

**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 22

10 de maio de 2023

(17,04 h – 21,12 h)

Ordem do dia: — Audição do Dr. Ramiro Sequeira, na qualidade de ex-CEO da TAP e atual COO, acompanhado pelos advogados Dr.ª Manuela Simões e Dr. José Ricardo Gonçalves.

Presidente da Comissão: Paulo Rios de Oliveira (PSD)

António Sales (PS)

Deputados Oradores: Bruno Aragão (PS)

Filipe Melo (CH)

Paulo Moniz (PS)

Bruno Dias (PCP)

Mariana Mortágua (BE)

Hugo Carvalho (PS)

Hugo Carneiro (PSD)

Bernardo Blanco (IL)

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Boa tarde, Sr.^{as} e Srs. Deputados. Creio que já temos o número suficiente de grupos parlamentares e de Sr.^{as} e Srs. Deputados presentes para dar início a esta reunião.

Eram 17 horas e 4 minutos.

Antes disso, permitam-me que preste alguns esclarecimentos. Primeiro esclarecimento: a pedido do Sr. Presidente da Comissão, Deputado Jorge Seguro Sanches, foi-me solicitado que conduzisse esta audição.

Não obstante tudo aquilo que tem vindo a sair na comunicação social, o que é certo é que só quando me chegar uma folha a dizer que o Sr. Presidente se demitiu é que eu poderei tomar conhecimento de que ele se demitiu.

Assim sendo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, acabo de receber dois documentos que, pela sua relevância, passarei a ler. O primeiro é dirigido a Sua Excelência, o Presidente da Assembleia da República, Dr. Augusto Santos Silva, cujo título é «Pedido de renúncia ao mandato como Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito à Tutela Política da TAP». Passo a ler:

«A confiança é um elemento essencial na condução do interesse público. A Comissão de Inquérito tem de ter condições para desempenhar as suas tarefas de forma rigorosa, indo ao fundo das questões, e ser rápida. Tem de gerar confiança e não passar o tempo a discutir procedimentos, grelhas ou formas de acesso a documentos.

Compete-lhe ser eficaz no apuramento da verdade. O que estamos a tratar é muito relevante, a TAP (Transportes Aéreos Portugueses) é uma empresa pública, de todos nós contribuintes, e a qual temos a obrigação de valorizar e melhorar.

O papel do Presidente da Comissão de Inquérito tem de lhe permitir gerar confiança, os consensos necessários para o bom trabalho dos Deputados e da Comissão. Foi assim na grande maioria das audições já realizadas, cerca de 25 audições, em que a grelha de tempo distribuída, e hoje contestada...», deve ter sido à data de ontem, «... foi usada sempre, com exceção das seis primeiras.

A grelha de tempo hoje contestada, com ronda inicial de 3 minutos, mais 2 minutos e ainda mais uma ronda individual de 2 minutos, foi utilizada em cerca de 20 audições, entre elas o ex-*Chairman* da TAP, a DGTF (Direção-Geral do Tesouro e Finanças) ou a PARPÚBLICA.

Em todas as audições o tempo disponível para os Srs. Deputados ou não foi usado na totalidade ou se prescindiu de rondas de perguntas, o que prova que não foi por falta de tempo que alguma pergunta ficou por fazer. A forma como hoje foi questionado o meu papel no cumprimento do mandato da Comissão por alguns Deputados, nomeadamente e especialmente sobre a minha seriedade, leva-me a considerar não ter condições mínimas para continuar a desempenhar esta função de equilíbrio entre as partes.

Considero que na política não vale tudo e não vale seguramente, mesmo quando divergimos, atacar pessoalmente os outros na sua seriedade. Finalmente, considero ainda necessário que esta Comissão tenha a possibilidade de cumprir os seus trabalhos de forma mais efetiva, situação para a qual não tenho tido a possibilidade de reunir consenso, nomeadamente a realização de reuniões à segunda e à sexta à tarde. Não podemos, em questões de natureza urgente de interesse nacional, permitir que os Deputados não estejam disponíveis para cumprir o seu mandato todos os dias da semana, como, aliás, é possibilitado pela lei dos inquéritos parlamentares.

Assegurando, o mais rapidamente possível, o apuramento da verdade, as agendas pessoais ou partidárias não se podem sobrepor ao interesse nacional para o qual a Comissão de Inquérito tem de contribuir rapidamente.

O interesse nacional exige rapidez e trabalho do Parlamento e, neste caso, da Comissão Parlamentar de Inquérito.

Expostos estes argumentos, e nos termos regimentais e legais, solicito a V. Ex.^a que considere a minha escusa imediata, quer de Presidente, quer de membro da Comissão Parlamentar de Inquérito à Tutela Política da TAP.

Lisboa, 9 de maio. O Deputado Jorge Seguro Sanches.»

Ainda tenho uma carta enviada pelo Grupo Parlamentar do Partido Socialista à chefe de gabinete de Sua Excelência, o Presidente da Assembleia da República, Lisboa, 10 de maio, cujo assunto é «Substituição da Comissão Parlamentar de Inquérito à Tutela Política da Gestão da TAP, SGPS, S.A.». Passo a ler:

«Encarrega-me o Presidente do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, Deputado Eurico Brilhante Dias, de comunicar a integração nessa Comissão, como membro efetivo, do Deputado António Lacerda Sales, em substituição do Deputado Jorge Seguro Sanches, que cessa funções nessa Comissão.

Mais informo que indicaremos, posteriormente, o nome do Deputado que integrará a Comissão como membro suplente.»

Face a esta comunicação que acaba de nos chegar, que é a renúncia, a escusa do Sr. Presidente da Comissão à sua função, foi-me solicitado que conduzisse a audição. Não obstante isso, tendo recebido este documento e esta renúncia, ela produz efeitos e, portanto, desde já, agora ou quando entendam, o Partido Socialista pode proceder à indicação do nome do novo Presidente da Comissão de Inquérito.

Sr. Deputado Bruno Aragão pede a palavra. Faça favor.

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

Considerando a renúncia, que acabou de ler, do Sr. Deputado Jorge Seguro Sanches, o Partido Socialista, como é regimental e como lhe coube a presidência desta Comissão, indica para a presidência o Sr. Deputado António Lacerda Sales, que, nessa qualidade e nessa condição, poderá já presidir à audição de hoje.

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Sr. Deputado Filipe Melo, faça favor.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, naturalmente, quanto à questão da renúncia ao mandato, que lhe havia sido conferido, do ex-Presidente Deputado Seguro Sanches, nada a obstar.

No entanto, não sei se o Sr. Presidente partilha também desta opinião, enquanto membro da Mesa só tenho a lamentar que a comunicação social tenha ficado a saber primeiro do que nós. Isto é o primeiro ponto.

E quando o Sr. Deputado Eurico Brilhante Dias fala em fuga de informação desta Comissão, aqui está um bom exemplo. Que se registre que, por parte do Grupo Parlamentar do Chega, não nos revemos neste tipo de postura. Há uma Mesa e a Mesa deve ser respeitada e não serve só para substituir quando o Sr. Presidente tem de se ausentar. Este é o primeiro ponto.

O segundo ponto refere-se a uma consideração nesse comunicado que eu, pessoalmente, não aceito. É quando faz referência à indisponibilidade dos Deputados de participarem todos os dias do trabalho parlamentar, e isso eu não aceito.

Toda a gente sabe que o Partido Socialista tem vontade de acabar com isto rapidamente, porque esta Comissão está a fragilizá-los sobremaneira. Toda a gente sabe que a intenção do Partido Socialista é que esta Comissão

acabe o mais breve possível, apurem-se ou não os factos, apurem-se ou não as verdades, mas têm resistência dos restantes grupos parlamentares.

O objetivo desta Comissão de Inquérito, e penso que de todos os grupos parlamentares, deverá ser o de chegar ao fim desta Comissão com os factos apurados, dure esta Comissão o tempo que durar e doa a quem doer.

Portanto, da nossa parte, não aceitamos e repudiamos esse tipo de afirmação patente nesse comunicado.

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Sr. Deputado, na qualidade de Deputado, na qualidade de primeiro Vice-Presidente e na qualidade de Presidente em exercício, eu entendo que a dignidade desta Comissão e desta Assembleia me impõem que cale fundo aquilo que eu penso sobre aquilo que acabei de ler, não deixei foi de ler.

Tudo farei e continuarei a fazer, e espero que os Srs. Deputados me acompanhem, para dignificar esta Comissão e dignificar este Parlamento.

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

O Sr. **Presidente** (Paulo Rios de Oliveira): — Face a todo o exposto, eu ia pedir ao Sr. Deputado António Sales se quer fazer o obséquo de tomar o meu lugar e conduzir, apesar da responsabilidade, na garantia de que, estou certo, terá de todos os Srs. Deputados, e em especial dos Deputados da Mesa, a começar pelo primeiro Vice-Presidente, toda a lealdade institucional, até na diferença.

Boa sorte, Sr. Deputado. Faça favor.

Entretanto, assumiu a presidência o Presidente, António Sales.

O Sr. **Presidente** (António Sales): — Sr. Vice-Presidente, Deputado Paulo Rios, Sr.^{as} e Srs. Deputados, serviços, órgãos de comunicação social, na decorrência dos acontecimentos ocorridos ontem e que todos conhecemos, da qual resultou a demissão por decisão própria do, na altura, Sr. Presidente, e Deputado, Jorge Seguro Sanches, ao qual quero agradecer todo o empenho, toda a dedicação, trabalho e disponibilidade que teve, passarei, por indicação do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, a presidir a esta Comissão.

Tenho a noção da responsabilidade que esta função representa e, por isso, quero fazê-lo de uma forma isenta, transparente e imparcial, para que seja alcançada toda a verdade sobre a tutela política da TAP. Procurarei trabalhar em consenso com os diferentes grupos parlamentares e de acordo com as orientações que resultaram das reuniões da Mesa e de Coordenadores.

Diria que desejo, simplesmente, doravante, que continuemos o nosso trabalho, com a dignidade que o Sr. Vice-Presidente acabou de anunciar, a maior urbanidade, o maior respeito e seriedade, contando com a colaboração de todos os presentes e, também, permitam-me, com alguma complacência para com um Presidente que ainda não está mecanizado e rotinado em todo este processo.

Diria que é nosso objetivo fazer com que esta Comissão termine, obviamente dentro de um tempo de oportunidade, o mais rapidamente possível, mas que, obviamente, se esclareça, e digo uma vez mais, toda a verdade sobre a gestão política da TAP.

