espaço do aeroporto de Lisboa é o mesmo desde que ele foi construído e desde que a cidade o engoliu.

Portanto, podem fazer-se muitas obras, mas o aeroporto nunca vai ter capacidade para mais. Temos de decidir o novo aeroporto para ontem.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Recentemente foi assinado um acordo entre a Groundforce e a massa insolvente, a TAP, e a empresa Menzies. Houve uma reunião no dia 21 de abril, o que é que foi tratado e que garantias é que foram transmitidas no âmbito desta atuação da Groundforce?

O Sr. **André Teives**: — Bom, nós reunimos com a Menzies, juntamente com os outros sindicatos, e foi uma reunião de apresentação da Menzies. Foi-nos comunicado que está tudo tratado, quer com a TAP, quer com o Governo, e, portanto, agora, como é público, a Groundforce está ainda

num processo de insolvência, está na fase de elaborar o plano de recuperação para ser entregue no Tribunal do Comércio, para, depois, ser aprovado, aí sim, dar-se-á a entrada da Menzies e, a partir daí, pronto, é o futuro.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Mas, então, não foram ouvidos no âmbito das negociações prévias que houve?

O Sr. **André Teives**: — Não. Quem tratou desse processo foram os senhores administradores de insolvência. Em 18 meses o que nos foi sendo transmitido foi que havia três candidatos, depois passou a haver dois, depois ficou um, que é a Menzies, na altura, era NAS (National Aviation Services), posteriormente essa empresa, que é uma empresa do Koweit, um fundo soberano do Koweit, comprou a Menzies e foi aí que a Menzies se transformou no maior *handler* do mundo.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Como vê o papel da TAP nesta nova estrutura social da Groundforce, que se prevê, obviamente, minoritária?

O Sr. **André Teives**: — Bom, isso também decorre de uma diretiva comunitária, salvo erro, a Diretiva n.º 96/67/CE, que obriga a que o *handler* tenha de ser destacado da companhia aérea dominante. Portanto, não se trata de ser Estado ou privado; tem de ser, seja de uma forma ou de outra.

Como é que nós vemos isto? Nós vemos que a TAP tem que continuar, obviamente, a ser a acionista que é, que é um acionista de referência, quem assiste a TAP, não só no *hub* como nas escalas portuguesas, é a Groundforce, a Groundforce tem tantos anos de vida como a TAP, que são 78, e, portanto, assim deve continuar, porque não estou a ver uma companhia aérea como a TAP, com a importância que a TAP tem, e tendo um *hub* em Lisboa, desde logo, a abdicar de controlar minimamente a sua operação, o coração da sua

operação.

Portanto, não estou a ver... Não haveria nenhum benefício para a TAP, por exemplo, como está no *paper* da União Europeia, que aprovou o plano de reestruturação e que o explica, que deve ser alienada a parte que ainda é do Estado português, 43,9 %, porque os outros 6 % são da PGA, e depois obviamente são da TAP, que, por sua vez, é do Estado.

Para nós, nunca será uma situação positiva para ninguém, não é só do ponto de vista dos trabalhadores, mas também para a TAP e até para o País. Perder o controlo disso é perder o controlo da fluidez de todos os aeroportos nacionais e isso é muito perigoso. Não se deve entregar isso a nenhum privado, a ninguém, em condição alguma.

A Sr.^a **Patrícia Dantas** (PSD): — Mas sendo uma participação tão reduzida, pode não ter capacidade de influência, portanto a TAP vai passar a ser só um cliente dessa companhia.

O Sr. **André Teives**: — Peço desculpa, atualmente, e daquilo que se sabe, aquilo que vai acontecer é 50,1 % para a Menzies, os outros 49,9 % vão continuar a ser da TAP e do Estado português, e, portanto, nada mudará nos próximos meses relativamente a isso, até porque eu relembro que os 43,9 % é a parte do capital que nunca foi privatizado, ou seja, isso até há pouco tempo estava na TAP, SGPS que, por sua vez, estava na Parpública e parece-me que não há de ser alguém do Governo, seja ele que Governo for ou que pessoa for, que diga: «Eh pá, então, hoje vamos vender ao Sr. A ou à empresa B.» Não pode!

Nós, mais uma vez, estamos na Europa, há regras, tem de se fazer um concurso público internacional... Claro que, naturalmente, a Menzies, se entra nos 50,1 %, terá direito de preferência, também não tenho dúvida nenhuma disso, mas não é uma coisa tão fácil de fazer, de executar, de

materializar, como é a questão dos 50,1 %, que, esses, já são privados desde outubro de 2003, portanto no próximo mês de outubro faz 20 anos.

Portanto esses, *okay*, vão, vêm, vendem-se, compram-se... Agora, a parte que é do Estado, não me parece que seja assim tão fácil entregar ou escolher...

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

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

Cumprimento o Dr. André Teives, Presidente do Sindicato, e os Srs. Óscar Pereira e Rui Lopes.

O Sr. Presidente do Sindicato disse, há pouco, que tinha reunido com os ex-ministros João Galamba e Pedro Nuno Santos. Com quem espera reunir brevemente enquanto Ministro das Infraestruturas?

O Sr. **André Teives**: — Sr. Deputado, eu percebi a pergunta, mas não...

Nós reuniremos com o Sr. Ministro que for. É a mesma coisa que me dizerem, a mim: olhe, eu reúno com o seu sindicato, mas consigo não. Não pode ser, eu sou o Presidente do Sindicato eleito, portanto vou lá.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Por muito que custe!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Eu, certamente, fiz-me explicar mal, Sr. Presidente.

Eu perguntei se tinha reunido com os ex-ministros João Galamba e Pedro Nuno Santos e o senhor confirmou, e também perguntei com quem espera reunir futuramente enquanto Ministro das Infraestruturas, uma vez

que os com quem já reuniu já não são ministros.

O Sr. **André Teives**: — Sr. Deputado, eu reuni com o ex-ministro Pedro Nuno Santos e com, para mim, de acordo com a informação que eu tenho, o atual ministro João Galamba.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Ex-ministro!

O Sr. **André Teives**: — Pronto, *okay*, eu agradeço a informação. Eu tenho o telefone desligado e, obviamente, seria uma falta de respeito estar aqui a... Não sabia, mas não espero nada. Com quem for, de certeza absoluta, que teremos de reunir, seja mulher ou o homem, quem for terá de reunir connosco. Parece-me óbvio, mas isso é normal.

O Sr. **Paulo Rios Oliveira** (PSD): — Eles arranjam outro, deixe lá!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Doutor, o antigo Ministro João Galamba, ao nomear o novo CEO, nomeou também o Presidente do Conselho de Administração.

Numa empresa com esta dimensão, acha razoável — eu já não vou dizer normal, que normal não é — alguém ser, ao mesmo tempo, Presidente da Comissão Executiva e Presidente do Conselho de Administração?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Muito sinceramente, acho. Acho até, tendo em conta o setor, que é o da aviação, que é preferível, para não haver...

Geralmente, o Presidente do Conselho de Administração é alguém que só vê um avião para se sentar nele, para viajar, e, portanto, depois não consegue alcançar... Ou seja, não consegue ver a *big picture*. E é preciso alguém com essa visão, porque a aviação é uma cadeia com muitos elos, e

alguém que não domine minimamente um pouco de cada elo depois nem consegue fazer bem o seu trabalho.

