

Comissão de Economia,
Obras Públicas e Habitação

Registo E_COM6XVI/2025/4
Data 02/01/2025

Ex.^{mo} Senhor Presidente da Comissão de Economia,
Obras Públicas e Habitação

Deputado Miguel Santos

Assunto: Requerimento para audição do Dr. Miguel Pinto Luz, Ministro das Infraestruturas e Habitação, do Dr. Luís Rodrigues e da Dr.^a Christine Ourmières-Widener, respetivamente, Presidente e ex-Presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva da TAP, SA e da TAP, SGPS e do Comandante Nuno Tiago Oliveira e do Comandante Fábio Miguel Ramos, respetivamente, Presidente e Vice-Presidente do Sindicato Independente de Pilotos de Linhas Aéreas (SIPLA), sobre o futuro da PGA - Portugal Airlines

Ex.^{mo} Sr. Presidente,

Quando da aquisição da Portugal Airlines pela TAP, a Portugal Airlines aumentou na rede TAP mais de 50% dos slots totais que a TAP era detentora, contribuindo de forma muito positiva para o crescimento da TAP.

Deste modo, o Grupo TAP tem duas empresas de aviação, duas sociedades comerciais, cada uma com personalidade jurídica própria, a TAP e a Portugal, sendo que a Portugal ultimamente trabalha em exclusivo para a TAP.

Sendo de realçar que no contrato de venda da Portugal à TAP, estava contemplado o aumento de atividade, de produtividade e de eficiência, a diminuição de custos e a integração da Portugal na TAP, algo que nunca aconteceu.

No ano passado e em 2024, foram assinados Acordos de Empresa no Grupo TAP com os vários sindicatos, com vista ao reconhecimento da dignidade e segurança nas condições de trabalho e à procura da paz social.

Entretanto foi novamente assinado entre o Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil (SPAC) e TAP, o Regulamento de Recurso à Contratação Externa (RRCE) que é um instrumento que contém

cláusulas inibidoras do crescimento do Grupo TAP, assim como minimiza e põe em causa o valor da Portugália, não estando contemplado no plano de reestruturação da TAP aprovado pela Comissão Europeia.

Testemunho do referido no parágrafo anterior, são as cláusulas 2.ª e 3.ª do RRCE, no que concerne ao futuro da Portugália, em que na 2.ª cláusula, esta empresa de transporte aéreo não poderá ter aviões Airbus nem Boeing, que como se sabe são os dois maiores fabricantes de aeronaves do mundo, configurando uma cláusula ilícita e limitadora de concorrência.

Por sua vez, a 3ª cláusula do RRCE prevê uma cláusula penal face ao incumprimento de todo o regulamento, concluindo-se que a sua ativação provocará custos de ineficiência em todo o Grupo TAP, isto para além da sua ilicitude por violação das regras da concorrência nacionais e europeias.

De acordo com o Protocolo assinado entre o SPAC e a TAP em Março de 2024, foi criado um *ratio* de aeronaves entre as duas empresas, onde em relação à Portugália se estabelecem limites ao crescimento, uma vez que neste documento consta que em cada ano civil, a TAP, SA pode recorrer à contratação externa de voos, em regime de wet-lease, à PGA - Portugália Airlines, até ao limite de 20 % do total das block-hours voadas no ano anterior pela frota TAP, SA e ao limite de 20 aeronaves, que constam do seu Certificado Operador Aéreo (COA), considerando que a frota da PGA - Portugália Airlines só pode crescer na proporção de 1 (uma) aeronave por cada 6 (seis) aeronaves adquiridas pela TAP, SA.

Tal facto, configura uma limitação abusiva ao desenvolvimento da Portugália, sendo promotor de um impacto negativo no desenvolvimento da empresa e nas inerentes carreiras dos seus colaboradores, assim como uma menor produtividade e ineficiência no seio do Grupo TAP.

Há ainda uma questão que merece a nossa preocupação, que está explicitada no Relatório de Gestão e Contas respeitante a 2023. Ou seja, não se entende que a Portugália apresente prejuízos recorrentes e crescentes nos anos transatos, quando: os salários dos seus funcionários são inferiores aos da TAP SA, tanto na componente fixa como na variável; o valor hora pago à Portugália é abaixo da média de mercado, sendo a TAP SA a sua única cliente; os constantes

suprimentos e empréstimos por parte da TAP SA quando os seus fluxos de caixa demonstram claramente que o valor de block hour real é conhecido e o crescimento e razão dos seus capitais próprios negativos.

Consideramos ser ainda de importância a prestação de esclarecimentos, sobre a dúvida que paira quanto à continuidade da empresa, expressa no referido relatório de contas, que constitui um constante fator de stress para com os seus funcionários.

Pelo exposto, configura-se um cenário negativo no que respeita à continuidade da empresa e à consequente manutenção dos postos de trabalho na Portugália Airlines, pelo que se torna premente perceber qual o futuro que está a ser delineado para a empresa, pois se a sua frota não pode ser aumentada, alterada, ou substituída, envelhecendo e ficando obsoleta, há que analisar este assunto com a maior premência.

Assim, ao abrigo das disposições legais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Partido CHEGA vem requerer audição em comissão do Ministro das Infraestruturas e Habitação, do Presidente e ex-Presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva da TAP, SA e da TAP, SGPS e do Presidente e do Vice-Presidente do SIPLA.

Palácio de S. Bento, 20 de dezembro de 2024

O Deputado do GPCH,

Filipe Melo