Assim sendo, penso que estamos em condições de passar à ordem do dia. Tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Moniz.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, pedi-lhe a palavra para, naturalmente, uma vez que é um hábito que nós temos, lhe desejar boa sorte

no exercício destas funções, porque, de facto, isto é importante para o País, é importante para a Assembleia e é importante para todos os elementos desta Comissão. Este voto é sincero e firme de que assim será, pelas provas, inclusive, que já tem dado.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Deputado Paulo Moniz.
Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Aragão.

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — Sr. Presidente, tendo o Partido Socialista indicado o Sr. Deputado para presidir, naturalmente, que nos congratulamos com isso.

Portanto, a minha intervenção é já sobre a ordem do dia, sobre os trabalhos, considerando que ontem, de facto, perdemos 1 hora com uma questão que, na verdade, era uma questão menor, face àquilo que nos importa realmente esclarecer, considerando que continuamos com uma convocatória para hoje, com uma grelha curta e, portanto, antes que essa questão se suscite e que voltemos a perder 1 hora com uma questão que, de facto, não é muito relevante para nós,...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Ah!

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — ... penso que haverá consenso para que possamos, também, fazer esta audição nos moldes em que ontem fizemos a audição e, portanto, que possamos avançar já com a ordem do dia.

Pela nossa parte é absolutamente tranquilo, porque, tal como ontem, foi a audição o que realmente importou e, às vezes, é o que menos sai depois daqui. Portanto, da nossa parte estamos preparados para avançar nesses moldes.

O Sr. **Presidente**: — Pergunto aos restantes grupos parlamentares se estão de acordo com esta sugestão do Deputado Bruno Aragão e, se assim for, damos continuidade aos trabalhos e vou interromper para ir buscar o depoente.

Pausa.

Srs. Deputados, vamos interromper os trabalhos.

Eram 17 horas e 17 minutos.

Srs. Deputados, retomamos, agora, a reunião.

Eram 17 horas e 22 minutos.

Gostaria de começar por agradecer ao Dr. Ramiro Sequeira — ex-CEO (*chief executive officer*) da TAP e atual membro do Conselho de Administração da TAP, penso que a designação é COO (*chief operating officer*) — a disponibilidade para estar nesta Comissão.

Vamos, então, dar início à nossa ordem de trabalhos. O Sr. Dr. Ramiro Sequeira tem a possibilidade, enquanto depoente, de fazer uma intervenção inicial e, por isso, dou-lhe a palavra.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira** (ex-CEO da TAP, COO da TAP): — Boa tarde a todos. Ex.^{mo} Sr. Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito, Ex.^{mas} e Ex.^{mos} Srs. Deputados: Permitam-me uma breve introdução para contextualizar o período em que estive como Presidente interino da TAP.

Com vinte e poucos anos emigrei, explorando a minha formação profissional, e integrei o setor da aviação. Durante quase 13 anos exerci

funções num dos maiores grupos europeus do setor, sempre na área operacional. Ao longo deste período, atravessei vários processos relevantes dentro de diferentes companhias aéreas, tais como o crescimento exponencial, fusões, o começar uma empresa desde o zero — uma *start-up* —, assim como um exitoso processo de transformação de uma companhia de bandeira.

Passados 13 anos, em 2018, regressei a Portugal através de um processo de recrutamento. Fui convidado a integrar os quadros da TAP, como *chief operating officer*, entenda-se, Diretor-Geral de Operações.

A TAP estava envolvida num processo de transformação operacional, financeira e cultural para o qual me sentia motivado e, sobretudo, com capacidade técnica para dar o meu contributo profissional.

Depois de um intenso ano de 2018 — provocado pela falta de recursos, relembrando que, nesse período, foram contratados cerca de 400 pilotos, 800 tripulantes de cabine e 300 colaboradores de outras funções, mas, também marcado por ineficiências várias e uma das piores pontualidades do mundo —, em 2019, com o esforço das equipas e a melhoria dos processos, a TAP passou de uma baixíssima pontualidade, de 56 %, para uns aceitáveis 64 %. Ainda assim, longe dos 85 % exigidos pelo cliente, mas que são quase impossíveis de atingir, dada a saturação e o congestionamento do atual ecossistema aeroportuário.

Em 2020, a pandemia parou quase por completo o setor mundial da aviação, afetando severamente a TAP, que perdia, aproximadamente, 80 milhões de euros por mês. Perante este assustador cenário e a saída do acionista privado, fui convidado — em finais de agosto de 2020, pelo acionista único, o Estado — para assumir funções de Presidente interino do Grupo TAP, em acumulação com a função de COO, liderando uma comissão executiva constituída por apenas duas pessoas. Desempenhei estes cargos por um período de 11 meses, até junho de 2021.

Considero que, neste período, a sobrevivência do Grupo TAP esteve em causa. Perante tal cenário, foram assumidos os seguintes objetivos estratégicos e táticos de gestão: elaborar um plano de reestruturação, evitando que a TAP se transformasse numa «TAPzinha» — no final do período em questão, a redução fixou-se em 99 aeronaves, partindo de um universo anterior de 105 —; assegurar os principais *slots* e rotas — foram entregues, recorde, apenas 18 *slots*, tendo a TAP mantido os seus principais mercados —; manter o máximo possível de postos de trabalho necessários; fechar os acordos de emergência com 14 sindicatos, de maneira a manter a capacidade interna para a possível recuperação, acordos esses que foram fechados em apenas 2 meses, com todas as associações sindicais; zelar pela continuidade do negócio e a operação da companhia, até à aprovação do plano de reestruturação, num período em que estávamos praticamente impedidos de operar, o que originava, como já foi referido, perdas na ordem dos 80 milhões por mês, sem forma de gerar receitas significativas; o sexto e último objetivo foi o de garantir a continuidade territorial, repatriar milhares de portugueses espalhados pelo mundo e transportar várias toneladas de material médico para Portugal.

Esta complexa missão, a que me propus como Presidente, considero ter sido cumprida na generalidade dos pontos referidos, assegurando os elevados padrões de segurança operacional e o alinhamento social no interior da companhia, naquele que creio ter sido o momento mais crítico da história da TAP. Deve ser recordada e realçada a dedicação das equipas e o sentido de responsabilidade dos sindicatos, naquele então.

Perante a chegada da nova CEO — a Eng.^a Christine —, foi-me solicitado pelo acionista que continuasse na qualidade de COO, na qualidade de Administrador Executivo. Com o mesmo espírito de missão, dedicação e sentido de responsabilidade, tentei partilhar a minha experiência na TAP e no setor para que fosse rápida e eficiente a passagem de testemunho.

Recordo que estes dois anos — 2021 e o início de 2022 — se comportaram como uma montanha-russa, face aos efeitos da pandemia, com os seus baixos, provocados pelas variantes Delta e Ómicron, e os seus picos positivos, de aceleração da procura. Ainda assim, a TAP teve a capacidade e a preparação para acompanhar a retoma que, finalmente, surgia.

A TAP foi a companhia aérea europeia que mais capacidade recuperou em 2022, face a 2019. Em forma de resumo, a abordagem à difícil realidade que então vivia, durante o plano de reestruturação, assentou em quatro grandes áreas: revisão dos contratos com diversos fornecedores, calculado em cerca de 200 milhões de euros; negociação com *lessors* e atraso de pedidos de aeronaves, calculado em 1,3 mil milhões de euros; ajuste da massa salarial, calculado em 1,3 mil milhões de euros; injeção de capital pelo acionista Estado, calculado em 3,2 mil milhões de euros.

Gostaria de deixar uma nota de agradecimento a todos os que ajudaram a ultrapassar este momento de emergência e aos que continuam a contribuir para o início da retoma, dos quais destaco os trabalhadores, os *stakeholders*, os clientes e os contribuintes portugueses.

Para terminar, permitam-me uma nota pessoal. Sinceramente, na altura em que fui convidado para conduzir a TAP, num momento muito crítico, não pude deixar de assumir que existiriam vários fatores que fariam com que esse desafio pudesse não correr bem, quer para a TAP, quer para mim, pessoalmente. Pois bem, estarmos aqui, hoje, pode levar a crer que, efetivamente, algo não correu bem. Contudo, ficam — pelo menos para mim — os factos: a TAP sobreviveu, manteve praticamente intacta a sua dimensão, a nível de negócio e de trabalhadores e, ainda assim, conseguiu atingir resultados positivos.

Foi, portanto, um enorme e muito enriquecedor desafio, aquele que tive, durante 11 meses, como Presidente interino da TAP. Termino citando

Antístenes, antigo e conhecido filósofo grego: «O papel de um rei é praticar o bem e saber receber censuras.»

Muito obrigado pela vossa atenção e fico ao dispor.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Dr. Ramiro Sequeira.

Vamos, então, iniciar a nossa ordem de trabalhos. De acordo com a rotatividade das interpelações, cabe ao Partido Comunista — e ao Sr. Deputado Bruno Dias — a primeira interpelação. Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, começo, naturalmente, por cumprimentar o Dr. Ramiro Sequeira — bem como a Dr.^a Manuela Simões e o Dr. José Ricardo Gonçalves —, agradecendo a sua presença e a sua intervenção inicial.

Há algumas questões que tenho para colocar, na sequência da sua intervenção, acrescentando, também, alguns outros temas.

Queria começar por um tema que tem sido muitas vezes focado, nesta Comissão de Inquérito, que tem que ver com as dificuldades operacionais. Sabemos que é um tema que não é novo...

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não estou a ouvir...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, eu vou interromper, aqui, a minha inquirição. Peço que o tempo seja interrompido...

O Sr. **Presidente**: — Peço silêncio na sala, para podermos todos ouvir o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não fiz questão, mas é que reparei que o Dr. Ramiro Sequeira estava, ele próprio — que está mesmo aqui, já à minha frente —, com dificuldade em ouvir-me.

O Sr. **Presidente**: — Isso mesmo, muito obrigado, Sr. Deputado.

Risos do Deputado do PCP Bruno Dias.

Também já pedi, de facto, que fizessem silêncio, para podermos ouvir o Sr. Deputado.

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

O tema das dificuldades operacionais não é novo e tem causas diferentes, ao longo dos tempos. Mais recentemente, uma questão que surgiu na Comissão de Inquérito, de forma recorrente, foi o tema das dificuldades operacionais, até mesmo irregularidades na operação de transporte aéreo, etc., já para não falar do outro capítulo, da própria manutenção e engenharia aeronáutica, e da falta de pessoal, que leva a dificuldades acrescidas na operação.