Portanto, é preferível haver essa cumulação, e o Presidente do Conselho de Administração ser o Presidente da Comissão Executiva. Neste setor, não vejo nada de negativo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Concordo com o Sr. Doutor quando diz que neste setor é positivo. Mas, se tivermos em conta que o acionista é o Estado, que o Presidente do Conselho de Administração reporta ao Estado e que o Presidente da Comissão Executiva trata da parte operacional e de gestão, deixa de fazer muito sentido enquanto princípio de transparência. Está de acordo?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Sou-lhe sincero, não consigo ver isso desse prisma da transparência ou da opacidade. Não, eu acho que isso faz sentido, sinceramente, portanto...

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Neste caso em concreto?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Neste caso em concreto, para a TAP, isso faz sentido.

Nós já tivemos também vários *chairmen*. O último foi o Dr. Manuel Beja, já falei sobre isso.

Com o anterior, Dr. Miguel Frasquilho, houve mais interação desde o início. Isso sempre houve, é verdade. O senhor chegou, instalou-se, tinha uma equipa, tinha um adjunto, estava presente todos os dias na TAP... Pronto, mal ou bem, era diferente. Foi diferente. Havia interação, contudo, muito limitada, porque o Presidente do Conselho de Administração é não executivo, e, portanto...

Houve ali momentos em que, se calhar, a comissão executiva de então até começou a achar que era demasiado. Lá está, isso prejudica, porque depois quem está, em bom português, com a mão na massa, quem percebe, vive e respira há duas ou três décadas a questão da aviação, olhava para o Dr. Miguel Frasquilho e «eh pá, desculpe lá, mas...»... Era um bocado assim.

Portanto, por isso também é positiva esta cumulação.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Vou-lhe pedir que comente uma afirmação do CFO, Dr. Gonçalo Pires, que disse, com estas palavras aproximadas: os trabalhadores da TAP devem trabalhar mais.

Não deixa, para nós, de ser um contrassenso — mas queria também a sua opinião — dizer que os trabalhadores é que têm de trabalhar mais, quando são conhecidos casos como o de Manuel Beja, que poucas ou raras vezes ia às instalações da TAP, e quando temos conhecimento de diretores-fantasma, como é o caso da senhora polaca Karolina Tiba, que assina contrato em dezembro, entra em funções em dezembro, e os sindicatos e trabalhadores de cabina desconhecem por completo a senhora, porque nunca a viram.

Não acha que isto, vindo do CFO, tem uma carga negativa que não é justa para os trabalhadores da TAP?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Sr. Deputado, se o CFO da TAP disse isso, foi muito infeliz, porque eu diria que é impossível os trabalhadores da TAP trabalharem mais.

Como eu até já demonstrei na minha intervenção inicial, o número de trabalhadores é muitíssimo reduzido, e os que existem estão numa condição quase sobre-humana, às vezes, para conseguirem... Portanto, está tudo esticado, até com horas extra incluídas, com tudo... Quer dizer, é impossível,

mesmo impossível, trabalhar mais.

Já nem estou a referir «atenção, não trabalham mais porque têm cortes». Não tem nada a ver com isso. Os trabalhadores da TAP trabalham todos como se ganhassem por mês a indemnização da Eng.^a Alexandra Reis, que fique bem entendido. Todos! Só que não ganham, essa é a diferença. Mas é como se ganhassem. Só que isso também tem um *timing* e também tem um limite.

Portanto, essa expressão, se foi dita — eu não a ouvi —, foi infeliz, porque os trabalhadores da TAP não podem trabalhar mais, porque é humanamente impossível. Não podem!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Doutor disse há instantes que temos de decidir o novo aeroporto para ontem.

Eu até concordaria com o Sr. Doutor a 100 %, mas só se a TAP não for vendida. Se a TAP for vendida, qual é o interesse? Uma vez que vamos perder o *hub* da TAP em Lisboa e, que vá para a Iberia, para a Lufthansa, para a Air France, seja lá para quem for, certamente, que Lisboa será só um ponto de passagem, de escala, por assim dizer, que é obrigatório.

Faz sentido o novo aeroporto se a TAP for vendida?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Sr. Deputado, vamos por partes.

A TAP tem de ter um parceiro privado, porque ele é que vai ter, desde logo, a condição primária de capitalizar a empresa e constantemente tem de ter capacidade ou para se financiar, ou para colocar dinheiro, seja de que maneira for.

Segunda questão: o privado é que vai ditar se vamos ter *hub* ou não — o tipo de privado, desde logo, e, segundo, a companhia aérea ou o grupo de companhia aérea, os grandes grupos europeus: se for a Lufthansa, vamos continuar a ter *hub*; se for a Air France-KLM, vamos continuar a ter *hub*; se

for a Iberia, não vamos continuar a ter *hub*. E não há nenhuma garantia escrita que possa ser feita, porque há um acórdão do Supremo Tribunal Europeu, que resultou de uma ação de uma associação que foi criada, a «Não TAP os olhos», ou... Era uma coisa desse género, peço desculpa, mas também sou humano e também sinto as coisas.

O que é que isso ditou? Essa dita queixa apresentada por essa associação ditou que o Supremo Tribunal Europeu dissesse o quê? Nos processos de privatização ou de venda de companhias aéreas não se pode garantir determinadas coisas, entre as quais a questão do *hub*. Portanto, essa dita associação, que queria defender a TAP, o País e os trabalhadores da TAP, o que fez foi o contrário.

No processo de privatização passado estivemos um ano e meio num grupo de trabalho com o Governo de então, PSD/CDS, e tivemos nove sindicatos reunidos a participar na elaboração do caderno de encargos — não era a concordar com a privatização, era a participar, porque esse também é o nosso dever —, e daí resultaram várias garantias para os trabalhadores e para o País.

No futuro processo de privatização, seja lá feito por quem for, esperemos que contem também com a participação dos trabalhadores, a exemplo do que foi feito no passado, mas essa participação já vai ser muito limitada, por força deste acórdão do Supremo Tribunal Europeu. Essa história do «vamos garantir por escrito que o *hub* nunca mais pode sair de Lisboa»... Já foi, acabou! Essa questão já acabou.

E porque é que a Iberia é muito perigosa? Desde logo pela questão do aeroporto, porque Barajas, o aeroporto de Madrid, tem muita capacidade instalada, coisa que nós não temos. Portanto, seria o quê? Então, a Iberia entra no capital da TAP e o que é que vai começar a fazer? «Não temos espaço aqui? Eh pá, aqui ao lado temos!» — e começam a transferir para Madrid, e nós a perder. Nós quem? Não pensem que é só os trabalhadores da

TAP; é o País todo! Todo o País! Do volume de negócios da TAP, 80 % são exportações, e isso acaba! Não há substituição de companhias aéreas como a TAP, não há «fecha hoje, abre amanhã», porque isso significaria ficar sem *slots* extracomunitários. A partir daí quem é que tratava dos *slots*? Era a Comissão de Transportes da União Europeia. Como é que ela faz isso? Através de um leilão. Então, quer dizer, Portugal tinha de ir leiloar os *slots* que no dia anterior eram seus, e a competir com os gigantes europeus? Não! Isso não faz sentido.