Queria que nos esclarecesse sobre esse quadro que tem vindo a acontecer, enquanto aqui falamos, em resultado, precisamente, das medidas de diminuição substancial do número de trabalhadores, aos vários níveis. A própria Eng.^a Christine Ourmières-Widener reconhecia a falta de pessoal em todas as áreas, assim como vários membros da Comissão Executiva e vários representantes dos trabalhadores.

Por isso, queria pedir o seu esclarecimento e a sua resposta sobre esta matéria — sobre as razões, atualmente, desta situação —, e sobre as medidas que é preciso tomar, relativamente à questão da retoma de pessoal, porque

nós sempre dissemos que aqueles trabalhadores — que estavam a ser mandados para o desemprego — iam fazer falta, e faziam falta.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Dr. Ramiro Sequeira.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Se nos reportarmos a 2022, e também pensando em 2023, conseguimos constatar que os desafios a nível de recursos humanos não são uma especificidade da TAP; eu diria que nem sequer é uma especificidade do mercado nacional, porque basta recordar, referindo 2022, o que aconteceu no aeroporto de Londres, o que aconteceu no aeroporto de Amesterdão, o que aconteceu também aqui em Lisboa, naturalmente, e, portanto, há uma dificuldade generalizada a nível da contratação — depois poderemos entrar nos diferentes grupos de trabalhadores dentro de uma companhia aérea —, essa dificuldade é conhecida nos *handlings*, no pessoal de segurança do aeroporto, o *catering* também sofre de falta de mão de obra. Portanto, essa foi uma realidade que também vivemos, por exemplo, na Groundforce no ano passado, apesar de a Groundforce não ter cortes salariais, apesar de ter implementado um plano de retenção e de motivação para o trabalho sazonal — no verão, entenda-se —, a rotação das pessoas era muito elevada porque outros setores — logística, retalho, etc. — estão a pagar acima da média.

Mas esta foi uma realidade de 2022. Em 2023, nós tivemos, por exemplo, a Lufthansa que, proativamente, cancelou 36 000 voos para este verão. Trinta e seis mil voos. Obviamente, é uma dimensão diferente da nossa, mas foram 36 000 voos. Temos a autoridade americana a pedir aos principais aeroportos na zona de Nova Iorque para reduzirem a capacidade — entenda-se, o número de voos que entram por dia ou por hora — naqueles aeroportos.

Portanto — não estou a fugir à pergunta —, se nos focarmos na TAP, nós também tivemos, e temos, alguns desafios a nível da contratação, em algumas áreas específicas, não é em todas. Nesse sentido, a equipa fez o planeamento, está a preparar-se e, portanto, esperamos ter o melhor verão possível.

Além disso, há um fator colateral, que menciono na minha introdução, que é o congestionamento que vivemos no aeroporto de Lisboa. Quando falo do aeroporto não estou só a falar da infraestrutura, estou a falar do espaço aéreo, do congestionamento no seu geral, que, normalmente no verão — porque se não falarmos desses anos de crise, podemos ver de 2019, podemos ver de 2018 —, quando a capacidade está acima de um certo limiar afeta as companhias aéreas e os recursos humanos. Como? Pelo efeito bola de neve dos atrasos. As tarefas de manutenção são atrasadas, é preciso mais tripulações, porque a tripulação que ia fazer quatro voos só faz dois e, portanto, há um efeito bola de neve também resultante daí.

Espero ter respondido à sua pergunta, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Daí concluo que, perante a situação de termos pouco mais de 2500 a 2900 trabalhadores que foram mandados para o desemprego em nome da reestruturação da TAP, agora há dificuldade em contratar trabalhadores, situação ainda mais agravada com as decisões de cortes salariais. E o Planeamento está a procurar fazer o melhor possível para que o Verão IATA (International Air Transport Association) seja o melhor possível.

Nós temos o testemunho, nesta Comissão de Inquérito, de várias intervenções que dão conta de razões profundas para preocupação sobre o que vai ser o Verão IATA, do que já está a ser o lançamento da operação no Verão IATA, e até tivemos, pelo menos, uma reunião da Comissão de

Inquérito em que um dos participantes não apareceu porque o voo foi cancelado por falta de tripulantes.

Ora bem, como falou também da questão do *handling* e da Groundforce, já agora fazia-lhe uma pergunta sobre o caráter mais ou menos dispensável. Há aquela expressão de ser *core*, área *core*, de ser crítica ou não ser crítica. É possível considerar o *handling* como uma área dispensável do controlo estratégico da companhia? Portanto, esta decisão de impor, por parte do Governo e da União Europeia, a alienação do controlo acionista da Groundforce, pode ou não ser a receita para o desastre, do ponto de vista da operação da TAP, se já hoje temos as situações também dramáticas em que pessoas que vêm de voos transatlânticos e ficam à espera prolongados momentos que apareça o serviço de *handling* para poderem sair do avião?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — É óbvio que o serviço de *handling* em qualquer aeroporto, mas principalmente no *hub*, tem uma importância relevante a nível do ecossistema da própria companhia.

Quando se fala em *core* entende-se que o *core business* de uma companhia aérea é transportar os passageiros de *A* para *B* e, portanto, é a operação aérea. Diferentes companhias têm diferentes modelos, onde têm internalizado o *handling* ou não têm internalizado o *handling*, como com outros serviços. Eu penso que o importante desta questão é que, tendo em conta a situação que aconteceu, e que é conhecida do domínio público, da insolvência da Groundforce, foi encontrado um parceiro internacional que, ao dia de hoje, é o maior grupo mundial de *handling* e que se chama Menzies. Esse processo não está finalizado, mas está em vias de o estar e, portanto, essa é a minha resposta.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pode dizer-nos se manteve, e se mantém ou não, os convites para tripulantes voarem em folgas e terem férias, isto quando tripulantes de assistência planeada são mantidos em casa?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Todas as companhias aéreas, pelo menos as sete ou oito por onde eu passei, fazem recurso do conceito de convidar — e já vou à parte do estar em casa —; aliás, têm um protocolo próprio para essa forma de convite, porque, como se entende, uma companhia aérea não é uma fábrica onde a produção seja linear e raramente algo acontece a não ser que a máquina se avarie. Não, numa companhia aérea há tempestades, há avaria de aviões, há doença das tripulações e dos restantes colegas, portanto muita coisa acontece. E quando essa muita coisa acontece faz parte do planeamento dessa companhia aérea ter as chamadas, como referiu, e bem, assistências, que são pessoas que estão em casa — a conhecida prevenção —, e que estão de prevenção para avançar.

Obviamente que esse número não é um número que se consiga adaptar à realidade de todos os dias, porque se eu tenho um inesperado nevoeiro de manhã em Lisboa — e que, já agora, acontece com alguma regularidade — todo o planeamento desse dia fica desorganizado. E, portanto, se eu tinha, vamos imaginar, 5 % de assistências para esse dia, esses 5 % é uma média do que eu preciso dos dias, mas que não adivinha as vicissitudes que podem acontecer na operação.

Essa pergunta que me faz, que é muito específica, de ter uma, duas ou três pessoas de assistência e convidar uma pessoa que está em casa, quando aquela pessoa de assistência podia avançar, penso que é uma pergunta que traz muito pormenor, mas como a pergunta traz pormenor eu respondo com pormenor. Essa situação acontece maioritariamente nos voos da noite. Entenda-se, não só os europeus, mas principalmente. Vou trazer o caso que melhor me serve para esta causa, que é o voo da noite para São Paulo. Se eu

tiver uma baixa ou duas baixas no São Paulo da noite, eu tenho 200 e tal passageiros que têm de ficar em Lisboa, que perdem as ligações que tinham no Brasil, que têm de ir para um hotel e que, se calhar, não são recolocados nem no dia a seguir, podem ter só sido recolocados dois ou três dias depois. Então, o que nós fazemos — não sou eu que faço, naturalmente —, o que a equipa que gere essa operação faz, pontualmente — obviamente, convida sempre as assistências, pede sempre às assistências para avançar —, no final do dia, é, se me sobrar uma assistência e tiver uma baixa, fazer um convite. Porquê? Porque se o São Paulo ainda não saiu, se o Guiné ainda não saiu, se uma série de voos noturnos ainda não saíram e se me aparecer outra baixa, eu então depois já não tenho a assistência e às 11 horas da noite ou à meia-noite já é difícil estar a ligar para casa das pessoas a convidá-las. Portanto, esta é uma explicação muito específica, mas é o meu entendimento.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, são, de facto, dois sistemas que podem ser paralelos, que é o da assistência planeada e o dos convites?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não são dois sistemas. O sistema para cobrir a operação é as assistências. Obviamente que na TAP e em todas as companhias que eu conheço há o recurso ao convite, mediante o respetivo pagamento e mediante a aceitação da pessoa, dentro das regras de trabalho europeias e dos acordos de empresa.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O que isto significa é que havendo pessoas de folga e que aceitam fazer o voo nessas condições, recebem o dobro, naturalmente, porque não estão de serviço nesse dia; aqueles que ficam de reserva e não são convocados, não são convocados. E acaba de nos explicar que isto é, de facto, uma prática sistemática, que é uma coisa recorrente, normal e acontece até noutras companhias.

A pergunta é se existe a contabilização do que isto representa em termos de custos, pôr pessoas que estão de folga a serem convidadas e quem está de prevenção não embarcar.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Existe essa contabilização, não tenho o valor em mente, confesso que não estava à espera de uma pergunta tão específica, mas, dito isso, é uma minoria, uma percentagem mínima as vezes que isso acontece, *versus* o número de voos diários que nós temos, *versus* os tripulantes que operam cada dia.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ora, com o conjunto de casos que são reportados, até à Comissão de Inquérito, de irregularidades, atrasos, cancelamentos, etc., por falta de pessoal, não sendo esta a prática, não teria a TAP acautelado postos de trabalho que, com tanta gente mandada para o desemprego, levava a falta de tripulantes?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Só para ficar claro, e referiu tripulantes de cabine, especificamente, no início da sua pergunta: não há falta de tripulantes de cabine na TAP. Nós estamos, naturalmente, a ajustar à evolução da procura e à evolução do número de voos que pomos à venda. Acabámos de contratar cerca de 400 tripulantes de cabine, que é o número que foi calculado para essas vicissitudes e para a necessidade da operação. Tivemos cerca de, se não me engano, 2500 candidaturas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Só para esclarecer: quando eu referi irregularidades, atrasos, cancelamentos, etc., por falta de pessoal, estava a referir-me não apenas à questão específica dos tripulantes de cabine, que também tem sido um problema, no concreto. Mesmo que depois os números

agregados possam impressionar, depois a falta do voo impressiona mais ainda, não é?

Eu queria perguntar se tem uma indicação daqueles despedimentos que foram feitos e em que, por decisão do tribunal, tiveram de fazer a readmissão das pessoas, e indemnizar as pessoas que estão a ganhar processo em tribunal. Eu tenho a ideia de serem centenas de casos. Pergunto se tem informação disto, se confirma e qual é o custo de litigância que estas readmissões decididas por tribunal, das pessoas que estão a ganhar por serem despedidas injustamente, pode significar.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — É conhecido que houve a indicação do tribunal para a reintegração de alguns colegas; não tenho presente o custo disso nem o número dessa reintegração. O que lhe posso dizer é que quando falámos de despedimento coletivo — e outra vez para pôr em contexto, quando olhávamos pela janela e tínhamos toda a frota parada, praticamente, excetuando aqueles que estavam a repatriar portugueses e a ir buscar medicamento à China, e com dificuldade em pagar contas, porque queimávamos 80 milhões da caixa por mês e não entrava dinheiro —, não agradou a ninguém e, muito menos, a mim — pelo menos falo por mim — ter de avançar com a elaboração desse plano e desse potencial despedimento.

E, à data, falávamos de cerca de 2000 trabalhadores que poderiam ser afetados pelo despedimento coletivo. Mas, depois de um exercício árduo das equipas e de um exercício muito importante de responsabilidade e de esforço dos sindicatos e, naturalmente, dos trabalhadores, o despedimento coletivo esteve longe desse valor. Se não me engano foram cerca de 141 pessoas, numa primeira fase, e, no final, depois de alguma negociação, foram 61 pessoas.

Obviamente que isso é demasiado. Ninguém gosta de estar nesse processo, nem a vivê-lo a ser despedido, nem a estar a gerir um

despedimento. Ninguém gosta disso. Nenhum colega com quem eu trabalhei viveu esse momento — e continua a viver, porque esse processo decorre! — de ânimo leve.

A questão é que fomos obrigados a avançar nesse sentido. E, portanto, quando falamos em despedimento coletivo e, ao mesmo tempo, dizemos 2000 ou 3000 pessoas, o número não é esse. Obviamente que saíram da empresa mais de 2000 pessoas, mas, por um esforço também da empresa, exatamente para minimizar a questão social, tentámos chegar a rescisões de mútuo acordo com o maior número possível de pessoas. Isto pela questão social, pelas próprias pessoas, pela questão de mitigar esse possível litigar que o Sr. Deputado acabou de referir.

Portanto, se a empresa não tivesse tido, naquela altura, um plano de rescisões de mútuo acordo, que era preciso ser feito, hoje estaríamos a falar de um custo e de uma litigância 10 vezes superior, ou mais.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Bruno Dias, relembro-lhe os 32 segundos que tem.

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

Eu até ia fazer uma pergunta sobre aviões, mas vou deixá-la para a segunda ronda, porque essa observação, relativamente às rescisões de mútuo acordo, é muito interessante. É a demonstração de que as pessoas que foram mandadas para o desemprego — reparou que foi a expressão que eu usei uma ou duas vezes —, que são muito mais do que o número de pessoas que foram despedidas no despedimento coletivo, tiveram, de facto, um destino que lhes foi dado pela TAP sobre o qual tivemos vários testemunhos aqui na Comissão de Inquérito que davam conta de que era uma rescisão de mútuo acordo, já nem vou dizer em estado de necessidade, mas numa situação de pressão inqualificável por parte da companhia.

Aquilo que está a dizer, no fundo, é que aquelas pessoas que se recusaram a fazer a rescisão de mútuo acordo, que foram naquele despedimento e que ganharam em tribunal, têm agora, de facto, uma razão confirmada pela própria companhia. Já percebi que não tem consigo o custo para a companhia que têm sido essas indemnizações para readmitir as pessoas que não tinham nada que ser despedidas, mas foram. Contudo, depois, «sobram» todas aquelas que foram para o desemprego e que faziam falta e muitas delas estão a ser convidadas para regressar, incluindo também o caso dos contratos que não foram renovados de que nem sequer se colocou essa conversa.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Dr. Ramiro Sequeira.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sr. Deputado, não me fez nenhuma pergunta, mas eu faço um comentário ao comentário.

Quando falamos nas rescisões de mútuo acordo e no despedimento coletivo esquecemos — e não estou a falar do Sr. Deputado, mas no geral —, como já não temos todos na janela o «Vai tudo ficar bem», como já não achamos todos que vamos falecer de covid, temos tendência a esquecer o que foi aquele momento. Mas eu não esqueço porque o vivi quase 24 horas durante largos meses e não esqueço que era preciso entregar em Bruxelas...

Não estou a discutir se foi bem ou não foi bem, porque entrei e já o processo estava em andamento e, portanto, quando entro era preciso entregar um plano de reestruturação, até dia 10 de dezembro de 2020, que fosse credível e que permitisse salvar, neste caso, fazendo esta conta, 7000 postos de trabalho — ao dia de hoje são 7515 postos de trabalho.

Portanto, não consigo perder isto de perspetiva. Não consigo perder de perspetiva o que é que aconteceu naquele momento em que, infelizmente, insisto, saíram colegas que ninguém queria que saíssem, mas isso fez parte

de um plano para ser aprovada uma ajuda para salvar a empresa e, logo, 7515 postos de trabalho, ao dia de hoje.

O Sr. **Presidente**: — Na sequência da rotatividade, damos agora a palavra ao Bloco de Esquerda, à Sr.^a Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sr. Presidente, cumprimento-o, aproveitando para lhe dar conta de um problema estrutural desta Comissão de Inquérito que é o ar condicionado virado para esta ala.

O Sr. **Presidente**: — Fica o registo, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Dr. Ramiro Sequeira, gostaria de começar pela demissão de Alexandra Reis.

No dia 4 de janeiro de 2022, há uma reunião entre a ex-CEO da TAP e o Ministro Pedro Nuno Santos, em que a CEO lhe dá conta de divergências irreconciliáveis com Alexandra Reis. Essas divergências eram conhecidas do restante Conselho de Administração e eram do seu conhecimento, em particular?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sr.^a Deputada, tenho dificuldade em definir divergências, porque, digamos que a importância que cada um dá às divergências que tem com outra pessoa é relativa. Depende das questões que ambas tenham, depende do carácter que cada uma tenha.

É certo que, como em qualquer Comissão Executiva, havia momentos em que havia algumas opiniões divergentes, dentro da razoabilidade dessas divergências. Penso que faz parte das comissões executivas e que é saudável haver divergências, porque isso significa que temos diferentes maneiras de estar, de ser e de pensar, o que pode ser positivo.

Portanto, sobre essas divergências é tudo o que eu sei. Eu não coabitava com ambas as pessoas 24 horas, ou seja, coincidíamos nas comissões executivas, maioritariamente.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — O que lhe pergunto é se as divergências entre a Administradora Alexandra Reis e a CEO punham em causa o funcionamento da Comissão Executiva, do Conselho de Administração, dos órgãos sociais da TAP?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — A meu ver, nunca foram deixadas de tomar decisões para o bom funcionamento da empresa por qualquer tipo de divergência entre estas duas pessoas ou outras pessoas da Comissão Executiva.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Foi-lhe dado conhecimento de alguma divergência estrutural relativamente ao plano de reestruturação da TAP ou outras decisões estratégicas por parte da Administradora Alexandra Reis?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sobre este caso, eu não tive conhecimento específico — eu como Ramiro Sequeira ou como CEO — de nada em concreto. Ou seja, o que posso saber e o que concluo era do que vivia nas comissões executivas.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — No dia 18 de janeiro de 2022, a mesma CEO, enviou um *PowerPoint* para a tutela com uma reestruturação do Conselho de Administração. Teve conhecimento dessa intenção de fazer uma reestruturação do Conselho de Administração?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não tenho conhecimento dessa apresentação, salvo erro. Em relação ao que se falava, ou o que se falou, de alguns ajustes nos pelouros na Comissão Executiva, vamos chamar assim — penso que é o que se refere, não é? —, tive conhecimento quando já estavam tratados entre as partes. No meu caso, como não fui afetado, não estive nesse desenho.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Por outras palavras, soube do despedimento, rescisão de Alexandra Reis depois de ela ter acontecido?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim, não tive conhecimento prévio, não soube que estavam, sequer, a negociar e, portanto, tive conhecimento quando foi formalizado.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Tinha conhecimento, uma vez que estava na TAP, antes e depois de 2020, de que estava ao abrigo do Estatuto do Gestor Público?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu próprio?

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — O próprio.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — E, portanto, era do conhecimento generalizado do Conselho de Administração que, a partir de 2020, novas regras se aplicavam e que a TAP passava a fazer parte do setor empresarial do Estado e, assim, que se aplicava o Estatuto do Gestor Público?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Não é, portanto, aceitável que algum administrador alegue que não sabia que estava ao abrigo do Estatuto do Gestor Público.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu não posso responder pelos meus colegas.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — O que lhe pergunto é se era do conhecimento geral do Conselho de Administração, se era uma coisa que era falada ou se era do foro individual de cada um ir verificar as condições em que estava a trabalhar.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não quero estar em falta com a verdade. Não me recordo de termos tido uma reunião específica sobre todos os pontos e os itens que estão englobados no Estatuto do Gestor público. Não me recordo dessa reunião. Julgo ter havido um *e-mail* que abordava alguns pontos dessa transição de privado para público, mas não me recordo de ter sido uma coisa exaustiva nem de termos, sequer, falado exaustivamente sobre isso.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Mas recorda-se de alguma discussão sobre a necessidade de existirem contratos de gestão para os administradores da TAP?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Recordo-me recentemente.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Ou seja, já depois da publicação de nova legislação, da portaria sobre isso?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Certo.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Portanto, não sabia nem tem memória de que, aquando da transição, depois da eleição de novos órgãos sociais, há um prazo de três meses para serem celebrados contratos de gestão.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Houve um momento, que eu não consigo precisar porque, sinceramente, não o tenho aqui nos meus papéis, em que o nosso departamento jurídico abordou esse tema na Comissão Executiva e no Conselho de Administração. Foi referido que havia a necessidade de haver um contrato de gestor público — julgo que é o que me está a perguntar, não é? Havia essa necessidade.