Portanto, novo aeroporto, urgentemente. Estamos a estudar o novo aeroporto desde Marcello Caetano, já passaram 52 anos! Curiosamente, ficou definido na altura que a melhor localização era Alcochete, e, na minha humilde opinião, continua a ser — não tenho lá terrenos, que fique bem escrito e gravado. Porquê? Porque é o único sítio que tem terra para 100 anos. Um aeroporto precisa de terra.

É preciso fazermos um aeroporto para termos logo 50 milhões de passageiros? Não. Como é que se faz um aeroporto? Põe-se uma pista e um terminal de passageiros. Ele vai crescendo. Põe-se um *taxiway* ao longo da pista toda, o que aumenta os movimentos por hora. O aeroporto de Lisboa tem um *taxiway* ao longo da pista toda? Não. E é o nosso principal aeroporto. Nem sequer isso tem!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Só tem uma pista.

O Sr. Dr. **André Teives**: — Só tem uma pista. Nem sequer isso tem!

Continuamos a crescer; põe-se outra pista, faz-se outro terminal de passageiros, e assim sucessivamente. Foi o que Espanha fez, em Barajas e em Barcelona. Investiram 9000 milhões de euros, e Barcelona tem três pistas e Madrid tem quatro, que operam em simultâneo.

Portanto, nós só estamos a perder. O País todo! Isto não interessa se é

esquerda, direita, a cor... Não interessa nada! Precisamos de um aeroporto urgentemente. Claro que, antes de 7 a 10 anos, ele não está feito. Se vamos para localizações onde, daqui a 20 anos, temos de fazer outro... Quer dizer, estivemos 50 anos para decidir, e agora vamos fazer num sítio onde, daqui a 20 anos, é preciso fazer outro? Por amor de Deus!... Quer dizer, até enquanto cidadão, isso não faz nenhum sentido.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Presidente está, desde 2008, no sindicato, já é dos mais antigos, assistiu à bancarrota de José Sócrates, em 2010, ao impedimento, em 2011, por via do memorando da troica, da venda da TAP, depois à privatização com o PSD, à nacionalização com o PS, e hoje o PS quer vender.

Nesta venda, além de ressarcir os contribuintes dos 3,2 mil milhões, será também fundamental garantir a ligação à diáspora, às nossas comunidades. A questão que lhe faço é: de que forma é que isso pode ser feito?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Sr. Deputado, o racional do negócio da TAP não se coaduna com esse tipo de...

Primeiro, não há serviço público há mais de 20 anos, isso não existe. Na União Europeia só existe serviço público interilhas — no nosso caso, Funchal-Porto Santo, e vice-versa, e entre as nove ilhas dos Açores. Isso é serviço público; quanto ao resto, não há serviço público.

Depois, sobre a questão da diáspora, atualmente isso é algo que tem potenciado e que tem contribuído positivamente para os resultados da TAP, não há dúvida nenhuma. Os aviões estão todos cheios — todos, *overbooking*... —, todos, constantemente, e ainda bem, e que continuem assim por muito mais tempo.

Portanto, como já disse no início, na nossa humilde opinião, baseada

única e exclusivamente nas regras às quais estamos sujeitos, que são as da União Europeia — e as regras não são novas, são as mesmas —, a privatização é imperativa.

O Estado português não vai poder colocar 1 cêntimo na TAP. Não colocou durante 23 anos, e, desde 2023 até 2033, não poderá lá colocar 1 cêntimo. Vai poder colocar o que falta dos 3,2 mil milhões de euros, dos quais 1200 milhões foram para o resgate e 600 e qualquer coisa milhões resultam do encerramento de fronteiras e da afetação da covid — que foi feito no ano seguinte, e bem feito, ainda bem que fizeram, foi tarde, mas fizeram, e ainda bem, e, depois, o restante para os 3,2 mil milhões é para compor a parte da reestruturação, que o dinheiro entrou, mas a empresa — aqui leia-se «os trabalhadores», que representam 20 % do volume de negócios — é que está a dar, constante e continuamente, para essa situação. E, portanto, urge resolver isso, urge ser mais forte com os fortes, leia-se os fornecedores todos, os *lessors*, porque eu relembro aqui, nós estávamos em plena pandemia, e continuaram a chegar aviões. Atenção, novos! Porquê? «Estava contratualizado, e não é possível... Se quiserem eu não mando o avião, mas pagam.» «Ah, tenho de pagar? Então mande o avião, pronto!»

Mas porquê? Porque isso tinha a ver com o plano de entrega. O que é que se fez? Atrasaram-se essas entregas, houve moratórias ainda tratadas pelo CEO antes da Engenheira Christine, o Engenheiro Antonoaldo Neves, que começou imediatamente em março, tivemos três, quatro reuniões com ele, todos os sindicatos, e num primeiro momento: «vamos cancelar 3000 voos, isto da pandemia, e tal...» Na semana seguinte: «olha, vamos cancelar todos. Acabou! Estou a tentar com os *lessors*... estou a ver ... moratórias, para não vir aviões...» E, pronto, isto apanhou de surpresa toda a gente, em todos os setores... No mundo.

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

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Presidente André Teives e também quem o acompanha.

Há sensivelmente dois anos, há dois anos e um mês, dizia numa entrevista que: «há uma politização muito forte da TAP e a TAP é gerida, diariamente, pelo telefone.» — e ainda nem se sabia nada do que, entretanto, já se sabe.

Eu gostaria de lhe perguntar o que é que queria dizer, já há dois anos, com estas afirmações. O que é que, na altura, já sabia para fazer esta afirmação?

O Dr. **André Teives**: — Bom, desde muito cedo, logo quando houve a questão da pandemia e a partir do momento em que o Sr. ex-Ministro Pedro Nuno Santos aqui, nesta Casa, disse: «A TAP estava muito mal antes da pandemia... o povo paga, o povo manda...». Pois, o povo manda, o povo paga essas coisas todas...»

A partir desse momento, começou a haver alguma interação com o Governo e, com o passar do tempo, era notório... Não porque fosse comigo, porque o ex-Ministro Pedro Nuno Santos, durante meses, não falava comigo — aliás, ele tornou isso público e até disse isso aqui, nesta Casa, no Hemiciclo, está gravado.

Depois é que começámos a falar, só que como é que eu sabia disso? Porque como nós, sindicatos, estávamos a trabalhar todos juntos, percebíamos e era perceptível, também ninguém escondia, que se dizia: «Vou já falar com o Ministro.» Agarrava no telefone e falava sobre isto, sobre aquilo... Sobre coisas de ...quase que de garrafa de água!

E, portanto, isso começou a ser um... E, obviamente, quando me

perguntaram, quando me estavam a entrevistar e me perguntaram, eu disse a verdade. Já na altura, era isso que acontecia e, portanto, o corolário disso é aquilo que se descobre agora, dois anos e um mês depois.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Disse também uns meses antes, em dezembro de 2020, que: «um Governo com vontade e o apoio do Sr. Presidente da República pode fazer algum *lobby* junto da União Europeia e reconfigurar este formato jurídico, sair do mecanismo de resgate e reestruturação e entrar nos apoios covid.»

E sugeri, até que: «a TAP pode pedir um empréstimo com o aval do Estado no montante x , sendo que esse x tem de incluir os 1,2 mil milhões de empréstimo para serem devolvidos e, ao sair do formato que referi, todos temos mais liberdade para negociar, como estão a fazer todas as companhias aéreas europeias e mundiais.»