No meu caso concreto posso dizer que recebi um *draft*, fiz os meus comentários.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — E quando é que recebeu esse *draft*?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não consigo mesmo precisar a data, seguramente que tenho...

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Mas sabe dizer-nos se foi mais perto de 2020 ou mais perto de 2023?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Mais perto de 2023.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — O Dr. Ramiro Sequeira, se não estou em erro, era CEO interino quando saiu o Administrador Lacerda Machado.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — O Administrador não executivo Lacerda Machado, exatamente.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sabe dizer-nos as razões que levaram à saída deste administrador antes do final do mandato?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Desconheço razões específicas. O que eu sei é que todo o Conselho de Administração, ou seja, que a cúpula não executiva foi mudada, digamos assim. É o que eu sei, não conheço os motivos específicos.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Uma vez que tinha um lugar executivo e de bastante importância nesta altura, não tem conhecimento de divergências entre Lacerda Machado e a tutela, quanto aos destinos da TAP, plano de reestruturação, enfim, o que for?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não. Insisto, não quero faltar à verdade. Portanto, não tenho conhecimento especificamente do que me está a dizer. Acho que no Conselho de Administração houve sempre diferentes opiniões sobre diferentes temas. Não consigo reproduzir todas as opiniões do Dr. Lacerda Machado *versus* as opiniões do acionista ou da Comissão Executiva. Não é fugir à pergunta, mas sinceramente não consigo.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Recordar-se de o Dr. Lacerda Machado ter uma opinião específica sobre a unidade de manutenção no

Brasil que fosse diferente e, neste caso, mais propensa à sua manutenção em vez da sua alienação ou resolução de outra forma?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Nesse assunto em concreto, quero recordar que sim, que tinha uma opinião favorável à manutenção desse negócio de manutenção, passe a redundância.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — E havia opiniões em contrário? Ou seja, essa opinião favorável à manutenção da manutenção no Brasil era uma opinião única ou que era consensual?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não consigo lembrar-me das opiniões de todos os colegas, mas, naturalmente, até porque o plano de reestruturação também assim já o indica, havia uma opinião generalizada de que seria para tentar fechar esse negócio, que tinha alguns problemas e que é o processo que agora está a decorrer, e penso que é do conhecimento público.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — E as razões para o Dr. Lacerda Machado ser a favor da manutenção tinha a ver com questões diplomáticas com o Brasil, ou porque achava que era um grande negócio para a TAP e que a TAP iria recuperar o dinheiro investido na VEM?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não consigo reproduzir a opinião do Dr. Lacerda Machado, sinceramente. Lembro-me de responder à sua pergunta porque me lembro dessa questão e do seu posicionamento no geral, mas especificamente não consigo reproduzir.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Gostaria de lhe colocar uma questão que já foi respondida, mas confesso que não percebi muito bem, não

pelo doutor, mas pela CEO da TAP, se não estou a erro: o que levou o Conselho de Administração e a Comissão Executiva a questionar a pré-reforma de Max Urbahn, Trey Urbahn, seja qual for ou nome, do antigo administrador trazido por David Neeleman?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Vamos chamar Trey, porque fica mais fácil. Bem, isso foi um caso de que eu, enquanto CEO interino, não tive conhecimento. Esse caso, vamos dizer, foi executado, essa pré-reforma foi executada antes da pandemia e esse caso, digamos, chegou à Comissão Executiva recentemente, através do nosso departamento jurídico e dos Recursos Humanos, salvo erro. Foram as duas áreas que identificaram este pagamento e que o analisaram mais profundamente, e como chegaram à conclusão de que não estava clara a legitimidade desse pagamento, trouxeram o caso à Comissão Executiva, que, por sua vez, foi ao Conselho de Administração e foi decidido parar esse pagamento e contestar essa reforma. Isso foi recentemente. Portanto, desde que ela foi executada, passaram dois ou três anos, e agora, recentemente, foi identificado esse assunto.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — A questão é o que leva esse pagamento a ser questionado, ou seja, o que poderá haver de potencial irregularidade ou de irregularidade para que a TAP questione esse pagamento?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Como lhe digo, eu não tenho o pelouro da... Estou na Comissão Executiva, portanto, não fujo a todas as questões, obviamente, mas houve uma apresentação sobre o racional de porque é que havia dúvidas do ponto de vista jurídico ao pagamento dessa reforma, quando foi feito e como foi feito. Foi apresentado à Comissão Executiva, em

que, perante a exposição da Direção de Recursos Humanos e do departamento jurídico foi decidida, então, essa paragem de pagamento para contestar esse pagamento.

Julgo que o Sr. Trey foi informado, como também o Conselho de Administração. Agora, se a sua pergunta é qual foi o *trigger* para se olhar para isto agora e que não se tenha olhado antes, não... desconheço.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — A pergunta não é tanto o *trigger*, mas o argumento, mas, enfim... E vem com outra pergunta, que é: a TAP resolve fazer uma auditoria a pagamentos internos, prémios, indemnizações. Porque é que resolveu fazer essa auditoria?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sobre essa auditoria, digo, novamente, que não tenho esse pelouro, mas, se não estou enganado, a identificação deste caso do Sr. Trey foi o *trigger*, ou o motivo para desencadear essa auditoria interna, para perceber, como bom *governance*, se havia mais casos a ser identificados.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — E já há resultados dessa auditoria?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Que eu conheça, não.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — A TAP não recebeu nenhuma versão preliminar dessa auditoria?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu não tive acesso a ela, não posso dizer que a TAP não recebeu, porque, insisto, não sou eu que estou à frente dessa, vamos-lhe chamar, investigação, portanto, não sei se já há o relatório final.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Decerto estará a par, porque foi bastante falado, de um contrato de consultoria com Fernando Pinto, através de uma empresa constituída para o efeito, embora Fernando Pinto tivesse seguro, carro, acesso à cantina, e, portanto, tudo indica que este negócio é mais uma forma de, enfim, evitar o pagamento de segurança social e de IRS (imposto sobre o rendimento das pessoas singulares), não é essa a questão que coloco. A questão que coloco é que serviços prestou Fernando Pinto, que equivalham a um salário igual ou superior — opiniões são diversas — ao que recebia enquanto CEO da TAP?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Tive conhecimento dessa questão quando foi agora tornado público. Portanto, pelo que sei, essa consultoria acabou antes de eu estar como Presidente Executivo, e bem antes, julgo que acabou em 2018?...

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — 2018.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — 2018, *ok!* Portanto, já lá vai o tempo. Não tive conhecimento nenhum deste assunto até ser tornado público.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — A CEO da TAP disse-nos, aqui, que encomendou dois estudos, dois pareceres, porque entendeu que a TAP pagava pelos aviões Neo, os 53 aviões contratados à Airbus por David Neeleman quando entrou para a TAP, preços demasiado caros face à concorrência. Participou nesse debate sobre os preços destes aviões?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não participei nem na negociação, nem na análise que foi feita, e não tive conhecimento do relatório, uma vez que

este foi um trabalho executado, na altura, entre o departamento jurídico, o pelouro das finanças e a própria presidente da companhia. Não tive acesso.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Portanto, não foram discutidas na Comissão Executiva as consequências do facto de a TAP estar a pagar valores acima de mercado por estes aviões e por estas aeronaves, e o impacto que isso teria nas contas da TAP?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Esse assunto foi abordado na Comissão Executiva, quando foi identificado pela análise, em que eu estava a dizer que não participei; e não conheço, ao dia de hoje, as conclusões dessa análise mais do que foi falado nessa Comissão Executiva. Ou seja, não vi todo o relatório, digamos assim.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Mais uma vez, naquele período de 2020 em que foi Presidente da Comissão Executiva interino, houve um impasse com David Neeleman: o Estado injetou dinheiro na TAP, os privados não o queriam fazer, David Neeleman não queria sair sem uma compensação, o Estado não queria pagar compensação... Sabe dizer-nos exatamente qual é a fonte de divergência entre o Estado e David Neeleman naquele momento?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não vou ser eu, Sr.^a Deputada, porque não estive em nenhuma, rigorosamente nenhuma, conversa, *e-mail* sobre este assunto, sobre a saída do acionista privado e o público, não.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Portanto, não nos sabe dizer quem, ou talvez saiba... Esta negociação foi feita diretamente entre o Estado e o

acionista, presumo que David Neeleman. E quem, do Estado, é que estava a coordenar esta negociação?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não lhe sei dizer, sinceramente. Não lhes sei dizer porque não é que não me lembre, é que não estive minimamente envolvido, nunca fiz nenhum comentário com o acionista sobre este assunto, nunca perguntei, porque entendia que quando eu entrei já estávamos numa... Era exatamente para entrarmos numa nova fase e, diga-se de passagem, tínhamos bastantes coisas para nos preocupar e para fazer.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Quando a TAP foi privatizada, há um argumento que é dito muitas vezes, que a capitalização feita pelos privados, apesar de ter sido feita através de prestações acessórias, equivale a uma capitalização, porque nos estatutos da TAP ficou dito que aquelas prestações ali ficavam por 30 anos. Tem conhecimento de essa norma ter sido alterada?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — E, portanto, pode dizer-nos se o dinheiro que foi pago a David Neeleman, 55 milhões, foi por conta dessas prestações acessórias ou por conta de outro tipo de pagamento ou remuneração?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Como lhe digo, não tive qualquer envolvimento nesse assunto.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sabe dizer-nos, uma vez que não teve envolvimento nesse assunto, neste momento, em que ponto é que está a privatização da TAP, tendo em conta as informações da tutela à empresa?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não lhe sei dizer, porque, como sabe, há cerca de três, quatro semanas que temos um novo CEO, um novo presidente e também *chairperson*, portanto, não sei se houve algum desenvolvimento nesse assunto. Até onde eu sei, oficialmente não tínhamos arrancado, ainda, quando estava a Eng.^a Christine, não havia formalmente esse início de trabalhos. Ao dia de hoje, de que eu tenha conhecimento, também não, mas como digo e como julgo que é do conhecimento dos Srs. Deputados, esta gestão vai estar, julgo eu, muito centralizada no novo CEO e no CFO (*Chief Financial Officer*) da companhia, naturalmente com a ajuda das equipas. Mas não tive qualquer notícia desse assunto.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada Mariana Mortágua, relembro-lhe que lhe restam 23 segundos.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sim, sim, não precisarei de mais, Sr. Presidente.

Foram aqui deixadas algumas opiniões fortes, digamos assim, sobre a gestão da TAP e sobre a forma como esta gestão é prejudicada por dois fatores. Por um lado, a perda de *slots* imposta pelo plano de reestruturação — e nós temos evidência de cartas enviadas pela administração da TAP e até pela PARPÚBLICA a dizer que a perda de *slots* teria um impacto brutal e podia até pôr em causa a operação da TAP —, mas também pela forma como a ANA, na gestão que faz do aeroporto, e na gestão das mangas, nomeadamente, acaba por prejudicar a operação da TAP, que é a companhia

de bandeira, em nome de outras companhias. Gostaria de lhe perguntar qual é a sua opinião sobre essa matéria.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sobre os *slots* que foram entregues, obviamente preferíamos — e outra vez, retomando aquele então difícil e de emergência de não ter nenhum colega de trabalho que tivesse saído —, obviamente, também preferíamos não ter devolvido nenhum *slot*.

A verdade é que, tendo em conta o panorama que existia e todos os rumores que se falavam naquele então, parecia que podíamos estar à frente de um cenário muito mais drástico a nível de perda de *slots*, que, depois de muita análise técnica e de discussão do ponto de vista técnico, e entendo que também político, apesar de eu não ter estado presente, parece-me que 18 é um número aceitável e que não teve maior impacto na operação da TAP, mas insisto, era preferível não ter sido nenhum, naturalmente.

Sobre... Peço desculpa, Sr.^a Deputada...

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — A ANA.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — A ANA, exatamente. Esta infraestrutura é uma infraestrutura que sabemos que está limitada. Podemos fazer duas comparações: uma é, no seu geral, comparar com Londres, Amesterdão, etc., que não se parecem em nada, porque normalmente têm duas ou mais pistas, têm duas ou três vezes o número de mangas, saídas rápidas — que é uma coisa técnica —, para otimizar o movimento dos aviões quando aterram, mais *stands* também sem ser mangas, portanto, tem uma infraestrutura diferente.

Quando nos comparamos com os poucos que existem que só têm uma pista, que é Gatwick e Orly, continuamos a ter alguma deficiência, no sentido em que também temos menos mangas e menos saídas rápidas, etc. Portanto,

é o que é e é a infraestrutura que temos. Entendo que não seja fácil a gestão de uma infraestrutura tão pequena, com tanta procura e, portanto, aí uma palavra para a ANA, porque não é fácil. Mas, obviamente, que ao longo destes anos, e provavelmente, se calhar, têm acesso a algum documento que eu enviei para a ANA, tenho tentado zelar pelos interesses da TAP e por assegurar que a TAP não tem de ser beneficiada, *ok?* Obviamente, somos a companhia de bandeira; obviamente temos 50 % da quota de mercado, mas, na lei da concorrência, isso não nos faz ter preferências, mas não podemos ser prejudicados, em momentos pontuais que vamos tendo neste assunto.

O lado positivo é que temos uma comunicação muito próxima com a ANA, tanto eu, ao nível de COO, como as presidências, as equipas operacionais falam todos os dias, temos *briefings* diários com a ANA, e tentamos gerir o melhor possível o que é uma infraestrutura que tem as suas limitações.

O Sr. **Presidente**: — Dou agora a palavra ao Sr. Deputado do Partido Socialista, Hugo Carvalho.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Dr. Ramiro Sequeira e, se me permite a ousadia, por corrigir uma frase na sua intervenção inicial, em que referiu que nós estamos aqui porque algo não correu bem na TAP. Diria que estamos aqui porque algo correu genericamente bem na TAP, porque senão estaríamos a fazer a comissão de inquérito ao fim da TAP e não é essa que estamos aqui a fazer.

Sr. Doutor, pegando no seu percurso profissional que teve a gentileza de nos apresentar, aqui, nesta audição, queria perguntar-lhe como é que tinha entrado em 2018 na TAP, já respondeu que foi por concurso e, portanto, avançaria para a segunda pergunta, que aqui tinha redigida, sob pena de depois a intervenção ser mais dinâmica, de lhe perguntar quais eram as

tarefas e os objetivos específicos que lhe foram colocados para essa sua função quando, em 2018, entrou na TAP.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — As tarefas são as inerentes ao cargo do *Chief Operating Officer*, ou Diretor-Geral de Operações, em português, que, basicamente, era algo que... Há as máximas dentro desta profissão, e a segurança é a base de tudo, porque sem segurança e sem *safety* não existe nada na aviação. Portanto, era manter esses níveis, que têm sido de excelência, ao longo dos últimos anos, graças aos nossos trabalhadores, mas, ultrapassado esse ponto, tentar melhorar a pontualidade.

Quando se melhora a pontualidade melhoram-se muitas coisas. A pontualidade parece só um indicador, mas vem muita coisa agarrada. Pontualidade significa menos custo, porque há menos atrasos e, logo, há menos pagamento de indemnizações; muitas vezes, estes atrasos em «bola de neve» originam cancelamentos, portanto, também há menos pagamento de cancelamentos; há o aumento, porque está correlacionado, do que na aviação chamamos de NPS (*net promoter score*), que é o nível de satisfação do cliente, que também estava muito baixo.

Costumo dizer, em tom de brincadeira, que uma coca-cola não sabe ao mesmo num avião que esteja atrasado três horas ou num avião pontual, o cliente avalia a coca-cola de maneira diferente.

Portanto, esses eram os grandes objetivos. Como referi, tendo em conta o crescimento muito acelerado que existia quando cheguei, em agosto de 2018 — não estive no ano inteiro —, estavam aviões a chegar, a operação estava a aumentar de uma maneira muito acelerada e deparei-me com o facto de que não tinha sido acompanhada pelos recursos do ponto de vista do pessoal, e daí os números que trouxe de contratações.

Depois, obviamente, existem muitas coisas inerentes, mas não sei até que pormenor é que quer que eu vá. Portanto, segurança, pontualidade, satisfação do cliente e custos, são os quatro itens.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Muito obrigado pela resposta.

Há pouco, na intervenção inicial, referiu precisamente que terminou com um indicador de 64 % de não-desvios de ocorrência nas partidas e referiu que o indicador satisfatório era de 85 % — registei estes dados.

Sabe mensurar ou quantificar qual o impacto financeiro de estarmos em 64 % e não em 85 %?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não lhe sei dizer exatamente esse valor, apesar de o analisarmos variadíssimas vezes. Tenho um valor na cabeça, mas não o quero dizer com o perigo de errar no valor. Posso dar-lhe esse valor *a posteriori*. O que lhe posso dizer é que são alguns milhões de euros, sem dúvida.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Esse valor era, de facto, importante para nós percebermos o custo de oportunidade do novo aeroporto de Lisboa.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — O novo aeroporto de Lisboa, se for mais eficiente... E quando digo «aeroporto» devemos ter em conta, só para pontualizar... Quando, na minha intervenção inicial, falo de o ecossistema estar saturado, estamos a falar do ecossistema total, porque há muita procura e, portanto, tanto a parte de infraestrutura como a parte de gestão aérea, que é dividida entre a aviação civil e a aviação militar, têm desafios, porque é um espaço também ele congestionado.

Portanto, obviamente que os colegas da ANA e os colegas da NAV (Navegação Aérea de Portugal) fazem o melhor que podem, mas é verdade

que isto é uma questão que deve ser analisada ao mais alto nível. E, respondendo agora mais objetivamente à sua pergunta, é uma questão que tem de ser cuidada para que o novo aeroporto, caso ele venha a existir, esteja blindado de possíveis saturações futuras da infraestrutura ou do espaço aéreo.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Obrigado pela resposta, mas vou voltar a insistir, não querendo que incorra em nenhum risco de se afastar do número concreto: estamos a falar de que ordem de grandeza?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sr. Deputado, só lhe consigo dizer «milhões», e acho que já arrisquei.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Seria interessante, para nós, percebermos qual poderia ser o impacto para a TAP, aquilo que a TAP poderia ter de rentabilidade, se pudesse operar nas condições ideais. Pelo menos para aqueles que defendem a TAP, esse valor é interessante, e no meu caso seria interessante.

Passaria para outra questão: enfim, é reconhecido que teve sucesso na atividade que iniciou, em 2018, isso é inegável. A TAP tinha problemas muito maiores anteriormente à sua função. Considera que esse foi um dos motivos que levou à sua escolha, em setembro de 2022, para CEO interino?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Penso que não sou a melhor pessoa para avaliar os motivos da minha própria escolha. A única coisa que recordo é que, na altura, estava a ser convidado por ser uma pessoa que, apesar de ser há pouco tempo, estava na TAP — portanto, conhecia as vicissitudes daquele momento — e por ter alguma experiência no setor. Claramente, sou, e fui, na altura, o primeiro a clarificar que a minha experiência era muito

mais operacional do que em qualquer outra área e que tinha as minhas limitações.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Consegue precisar-nos por quem é que foi feito esse convite?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Foi pelo então Ministro Pedro Nuno Santos.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Não fale nesse nome...

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Foi-lhe transmitido aquilo que era esperado do seu trabalho, neste período, e o tempo que essa função demoraria?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Foi-me transmitido... O trabalho, ou a interpretação do que me estava a ser pedido, foi um pouco o que identifiquei na minha declaração inicial. Ou seja, íamos ter de entregar o plano e esse era o marco principal.

Quanto à duração, não foi uma duração específica. Confesso que, no meu entender, me pareceu que iria ser menos tempo, mas também não consigo precisar se me disseram que iam ser três, seis ou nove meses. Não recordo essa especificidade, mas o importante é que tentámos fazer o melhor possível durante o tempo que tivemos.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Eu irei agora fazer algumas questões sobre o Estatuto do Gestor Público. Isto porque, a 2 de outubro de 2020, quando houve a compra, pelos 55 milhões de euros, da participação de David Neeleman, à saída de Antonoaldo Neves — é aí que assume a função interina

de CEO —, nessa mesma altura, houve alterações no Conselho de Administração porque Humberto e David Pedrosa têm necessariamente de sair por incompatibilidade com o Estatuto do Gestor Público.