Eu gostaria de perguntar se sugeriu isto ao Governo, se o Governo ponderou isto, se sim ou se não, e o que é que lhe foi dito.

O Dr. **André Teives**: — Bom, na altura, quando foi tornado público que o formato de intervenção do Estado português na TAP seria o resgate e reestruturação — algo que existe há décadas —, de facto, houve essa tentativa.

Pedimos audiência ao Sr. Presidente da República, fomos recebidos pela Sr.^a Assessora do Sr. Presidente, onde isso foi transmitido à Presidência da República e, obviamente, começámos a desenvolver contactos, primeiro junto dos demais sindicatos, no sentido de arranjar, montar, uma força de bloqueio para tentarmos, ainda, corrigir isso. Porquê? Portanto, contactei o Parlamento Europeu, falei com várias pessoas desta área, da DGComp (Directorate General for Competition), e como é que isto se fazia, falei também com o único português que alguma vez trabalhou na DGComp, para

tentar perceber qual é que era verdadeiramente a possibilidade e, de facto, ela existia; só que, depois, claro, não houve vontade política e também não houve vontade, por parte de alguns colegas meus, que representam outras categorias, para fazermos isso e todos juntos — que teria, obviamente, um impacto completamente diferente. No fundo, não estávamos a inventar a pólvora novamente; bastava ir ver o que é que estava a ser feito na Lufthansa, na Air France-KLM, na Iberia... Portanto, nós não estávamos a inventar nada, era tentarmos alterar... Porquê? No fim do dia, as compensações covid podiam não chegar, e não chegariam com certeza ao montante de 3,2 mil milhões, é verdade, mas também é verdade que o montante de 3,2 mil milhões só o é, porque estamos no formato de resgate e reestruturação, portanto aumentou muito mais a necessidade de capital.

Porquê? Porque correu com o privado e não colocou nenhum mecanismo de saída do Estado. Por isso, a União Europeia... Chegou-se a dizer, em 2020, que nós tentámos ir pelas ajudas covid, mas não nos foi permitido, porque a União Europeia diz que não é possível, porque a TAP estava mal antes. Não, desculpe, isso não é verdade Não pode ser!

Houve uma companhia alemã, que é de terceira linha, a Condor, uma companhia europeia, que estava falida e o Estado alemão, meses antes, resgatou a Condor. Quando veio o covid, o que é que a Condor fez? Foi buscar 450 milhões das ajudas covid.

Eu disse: «Olhe, desculpe, está aqui um exemplo concreto, que é recente, de como uma companhia que estava falida, que tinha acabado de ser resgatada — resgate e reestruturação — recebeu centenas de milhões de euros, e agora foi buscar as ajudas covid, portanto, isso não bate certo.

Bom, aí mudámos a narrativa — e não fomos nós que mudámos, obviamente — e qual é que passou a ser a narrativa? «Eh pá, o privado não tem dinheiro para pôr cá, foi-se embora.»

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Exatamente!

O Dr. **André Teives**: — Não; o privado foi-se embora porque escolheram o resgate e reestruturação, o que obrigava a que o privado pusesse o dinheiro, claro. Portanto, isso também é claro, isso é tão certo como estarmos aqui. Foi exatamente isso que aconteceu e quando nós tentámos inverter isso, e que dava tempo... Porque é que dava tempo? Porque estávamos ainda dentro dos seis meses para devolver 1,2 mil milhões que resultavam da parte do resgate, porque, como já disse, são dois momentos: resgate e reestruturação.

Portanto, se arranjássemos forma de convencer o poder político, com a ajuda de todos os atores políticos, se conseguíssemos fazer isso, era fácil. Fácil, não era, mas era possível.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Fazível!

O Dr. **André Teives**: — E nas conversas que tive com pessoas da União Europeia, resultava clarinho que: «Eh pá, se vocês conseguirem isso, o Estado prova que a TAP devolveu o dinheiro, os 1,2 mil milhões, e já não há plano de reestruturação, não há este formato e vão para o outro.»

Ou seja, vão pedir o dinheiro do covid, e depois há de faltar uma parte, se calhar, 1500 milhões e, esse, sim, é que terá de ser no formato de resgate e reestruturação.

Ora, isso reduz muito, o quê? O nível de entrega de *slots* à concorrência, o esforço dos trabalhadores. Que resulta do quê? Da obrigação de dar medidas de contribuição própria, no âmbito do plano de reestruturação. Ora, se eu tenho de dar medidas de contribuição própria de 2000 milhões, se eu der de 700 milhões é diferente. Portanto, não há um esforço tão grande. Isto não é a minha opinião, isto é o que é! É assim! Na

União Europeia, funciona assim: quem vai para o resgate e reestruturação vai ficar sob medidas draconianas ...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Foi o que nós sempre dissemos!

O Dr. **André Teives**: — ... o que, aliás, eu também disse várias vezes — um bocado sozinho, não é, mas tudo bem, disse, porque era aquilo que eu sabia, que eu tinha estudado e que vi que era o que ia acontecer. E, depois, foi o que aconteceu! Não porque eu seja adivinho, não!

E se quiserem, até muito sinceramente, acho que houve uma pequena benevolência por parte da União Europeia com o caso da TAP, por causa da pandemia — que também é uma coisa excepcional —, porque noutros momentos, com outras companhias aéreas, não houve apelo nem agravo.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Claro!

O Dr. **André Teives**: — Portanto, eu diria que a única que eu conheço que sobreviveu, e porque foi comprada no meio já da reestruturação pela Lufthansa, é a Austrian Airlines, é a única que sobreviveu. Isto aconteceu em 2009, não tinha nada a ver com a pandemia, nem com o 11 de setembro, que foi em 2001, não tinha nada a ver com isso. Essa foi a única que eu conheço que sobreviveu; as outras, já não existem! Não morreram da situação que estavam a viver, ou da situação difícil de tesouraria, morreram da cura: das regras, da imposição de regras, da questão da concorrência, do ter de se dar os *slots* aos concorrentes, do ter de dar 50 % de medidas de contribuição própria, e dessas regras todas, que são conhecidas e aplicadas na União Europeia, desde os anos 80.

Nada tem a ver, nem com a pandemia, nem com todas as infelizes catástrofes que volta e meia ocorrem e que afetam o mundo e, naturalmente,

afetam a aviação.

O 11 de setembro afetou muito o mundo, mas afetou muitíssimo mais a aviação, que depois recuperou; depois, veio o primeiro coronavírus em 2003, que colocou o mundo em pré-pandemia e quase que ia afetando a TAP, mas, felizmente não afetou. Aliás, no 11 de setembro caiu a Swiss International Air Lines e a Sabena, mas a TAP sobreviveu, sozinha, com 33 ou 34 aviões.

Nessa altura, veio o Engenheiro Fernando Pinto, que agarrou a companhia, montou um plano, um *business plan* a três anos, falou com os sindicatos todos e disse: «o acordo que fizeram com o meu antecessor não posso cumprir nada, não há dinheiro, preciso de paz.»

E assim, houve paz durante sete anos, na TAP, com a vinda do Engenheiro Fernando Pinto. Ele, depois, foi à Comissão Europeia, falou com a Comissária da altura, que já não está entre nós, a Comissária Loyola de Palacio, falou com ela, vendeu-lhe, e bem, o *business plan*, a União Europeia concordou e aqui estamos hoje, vivos, sobrevivendo ao 11 de setembro de 2001.

Em 2003, não fomos muito afetados, fomos um pouco.

Em 2008, com o choque petrolífero, foi uma desgraça. Foi uma desgraça e, mais uma vez os trabalhadores: «Eh pá, pois, temos de dar todos, porque senão não há.»

E antes, ainda houve outra desgraça, que não é mundial, mas foi para a TAP: no final de 2005, a administração da TAP chama-nos, aos sindicatos todos, e diz: «Vamos comprar a Varig.» E nós: «Vamos comprar a Varig? Mas nós temos 30 aviões e eles têm 88 e nós vamos comprar a Varig?». Resposta: «Sim!» Felizmente, existia uma coisa chamada Fundação Ruben Berta, que era dos trabalhadores, que ganhou o ficarem com a Varig.

Nós, não contentes dizemos: «Eh pá, então, se não ficamos com a Varig, vamos ficar com a manutenção da Varig.»

Okay, pronto... Se tivéssemos ficado com a Varig, três anos depois, com o choque petrolífero, ficávamos todos ali. Isso nem valia a pena! Não foi, foi a manutenção... Bom, foram 1000 milhões.

Agora, também se consegue perceber que isso também tem outras influências, que também têm de ser ditas, que são positivas. Quais são? A Airbus, sendo um fabricante de aviões, competindo constantemente e lutando pelo primeiro lugar com a sua concorrente principal, a Boeing, obviamente queria pôr um *pin* na América do Sul.

Porquê, nessa altura? Porque as previsões de crescimento de tráfego da altura, davam para os próximos 20 anos: a Ásia, em primeiro e, em segundo lugar, a América do Sul. Onde é que estava a TAP? Na América do Sul, e ainda hoje lá está, e ainda bem.

Então, o que é que a Airbus precisava? Precisava de uma *repair station*, precisava de uma oficina Airbus, para pôr naquele lado do mundo. Para quê? Para vender aviões para aquele lado do mundo, porque senão as companhias não querem comprar, porque depois precisam de ir à revisão e têm de trazer o avião não sei quantas horas... Mas se houvesse um *pin* Airbus *repair station* na América do Sul...

A TAP teve benefícios com isso? Com certeza, de certeza absoluta. Agora, se calhar, pagou mais do que os benefícios que teve. Quem é que teve mais benefícios com isso? O País, não tenhamos dúvidas! Claro que o País teve benefícios com isso; quanto mais voos para o Brasil, quanto mais vendas no Brasil, mais exportações. Portanto, benefício para o País, ótimo! Não foi tudo mau, isso também é preciso dizer.

E porque é que não encerrou durante anos? Era o problema diplomático, era o problema das rotas, era o problema de «nós somos a maior transportadora entre a Europa e o Brasil, não podemos perder isso...» Pronto, aquilo foi andando e todos os meses... Nós chegámos a ter os salários cortados na TAP, e os trabalhadores brasileiros — fruto das suas regras e da

sua lei — eram aumentados, isto, na altura em que veio a troica para Portugal, ou seja, os trabalhadores no Brasil eram aumentados e os de Portugal chegaram a ter dois meses de cortes. Depois acabámos com isso, felizmente, num acordo que fizemos com a TAP e com o Governo de então.

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

Já adiantou outro dos temas que eu tinha aqui, mas, ainda antes disso, só para terminar, quero referir que a decisão de qual o mecanismo em si é muito relevante em toda esta história — aliás, até me lembro bem de termos reuniões com o Sr. Ministro Pedro Nuno Santos e ele, na altura, dizer-nos que o mecanismo era uma imposição europeia.

Ora, esta é uma coisa que importa apurar, até porque já tivemos aqui outros sindicatos que disseram o mesmo, também porque, provavelmente, lhes foi dito o mesmo.

Outra coisa que queria saber era se nessas reuniões, que não hão de ter sido muitas — mas em setembro, outubro, novembro aquando foi o plano de reestruturação —, se foi dito que este nível de cortes era uma exigência europeia, ou não. Porque, como já disse, e também do que já se sabe das comunicações da Comissão Europeia, a Comissão exigia a entrada de novo capital privado, uma maior partilha de perdas, o que obrigava — ou melhor, o que tentava — a que existisse um nível de cortes mais baixo e também um nível de injeção de capital dos contribuintes mais baixo.

O que pergunto é se houve esse esforço, ou não, e se nessas reuniões o nível de cortes exigido foi apresentado, naquele famoso *PowerPoint*, porque não vos apresentaram o plano, como imposição europeia, ou não.

O Sr. Dr. **André Teives**: — De facto, foi-nos sempre transmitido que teria de haver uma diminuição do número de trabalhadores e um corte de 25 % na massa salarial.

O ponto de partida era: o Governo/TAP propunha proteger salários até 700 euros e acima de 700 € cortava-se 25 %. Foram assim que começaram as negociações para os acordos temporários e de emergência, a par de outras exigências, que não são relevantes agora.

De facto, aquilo que nos foi sempre dito é que tinha de haver 25 % de corte na massa salarial. A partir do momento que nós não conhecemos o plano de reestruturação temos de, diria, acreditar naquilo que nos estão a dizer, porque o *paper* da União Europeia veio muitos meses depois, quando já havia cortes há dois anos, quase, quer dizer, isso é uma...

De facto, conseguiu-se colocar a garantia mínima em 1330 €, como eu já disse, dois salários mínimos, e «linkar» diretamente, mas, por exemplo, não se conseguiu colocar um mecanismo de ajustamento consoante fosse a evolução do tráfego e dos passageiros. Portanto, nós propusemos uma fórmula que, automaticamente, para cima e para baixo, era nos dois sentidos, e o segundo *shutdown* que há, em 2021, teria feito regredir um pouco, caso tivesse sido aceite, a dimensão do corte.

Mas, por exemplo, com esse mecanismo, hoje estávamos aqui e não havia corte nenhum, porque já estamos muito acima de qualquer previsão e nós propusemos isso, insistimos, e não foi aceite por parte de quem estava a negociar connosco. Diziam-nos: «Não é possível, a União Europeia não aceita. Não, isso tem de ser...» E nós perguntávamos: «Mas porque é que vocês estão baseados num cenário mais conservador, mais pessimista? Porquê? Isto vai ser muitíssimo mais duro para os trabalhadores, para a TAP e para o País, para todos.» Ao que nos respondiam: «Tem de ser assim!»

Claro, meses depois vem o documento que todos lemos, mas, quer dizer, de que vale? As pessoas já têm os cortes, por acaso agora têm 20 % acima de 1520 €, já não é de... É bom? Não. É melhor que nada? É, isso não há dúvida nenhuma. Mas é um caminho que tem de se fazer e agora tem de se arranjar uma forma de adaptar as atuais regras, os atuais sacrifícios à

realidade.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — No verão de 2021, aliás, antes, se não estou em erro, em maio, o Governo declarou a insolvência da Groundforce — isto em plena retoma, eu diria —, e eu gostaria de saber como é que viu todo o processo.

Sabemos que havia uma guerra, quase que em praça pública, entre os dois acionistas, que, certamente, não deve ter ajudado à evolução do processo.