Nessa altura, todos conheciam essa incompatibilidade. Ou não?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não consigo precisar a sua pergunta, peço desculpa, Sr. Deputado.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Então, só para precisar — e peço para não me ser contado o tempo —, o que estou a transmitir é isto: a partir do momento em que, à saída, o Estado assume 72,5 % do capital da TAP, há uma incompatibilidade com Humberto Pedrosa e David Pedrosa estarem no Conselho de Administração, porque não era possível acumularem o mesmo setor de transportes com a participação em duas entidades. Portanto, nessa altura, há precisamente essa saída do Conselho de Administração por incompatibilidade com o Estatuto do Gestor Público. Isso era do seu conhecimento?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não, não sou consciente de termos falado sobre esse assunto. De qualquer maneira, julgo que são os próprios que também têm de ter esse cuidado.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Trabalhou, enquanto CEO interino, com a SRS, Sociedade de Advogados?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Conhece o Dr. César Sá Esteves?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Tem conhecimento de uma missiva enviada à TAP pelo Dr. César Sá Esteves, assinada também pelo Departamento de Direito Laboral, sobre o Estatuto do Gestor Público?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não me consigo recordar.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Foi um *e-mail*. O seu nome não está diretamente implicado nos recetores desse *e-mail*, mas foi um *e-mail* enviado a 21 de junho de 2021, com o tema «remunerações dos gestores públicos». Foi-lhe dado conhecimento?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu não estou em cópia, Sr. Deputado? Não percebi. Ah! Não estou, não estou.

Não sei se alguém me reenviou esse *e-mail*, não quero faltar à verdade. São muitos *e-mails*, não sei.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Daí a minha pergunta honesta. Não está nos remetentes desse *e-mail*, mas, por outra via, esse *e-mail* tinha chegado... Enfim, esse *e-mail* é relevante porque, não muito tempo antes da questão do caso Alexandra Reis, há essa preocupação desse *e-mail* enviado pelo Dr. César Sá Esteves, que, curiosamente é depois o ponto de contacto da SRS, que assessorou a CEO da TAP — a TAP! — na saída do dossiê e que, portanto, manifestamente teria conhecimento do Estatuto do Gestor Público.

Enfim, não vale a pena continuar a fazer perguntas de algo que desconhece e, portanto, avançaria para outro tema.

Trabalhou, durante algum tempo, na TAP com Alexandra Reis. Alguma vez identificou algum clima de crispação que antecipasse a sua saída da TAP?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — A sua pergunta é se, na altura em que trabalhou comigo, havia um clima de crispação? Ou depois?

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Se, durante o período... Não me estou a fixar em nenhum período específico, mas pergunto se antecipava uma saída de Alexandra Reis da TAP.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não, não antecipava.

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

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Conhece os principais argumentos de discórdia de estratégia de Alexandra Reis face, no caso, à então atual CEO da TAP. Considera que essas divergências são estruturais, para não se conseguir desenvolver um trabalho em prol da TAP?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Como comentei há pouco, eu não consigo avaliar o nível de divergências que ambas tinham, porque eu presenciava os momentos e as conversas que tínhamos em Comissão Executiva. Portanto, para avaliar se essas divergências são estruturais ou inultrapassáveis... Não tenho capacidade para fazer essa avaliação.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Se me puder esclarecer apenas este facto: o Dr. Manuel Beja informou aqui em audição que, aquando da saída de Alexandra Reis, comunicou, mas agora não sei se foi ao Conselho de

Administração ou à Comissão Executiva. Consegue confirmar se recebeu alguma informação sobre a renúncia ou saída de Alexandra Reis via Manuel Beja?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim, quero recordar que houve uma comunicação formal, por *e-mail*, salvo erro, a todos os elementos do Conselho de Administração — quando falamos de Conselho de Administração, a Comissão Executiva está lá dentro.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Esse *e-mail* foi enviado no dia 4 de fevereiro? Consegue precisar?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Se o Sr. Deputado diz, eu acredito. Não consigo precisar.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Teve algum conhecimento dos termos... Ou seja, pelo que depreendi das suas palavras, apenas teve conhecimento da saída de Alexandra Reis por esse *e-mail*.

Não desconfiava, em qualquer outro momento anterior, que pudesse estar a existir algum contrato de negociação para a saída de Alexandra Reis?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não, eu não estive envolvido em nenhuma negociação, quer para a saída, quer para o cálculo da remuneração. Tive conhecimento quando foi formalizado.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Vou pedir-lhe para interpretar uma troca de mensagens entre a ex-CEO da TAP e o Dr. Manuel Beja, e se não o conseguir fazer, com toda honestidade, peço apenas que o refira.

Há uma última mensagem, aquando da assinatura do acordo da, agora, ex-CEO da TAP, para o Dr. Manuel Beja, a dizer: «O acordo não pode ser citado como confidencial apenas dizendo.»

Consegue interpretar, de alguma forma, esta mensagem?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Infelizmente, eu também não.

Sr. Doutor, mudando de tema e indo ao plano de reestruturação da TAP, eu iria fazer-lhe a mesma pergunta que fiz, na audição da semana passada, ao Dr. Miguel Frاسquilho, e que é a seguinte: qual era a alternativa ao plano de reestruturação? Sendo certo que, quando entrou nas funções de CEO interino, esse processo já decorreria, na sua análise, qual era a alternativa ao plano de reestruturação?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Na minha análise, provavelmente, era o fecho da companhia. Com a queima de caixa que estava a haver, com a difícil ida aos mercados em momento de pandemia e o volume de dinheiro de que estamos a falar, provavelmente seria o fecho da companhia.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Nos documentos da Comissão de Inquérito há uma troca de *e-mails*, em particular de reuniões, onde esteve, potencialmente, presente — ou pelo menos convidado, nesse registo que temos —, sendo que uma delas era sobre requisitos, questões técnicas com a União Europeia sobre os apoios à covid-19. Houve, de facto, um canal estreito e importante entre a PARPÚBLICA, TAP e a União Europeia, sobre aquilo que poderiam ser os apoios covid-19 à TAP?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim, toda a gestão com...

Não consigo falar de antes de ter iniciado o meu mandato de presidente, mas assim que o assumi, salvo erro a 17 de setembro de 2020, as comunicações e a gestão eram todas feitas entre o acionista e a União Europeia. Recordo-me de ter estado talvez em duas ou três reuniões técnicas e, em concreto, em alguns temas dos *slots*, mas só isso. A gestão era completamente feita pelo acionista e pela União Europeia.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Disse há pouco, na sua intervenção inicial, uma expressão que também já foi repetida aqui nesta audição, que sempre se recusou a transformar a TAP numa «TAPzinha». Foi precisamente esse desígnio ou esse objetivo que esteve na base do que era a negociação entre o que poderiam ser as perdas de *slots*, mas também a manutenção do emprego e da operação da TAP?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Certo, e repetindo-me, acho que esse objetivo foi concretizado, porque obviamente que havia quem, nessa altura, apregoasse que, se calhar, íamos cair nos 60 aviões — veja-se quando *slots* é que são — e a realidade é que 99 aviões mantêm quase intacta a nossa capacidade. Obviamente que perdemos esses *slots* que não queríamos ter perdido e perdemos alguns colegas que não queríamos ter perdido.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Queria fazer mais uma pergunta sobre o plano de reestruturação. Tinha aqui muitas, mas gostaria de ir ainda a outro tema sob pena de, na segunda ronda, poder voltar aqui ao plano de reestruturação.

Foi aqui referido, também pelo Dr. Miguel Frasquilho, de forma, diria, interessante, que, se não existisse a TAP, tinha sérias reservas de que o longo curso fosse absorvido por outras companhias aéreas, em particular com base em Lisboa. Partilha dessa mesma opinião?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Entendo a análise do Dr. Miguel Frasquilho. Prefiro falar de factos e prefiro não falar em demasiados cenários. Desde logo, mais do que se perdia ou não perdia, certamente haveria uma lacuna no tempo em que, desde que uma empresa fecha e a outra abre, algo se iria passar, provavelmente, com impacto nas condições sociais dos trabalhadores, assumindo que haveria trabalhadores aqui em Portugal.

Haveria um impacto nos postos de trabalho indiretos, que atualmente são cerca de 100 000. Porquê? Porque as compras poderiam estar centralizadas noutros países. Haveria impactos nos impostos, ao não se produzir a mesma quantidade em Portugal; haveria esse impacto nas compras.

É fácil prever isso. Mas não gostaria de me alongar porque acho que isto são opiniões que dependem das vicissitudes do momento em concreto. Se isso tivesse acontecido durante uma pandemia, a resposta seria uma. Se acontecer quando o mercado e a procura estão estáveis, a resposta poderá ser outra, mantendo a mesma direção, mas com impactos diferentes.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Gostaria de gastar este meu último minuto precisamente com os modelos de aviões. Sabemos que, a partir de 2016, a Azul, permitam-me esta expressão, «despachou» para a TAP oito ATR e nove Embraer. Estes são os melhores aviões para a operação da TAP?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — As companhias com o mercado e a dimensão da TAP costumam ter diferentes tipos de aviões, porque existem diferentes tipos de mercados e diferentes tipos de oportunidades.

Nesse sentido, para todos nos entenderem, não entrando nas marcas dos aviões, é normal ter diferentes capacidades de aviões. Não só nem todas as rotas têm a mesma procura — por exemplo, assumindo uma rota, Paris

Orly pode ter uma boa procura —, mas pode haver horas pontuais do dia em que faz sentido ir um avião com menos capacidade. Sabemos que o objetivo das companhias aéreas é ter o que chamamos *load factor*, que é a taxa de ocupação ao máximo possível. Cada lugar vazio é perda. Portanto, faz sentido ter diferentes capacidades? Sem dúvida que faz.

Depois, a escolha dos aviões foi algo que, quando eu cheguei, já estava feita. Não consigo agora avaliar porque, para chegar a essa análise, não me basta falar da marca dos aviões. É preciso entrar em mais profundidade, nos *leasings*, etc., e não tenho essa capacidade agora.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Hugo Carvalho, tem 31 segundos.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Não só a marca como o contrato de sublocação que foi feito e o custo que isso tinha para a companhia, certamente que isso influenciou, para a TAP, o facto de devolver alguns desses equipamentos.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — O próprio plano de reestruturação já previa a redução do número de aviões com menor capacidade, neste caso os ATR. Portanto, o que começámos a fazer foi cumprir aquilo que foi desenhado no plano de reestruturação, que é reduzir o número de aviões ATR.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Numa análise recente de documentos da TAP, é referida sistematicamente essa mesma necessidade de reduzir os aviões ATR por questões do ponto de vista operacional, de manutenção e de fiabilidade. No fundo, não é estranho que a TAP tenha, num determinado momento, sido insuflada com esses aviões e o plano de reestruturação, que

tem dado viabilidade económica à TAP, venha precisamente no sentido oposto, de «desinsuflar» a TAP desses aviões?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Houve uma pandemia pelo meio, não é? Eu não estava quando houve a avaliação de porquê ter mais ATR. Eu não estava. Estava quando foi desenhado o plano de reestruturação e, nesse sentido, houve essa decisão de reduzir o número de aviões.