Como é que viu, não só a questão da greve em si, que teve obviamente impacto no verão, e o não pagamento dos subsídios de férias, etc.? Como é que viu todo o processo?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Sr. Deputado, a greve foi em julho, a insolvência foi declarada dia 4 de agosto, salvo erro, portanto, logo a seguir.

Eu vou transmitir à Comissão, porque é meu dever e minha obrigação, o seguinte: a greve, que cancelou 750 voos, aconteceu exclusivamente porque a Eng.^a Alexandra Reis não quis antecipar o pagamento de serviços já prestados, ou seja, era uma fatura que a Groundforce tinha já na TAP e quem era responsável por isso na TAP era a Eng.^a Alexandra Reis.

Reunimo-nos com a Engenheira Alexandra Reis — eu e um colega de outro sindicato — e chamámos a atenção do seguinte: «não pode faltar, no final do próximo mês, um cêntimo no salário dos trabalhadores da Groundforce, porque se isso acontecer, não vai...» Estávamos em plena retoma, os trabalhadores estavam a trabalhar muito e no fim do mês nunca recebiam o salário todo e diziam-nos: «Daqui a 10 dias vai receber o resto, daqui a 15 dias...», e nós dissemos «Não, Sr.^a Engenheira, isso acabou, estamos a receber os apoios do IEFP (Instituto do Emprego e Formação Profissional)...», que na altura era uma tranche de 1,5 milhões de euros, e

faltava, para completar os salários dos trabalhadores da Groundforce no final desse mês, 1 milhão e 30 000 euros e eu disse à Eng.^a Alexandra Reis: «Não deixe faltar nada no salário.» E a Sr.^a Engenheira foi sempre dizendo «Eu estou a acompanhar...» — e até disse o valor exato, ao cêntimo, que estava na conta bancária da Groundforce para pagar salários. Ela disse: «Eu sei que falta só isto e, por isso, não se preocupe, estou a acompanhar». Isto faltavam 15 dias.

Chegou à véspera de sair o recibo de vencimento e eu contactei a Eng.^a Alexandra Reis e disse-lhe: «Atenção à questão do salário dos trabalhadores da Groundforce, estamos no pico do verão a trabalhar como nunca, não pode faltar nada!», e a Sr.^a Engenheira respondeu «não se preocupe que eu estou a acompanhar.»

Resultado: no dia seguinte sai o recibo de vencimento, acompanhado de uma circular a dizer que ia faltar 15 % do salário.

O que é que aconteceu? Aquilo que qualquer dirigente sindical tem de fazer, que é ouvir as pessoas que representa e ouvidas as pessoas que representamos, tivemos de colocar um pré-aviso de greve com a costumada antecedência que a lei prevê, até colocámos com mais, colocámos com 19 dias de antecedência, veja-se! Só que não foi dada importância rigorosamente nenhuma, até ao dia que começou a greve não apareceu ninguém para trabalhar: foram 750 voos cancelados!

Ou seja, em suma, por causa de 1 milhão e 30 000 euros, causou-se um prejuízo à TAP e ao País de dezenas de milhões de euros. E quem foi a responsável? Para mim, é claro: foi a Eng.^a Alexandra Reis e quem deixou que a Eng.^a Alexandra Reis tivesse feito aquilo que fez.

Depois ficaram todos espantados. Ah!?! Não, aliás, o primeiro espanto ainda foi outro: quando fomos ao Conselho Económico e Social, para definir os serviços mínimos, como obriga a lei, nós chegamos e entregámos os três acórdãos que fixam jurisprudência naquele tema e explicámos ao Sr.

Presidente, da altura, daquele tribunal arbitral, que o Sr. Presidente e os demais não poderiam fixar nada que não fosse aquilo que constava dos acórdãos e da jurisprudência fixa e os senhores olharam para aquilo e disseram: «Pois, então é só voos de Estado, voos de emergência, e acabou», e eu disse «Pois!»

Então, quando o senhor definiu os serviços mínimos, também foi outro espanto: «Ah, mas é só estes voos?» Então, estavam a contar com o quê? Que houvesse uma greve e os voos saíssem todos? Pronto, foi isso! Foi o que aconteceu factualmente!

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

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

Começo por cumprimentar o Presidente André Teives, do STHA, e quem o acompanha.

Pergunto-lhe se se recorda de ter dito nesta Casa, numa comissão parlamentar, há cerca de 15 ou 16 anos, esta frase: «Nós não perdemos as bagagens; nós encontramos-las.» Pergunto-lhe se se recorda de ter dito isto.

O Sr. Dr. **André Teives**: — Recordo-me perfeitamente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pergunto-lhe se se recorda qual era o contexto e qual a situação que se estava a viver para dizer essa frase.

O Sr. Dr. **André Teives**: — O contexto, por acaso, já era o estrangulamento do aeroporto de Lisboa e a falta de condições operacionais do próprio aeroporto. Estamos a falar em 2006, salvo erro, aquando da abertura do Terminal 2 — a primeira vez que o aeroporto de Lisboa teve o

Terminal 2.

A confusão e as irregularidades eram tantas que o que pairava no ar era que os trabalhadores da Groundforce perdiam as malas. E, obviamente, eles não perdiam; eles encontravam-nas. Era um processo, mas recordo-me perfeitamente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Recordo-me ainda de uma outra coisa, nesse contexto, que era o contexto da gestão da Globália, no momento da privatização da SPdH (Serviços Portugueses de *Handling*)/Groundforce.

Estávamos, de facto, num momento de caos no aeroporto, e tomara que fosse só no Terminal 2, já não era mau, era o aeroporto todo, era a operação toda, eram os *transfers*, era o *hub* e era a Globália que estava com os 50,1 % da Groundforce. Confirma isto?

O Sr. Dr. **André Teives**: — Sim, a Globália tinha 50,1 % desde 1 de novembro de 2003.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Já agora, é interessante porque a diretiva que mencionou tem mais coisas do que obrigar a principal companhia aérea, porque desde que o gestor de aeroporto não tivesse um *handler*, a TAP podia ainda hoje, perfeitamente, ter ficado com o *handling* das outras companhias, porque a dupla é que era proibida, ou seja, o gestor de aeroporto ter o *handler* e a principal companhia de base ter o *handler*.

Sr. Presidente, peço uma interrupção para pedir a ajuda de V. Ex.^a, Sr. Sr. Presidente da Comissão, que, na altura, fazia parte de uma coisa chamada grupo de trabalho para as questões de energia (Grupo de Trabalho — Energia e Eficiência Energética) dentro da Comissão de Assuntos Económicos.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, qual é a figura regimental?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Estou a interpelar o Presidente da Comissão, como autoridade acrescida,...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — É um arrastamento.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... porque isso foi em 2008 e eu queria pedir a ajuda do Sr. Presidente, que estava nesta reunião que eu vou citar, julgo que foi em 2008, mas não tenho a certeza, com o Eng.º Fernando Pinto, Presidente Executivo da TAP, naquela altura.

Não sei se nos pode ajudar a situar este momento, que nos meus apontamentos não estou a identificar, mas julgo que terá sido em 2008 que o Eng.º Fernando Pinto anunciou, nesta Casa, que a TAP tinha readquirido a SPdH à Groundforce e que estava novamente em controlo da situação relativamente ao *handling*.

Não sei se tem memória desta reunião do grupo de trabalho do qual o senhor fazia parte?

O Sr. **Presidente**: — Não tenho, Sr. Deputado.

Pode prosseguir e continuar a colocar as questões ao Sr. Presidente do sindicato.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Eng.º Fernando Pinto fez este anúncio para dizer que a situação estava apaziguada e estava a regularizar-se e, de facto, foi encaminhado para uma situação de estacionamento das ações, em que a TAP tinha novamente o controlo, mas, eis se não quando, passados uns tempos, mais uma reprivatização e foi entregue à Urbanos a gestão do capital privado, os tais 50,1 %.

Ora, a questão que se coloca é: que o balanço faz do controlo privado

dos 50,1 %? Que diferença é que fizeram os 49,9 % que eram mantidos do lado de cá? Para mim, parece-me que não fez grande diferença. E o que é que a Comissão Europeia agora exige? Se não é alienação, pela TAP, do que resta do controlo da TAP, com 49 % ou sem 49 %, porque naquela altura, claramente, o que fazia diferença era a maioria do capital.

Não sei se me faço entender na pergunta que coloco...

O Sr. Dr. **André Teives**: — Bom, estamos a falar em coisas mesmo de há muitos anos, mas eu julgo que me lembro.

Nos primeiros três anos da Globália correu tudo bem, depois, a partir do final de 2006 e em 2007, começou a correr muito mal. Lembro-me, algures no início de fevereiro de 2008, o dono da Globália e o ministro dos transportes espanhol vieram cá e levaram um cheque do Estado português, levaram o dinheiro que tinham investido — 31,8 milhões de euros, salvo erro —, e as ações foram parqueadas em três bancos através da TAP, S.A. e não voltaram à TAP, SGPS. Ou seja, não foi uma nacionalização para depois haver uma reprivatização, não; elas foram parqueadas e, claro, ao fim do ano, fruto de termos passado de 6 milhões de euros, verde, para 46 milhões de euros, bem encarnado, os bancos, como não queriam manter aquilo nos seus balanços, disseram: «Temos de resolver o problema, não queremos mais isto».

Então, as ações deixaram de estar parqueadas e ficaram a pertencer mesmo à TAP, S.A., até o momento em que a União Europeia, fruto de todos os *players* do sector começarem a queixar-se, advertir o Estado português a dizer que esta situação não pode continuar. Porquê? Porque o único concorrente da Groundforce em Portugal é a Portway, que é detida pela gestora aeroportuária e, portanto, nessa altura de que estamos a falar, o mercado era todo do Estado: a TAP era do Estado, a Groundforce era do Estado, a Portway era do Estado, porque a ANA era do Estado. Então, era

tudo do Estado, não havia concorrência.

E então, a União Europeia começou a levantar procedimentos por incumprimento e as coisas foram andando até que se encontrou a solução.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E agora que há concorrência, considera que a situação está melhor?

O Dr. **André Teives**: — Sr. Deputado, eu continuo a considerar que concorrência não há muita, porque vamos lá a ver: a Groundforce assiste praticamente todas as *legacies* que voam, todas as companhias que usualmente se diz de bandeira, são assistidas pela Groundforce e a Portway é um *handler* das *low cost*... que também há várias, mas, é o que é!

Portanto, é a concorrência. A ANA Aeroportos continua a ter uma atitude — a mesma atitude que sempre teve, que é uma atitude imperial — é mesmo de quem detém o monopólio natural e quero, posso e mando, e, portanto, trata o seu maior operador em termos de aviação, que é a TAP, da forma que trata e também trata o seu maior operador logístico, que é a Groundforce, da forma como trata. Só neste País é que se tratam assim os melhores clientes em ambas as dimensões.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — De onde se conclui que essa tal concorrência é uma falácia e, depois, no concreto, não se verifica porque, na verdade, o que há são monopólios privados.

O Dr. **André Teives**: — Bem, eu não vou concordar a 100 % com essa expressão do Sr. Deputado, até porque nós estamos na União Europeia e, temos regras.

Por exemplo, um terceiro operador em qualquer aeroporto nacional é impossível. Porquê? Não há espaço! Portanto, as empresas para operarem

têm de ter não só pessoas, mas também material — obviamente, que são empresas de mão de obra intensiva —, mas não há espaço para ter material de outra empresa em qualquer aeroporto português.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É precisamente nesse contexto que nós chamámos a atenção para a importância de não definir, à partida, como inevitabilidades as tais regras da União Europeia, que nós politicamente depois devemos discutir, porque para cumprir essas regras da União Europeia lá se vão as ações que restam da chamada atividade *non-core*, como se o *handling* fosse uma atividade *non-core*, e lá se vai o controlo estratégico porque, na prática, é isso que a União Europeia quer que aconteça e nós não podemos considerar que isto é uma não inevitabilidade e as outras é que são inevitáveis.

Nós dizemos é que o conjunto destas opções, para já, é a destruição daquilo que ainda resta de soberania no setor por parte do Estado português, do nosso País, relativamente a essa área, até porque temos dito que este é um daqueles setores — e há outros — em que ou a companhia é pública ou não será nacional, será às ordens de outros.

O meu tempo está a terminar e eu queria só colocar uma última questão.

Há pouco, a propósito do *hub* de Lisboa e dos outros *hubs*, Frankfurt, etc., dizia, a propósito da questão da concorrência — e aqui há concorrência mesmo —, que se a Lufthansa ou a Air France-KLM entrarem na TAP o *hub* de Lisboa mantém-se.

Pergunto: mas o *hub* de Lisboa, para levar as pessoas de Washington para Roma, como dizia há pouco, não é concorrente do *hub* de Frankfurt? E de Oslo para o Rio de Janeiro? Ou de Varsóvia para São Paulo?

Que garantias é que poderíamos ter de que o *hub* de Lisboa ia ter futuro?

O Dr. **André Teives**: — Sr. Deputado, obrigado por essa questão.

Porquê? Porque aquilo que garante o *hub* em Lisboa é, para além de não ser a Iberia, Portugal estar onde está, porque nós não somos a periferia da Europa; nós somos o centro do mundo. E porquê? Nós temos uma condição única, que é uma condição geográfica: voltados para o Atlântico Norte, para o Atlântico Sul e para África, que nos permite, no mundo da aviação, em 24 horas, um avião conseguir ir ao Brasil e aos Estados Unidos e voltar. E isso é algo *priceless* na aviação. Quem são os únicos europeus que conseguem fazer isso? Bom, em alguma coisa, sejamos únicos na Europa: são os portugueses. De onde? De Lisboa.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — E dos Açores também!

Risos.

O Dr. **André Teives**: — Dos Açores ainda é mais fácil, Sr. Deputado. Dos Açores ainda é mais fácil. Isso é verdade!

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — O aeroporto de Ponta Delgada está bem equipado.

O Dr. **André Teives**: — O Sr. Deputado não está a sugerir que se faça um *hub* nos Açores, ou está?

O Sr. **Presidente**: — Para continuar, faz favor.

O Dr. **André Teives**: — Peço desculpa, Sr. Presidente.

Portanto, o que garante o *hub* em Lisboa é, de facto, a nossa posição geográfica.

Agora, claro, temos de deixar de fora, clara e inequivocamente... Também acompanhámos o Ministro das Finanças e o Ministro da Economia em dois momentos diferentes, em Madrid, quando disseram: «Ah, a Iberia também é... » Bom, eu só posso encarar isso como uma atitude quase de rasgo, que é a de dizer: «Bem, temos de acrescentar aqui mais concorrentes, que é para valorizar mais...» Só se for assim, porque, se estavam a falar a sério, é um bocado assustador, porque entregar isso à Iberia era...

Não tenhamos dúvidas nenhuma, até pela outra dificuldade que temos e de que já aqui amplamente falei, que é a questão de não termos um aeroporto capaz não só desenvolver o que existe, porque também já disse que os aviões hoje chegam e ficam à espera de... É como irmos almoçar a um sítio concorrido e estarmos à porta do parque de estacionamento: só entramos quando sai um! Aqui é a mesma coisa!

Agora, que está garantido o *hub* de Lisboa, com qualquer outro, parece-me que é óbvio. Qualquer grupo desses que venha investir, vem porque existe, precisamente, esse *hub*, e isso é que é potenciar o grupo, seja a Lufthansa, seja a Air France-KLM.

O Sr. **Presidente**: — Terminámos assim a primeira ronda.

Como a Mesa não regista nenhum pedido de inscrição para a segunda ronda, pergunto se algum dos Srs. Deputados, a título individual, deseja inscrever-se.

Pausa.

A Mesa regista apenas a inscrição do Sr. Deputado Bruno Dias, que dispõe de dois minutos, respondendo o Sr. Doutor no fim.

Tem a palavra Sr. Deputado.

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

Não tive tempo para colocar estas questões, mas não queria deixar de dizer que as ligações de Frankfurt para Washington, Rio de Janeiro e São Paulo não são assim tão poucas.

Quero, ainda, ir ao tema do *handling* e ao tema das contas da TAP.

Há pouco, falou de resultados muito positivos na gestão privada e eu queria-lhe perguntar se conhece a evolução do resultado líquido pré-covid, de 2017 para 2019, que passou de 21 milhões de euros positivos para 105 milhões de euros negativos e os capitais próprios negativos que passaram de 475 para 580 milhões, havendo, portanto, um agravamento muito substancial nos resultados líquidos e nos capitais próprios naquele momento pré-covid.

Além disso, se foram 640 milhões as contas que a Comissão Europeia fez, na altura, da avaliação sobre os impactos da crise pandémica, como é que 640 milhões levam a uma injeção de 2,3 mil milhões, se o problema tivesse sido apenas a pandemia? Ou não estávamos perante um diferencial muito grande em que os indicadores positivos, assim tão grandes, dificilmente eram encontrados?

A segunda questão tem a ver, ainda, com o *handling*. É que penso que não percebi ou acho que o Sr. Doutor não teve tempo de responder à questão dos 49,9 % que restam, porque os 51,1 % é lá entre eles — é de privado para privado, como explicou — e, então, agora, a TAP tem de alienar, mas não vai alienar aquilo que já alienou, tem de alienar o que resta.

Portanto, estas orientações e imposições da União Europeia não podem, a prazo, significar resultados desastrosos, quer para o *handling*, para a SPdH/Groundforce, como, na altura, o controlo privado deu, quer para a própria TAP se perde o controlo do *handling*?

Não consigo entender como é que alguém diz que o *handling* não é uma atividade central para a vida da TAP.

Há uma coisa de que ainda não se falou: da entrada do Sr. Neeleman, do projeto Rise da Boston Consulting e aquilo que apontava para a TAP. Muito foi aplicado, outras coisas não, mas uma delas era a aposta no *self-handling* e a entrada com mais força para aliviar um bocadinho, entre aspas, a Groundforce da fotografia.

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

O Dr. **André Teives**: — Sobre a questão dos *hubs* e dos voos de Oslo para Washington ou de Frankfurt para Washington, vamos lá a ver: isso vai continuar, porque isso tem o seu público próprio, que é o público dos países que referiu, e, portanto, isso vai continuar, tal e qual como o nosso também, desejavelmente, continuará, mas uma coisa não colide com a outra, ou seja, se deixássemos de fazer Lisboa-Washington não era por isso que iam aumentar as frequências Frankfurt-Washington caso fosse a Lufthansa. Não! Isto na minha humilde opinião! Isto não tem qualquer ligação, não há qualquer correlação com essa situação.

Do ponto de vista dos resultados, peço desculpa, mas falou-me de 2018 e 2019 ou só 2019?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — De 2017 a 2019.

O Dr. **André Teives**: — De 2017 a 2019.

Vamos lá a ver: em 2017, houve resultado positivo do Grupo de cerca de, salvo erro, 20 e qualquer coisa milhões – aliás, até foi distribuído um prémio aos trabalhadores, por força disso.

Em 2018/2019, foi quando se deu a maior entrada das novas aeronaves, sejam as aeronaves que vieram substituir as outras, sejam as

aeronaves que foram acrescentadas à frota, e, portanto, a exigência financeira, nesse momento, foi muito maior.

Agora, vou terminar como comecei: na entrevista do Sr. Primeiro-Ministro, a 30 de abril de 2020, o próprio, quando questionado sobre as declarações do ex-Ministro Pedro Nuno Santos, aqui nesta Casa, de que a TAP estava muito mal e que tinha capitais próprios negativos, respondeu que os resultados da TAP de 2018/2019 não podiam ser vistos, única e exclusivamente, como resultado líquido, porque a empresa vinha numa toada de investimento, na perspetiva futura de haver o retorno — salvo erro, estou a citar.

Portanto, esses resultados vêm muito na linha desse esforço de investimento e de transformação da TAP no que à frota diz respeito. Aliás, situação essa de que hoje estamos a beneficiar, e muito, e ainda bem! Fomos a companhia mais segura da Europa pelos trabalhadores e porque a frota é das mais novas do mundo, o que transforma a TAP numa empresa muito segura e também muito eficiente no que diz respeito ao consumo de combustível.

Sobre o *handling* ser alienado até 2025, isso é o que está no *paper* da União Europeia. Se tem mesmo, mesmo, mesmo, que ser feito, eu julgo que não! Julgo que não tem de ser feito, até porque a nossa greve no verão de 2021 provou e demonstrou que a SPdH/Groundforce é uma empresa estratégica para a TAP e para o País, por isso, acho que vamos sempre a tempo de emendar. Aliás, ao contrário do que diziam, que a empresa não era estratégica, acho que a greve demonstrou, claramente, que a Groundforce é uma empresa estratégica para a TAP, para o País, para a fluidez dos aeroportos e é a cara da entrada do turismo no País.

O Sr. **Presidente**: — Terminada que está esta audição, quero agradecer ao Sindicato dos Técnicos de Handling de Aeroportos, em especial

ao Dr. André Teives e a quem o acompanhou, a vossa presença, a vossa disponibilidade e dizer que, da parte da Comissão de Inquérito, estaremos disponíveis, enquanto decorrerem estes trabalhos, para receber a informação que entendam fazer-nos chegar.

Srs. Deputados, hoje, começámos há cerca de 11 horas e daqui a cerca de 11 horas e meia cá estaremos outra vez para ouvir o Sindicato dos Economistas da TAP, amanhã, às nove da manhã.

Desejando a todos um bom descanso, declaro encerrada a reunião.

Eram 21 horas e 22 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.