O Sr. **Presidente**: — Passamos agora ao Sr. Deputado do PSD, Sr. Deputado Hugo Carneiro.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Sr. Presidente, cumprimento-o, cumprimento os Srs. Deputados, o Dr. Ramiro Sequeira e as pessoas que o acompanham.

Gostava de lhe perguntar, em primeiro lugar, se podemos dizer, tendo em conta a sua experiência, que conhece hoje bem a organização interna da TAP, os seus desafios, as suas virtudes e os seus defeitos? Podemos tirar essa conclusão?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Conheço. Bem ou mal, não consigo ser eu a qualificar. Obviamente que não conheço certamente tão bem como quem está lá há 30 anos, isso sem dúvida. Mas, principalmente por esse fator de ter tido a honra de presidir durante esses 11 meses, acabei por ter conhecimento além da área operacional, que não tinha previamente. Isso deu-me algum conhecimento.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — De todas as empresas por onde tem passado, podemos também concluir que normalmente é uma pessoa que conhece qual é a missão de cada empresa, desde as *start-ups* que

eventualmente dirigiu ou outras empresas por onde passou. Foi percebendo quais são os desafios ou pelo menos as linhas transversais dos desafios ou das dificuldades de cada uma das empresas?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Tento fazê-lo, sim.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Como sabe, a TAP está neste processo desafiante da privatização que o Governo colocou em cima da mesa. Em janeiro, pelas palavras e pela pessoa do Sr. Ministro da Economia, ficámos a saber que, na altura — passado umas semanas, essa opinião mudou —, era visto como solução interessante que a Iberia entrasse no negócio da privatização da TAP. O Dr. Ramiro Sequeira passou também pela Iberia. Como é que avalia uma eventual aquisição da TAP pela Iberia se houver uma privatização?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Passei pela IAG (International Airlines Group), que é o grupo. Só para precisar, estive na Vueling e na Iberia e ajudei a criar a Iberia Express e a LEVEL. Preferia, dada a minha posição, não opinar, porque é óbvia a minha afinidade e o passado não pode ser apagado, nem eu queria apagá-lo, porque agradeço e aprendi muito lá. Sobre candidatos e melhores candidatos, com todo o respeito, sendo eu um membro da Comissão Executiva, preferia não opinar.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Compreendo a sua posição. As perguntas que fiz anteriormente eram para perceber se estava em condições de responder — e julgo que está em condições de responder —, mas percebo a sensibilidade da questão. Podemos dizer que, se a TAP for adquirida por uma empresa que trabalha tão perto do nosso País, isso pode prejudicar os seus interesses?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Novamente, é uma resposta para a qual não tenho todos os dados. Posso dar-lhe uma opinião pessoal. Talvez não fosse este o fórum para o fazer, mas inevitavelmente vou fazê-lo.

Não vejo isso tão linear assim. Não estou a falar da Iberia ou de outra companhia qualquer. O que estou a dizer é conceptual e aplica-se a diferentes empresas e a diferentes situações de outros países, que é o seguinte: o maior valor, neste caso e nestas andanças, um dos maiores *assets* de uma companhia aérea, para além dos trabalhadores, são os *slots*.

Aviões compram-se ou alugam-se, contratos fazem-se, etc., mas os *slots* são uma coisa muito específica. Tenho um histórico, por exemplo, de há 20 anos ir de Lisboa para Orly às 9 horas da manhã e aquele é o horário que mais procura tem. Se eu respeitar continuamente aquele horário, ou seja, se eu não violar continuamente aquele horário com atrasos, etc., não se consegue tirar este *slot* à companhia *A* ou *B*.

Portanto, não consigo vislumbrar uma razão muito clara... Percebo o debate público que existe e não estou a dizer que não seja possível que isso acontecesse, mas, para mim, o cenário que referiu, não o vejo tão linear. Quem faz um investimento numa companhia aérea — e agora não estamos a falar da TAP, estamos a falar da companhia *A* ou da companhia *B* — e faz esse investimento em milhões de euros em que o seu principal *asset* são os *slots*, se desviar essa capacidade para outro aeroporto, então a concorrência pode entrar nesse aeroporto para onde se tinha feito esse investimento. Então, estar-se-ia a danificar um investimento feito.

Não vejo tão lógica a questão de o aeroporto *A* ou do aeroporto *B*, de a companhia *A* ou da companhia *B* serem canibalizados. Com isto, quero deixar claro, não estou a defender nenhuma posição. Não estou envolvido em nenhum processo e não tenho nenhuma ligação, atualmente, a nenhuma

das companhias, mas senti-me na obrigação de lhe dar, talvez, a minha visão mais pessoal sobre essa noção da opinião pública.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Agradeço a sua resposta porque o seu conhecimento permitiu, de facto, trazer valor, nas informações que acrescentou, e acho que isso é sempre relevante.

Soubemos que, em 2022, a TAP teve lucros e grande parte desses lucros provinha ou beneficiou também dos cortes salariais que foram feitos aos trabalhadores da TAP.

Referiu aqui também que enfrentou, a determinada altura, o desafio de negociar com vários sindicatos que têm reivindicações legítimas. A pergunta que gostava de lhe fazer é a seguinte: face aos pedidos que já foram anunciados pelos sindicatos — para que os cortes sejam eliminados ou reduzidos —, como é que vê o cumprimento do plano de reestruturação, em cuja negociação também teve um papel relevante?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Pondo novamente em contexto, penso que os resultados positivos têm, sem dúvida, um grande contributo dos trabalhadores, não só do ponto de vista salarial, mas, também, do seu próprio suor e trabalho, pelo que isso é indiscutível.

Obviamente que os resultados positivos também são feitos de muitas outras coisas. Por exemplo, mesmo não havendo cortes, se a gestão das tarifas não tivesse sido feita da maneira que foi, ou, ainda, outros exemplos que possamos arranjar... Portanto, o resultado, numa empresa, é um conjunto de fatores que trabalham entre si, não podemos isolar os fatores; mas é óbvio que os trabalhadores — pelo suor e pelo salário — deram um contributo muito importante.

Sobre os cortes, obviamente que, nos últimos tempos, a empresa esteve a ser liderada por outra pessoa, mas, relativamente a esta Comissão

Executiva, da qual faço parte, acho que houve uma gestão no sentido de ir repondo a situação, consoante a retoma ia aparecendo.

Consigo recordar que todas as classes trabalhadoras que tinham *part-time* deixaram de o ter, por vontade própria, obviamente. Também houve uma redução do corte, houve acordos específicos com diferentes classes, através das suas forças sindicais, para fazer um ajuste de questões mais relacionadas com a produtividade ou questões financeiras que tivessem pendentes, e, portanto, nesse sentido, acho que houve um trabalho progressivo.

Gostaria de recordar que o resultado positivo financeiro só foi positivo no final do ano de 2022. Estamos agora em maio e, portanto, esse resultado não foi há muito tempo, foi no final de dezembro, sendo que as contas foram consolidadas em março. Estamos, portanto, a falar de que houve um caminho que tem sido feito, e insisto: houve a retirada dos *part-time*, os acordos pontuais e a redução do corte que foi feita. Obviamente que se entende que os trabalhadores da TAP preferem, ou preferiam, que não houvesse corte de todo.

É importante recordar um ponto que... à reestruturação e aos cortes: houve uma proteção...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Doutor, peço-lhe para interromper um bocadinho. Parece que não se ouve, lá atrás?

A Mesa foi informada de que ocorriam cortes na emissão de som.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — É um *hacker*!

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, então, vamos tentar ver se conseguimos adquirir, junto dos serviços, condições para prosseguir.

Peço imensa desculpa, Sr. Dr. Ramiro Sequeira.

Pausa.

Vamos aguardar um pouco mais, para ganharmos condições.

Pausa.

Já temos condições para recomeçar. Faça favor, Sr. Dr. Ramiro Sequeira, com as nossas desculpas.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Retomando a linha de pensamento, eu estava a enumerar que foi retirado o *part-time*, houve a redução progressiva do corte salarial, houve acordos pontuais — tanto para questões financeiras pendentes, com as diferentes classes, como para alguns planos de retenção de talento, exatamente para manter os trabalhadores —, sendo de acrescentar que, desde o início dos cortes, e, entenda-se, do plano de reestruturação, há uma coisa muito importante para nós, que é aquilo a chamamos «garantia mínima», ou seja, os cortes só se aplicam a salários acima dos 1500 €. Isso faz com que, hoje em dia, em média, o corte transversal esteja nos 7 %, porque é acima dos 1500 €.

Obviamente, reforçando a ideia, entende-se que os trabalhadores preferissem não ter corte, mas, como eu dizia, 2022 acabou ainda nem há seis meses, as contas foram consolidadas há cerca de três meses, e estamos a iniciar uma nova fase. Portanto, não consigo falar sobre as próximas decisões, mas entendo.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Já temos resultados do primeiro trimestre deste ano?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não tenho os resultados presentes.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Mas tem ideia se está abaixo, acima, ou em linha com aquilo que aconteceu ano passado?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Poderia estar a incorrer numa violação, na minha condição de gestor público *versus* CMVM, portanto, não vou arriscar.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — A Eng.^a Alexandra Reis afirmou, aqui, que temia que o CASK (*cost of available seat kilometer*) de 2022 seria ligeiramente pior que o de 2019. Confirma esta análise?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Os resultados são... Os resultados de 2022 e 2019 já são públicos, portanto, não estou a fugir à sua pergunta, mas apenas não tenho presente essa comparação na minha cabeça. Julgo que facilmente se pode comprovar, ou não, essa preocupação, porque o CASK é o custo por assento, por quilómetro, e, portanto, é público.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Mas não tem ideia se evoluiu positiva ou negativamente, desde 2019?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — O que tenho presente é que, obviamente — por tudo aquilo que já foi falado, inerente ao próprio plano, com todo o esforço que temos estado a fazer, os trabalhadores também —, há uma grande contenção de custos, mas não consigo precisar essa comparação que me está a perguntar.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Eu gostava de insistir com a pergunta, porque é um bocadinho estranho. Na verdade, tivemos um ano tão atípico, que foi o da pandemia. Exerceu funções de grande relevo — para além das que tem, que também são de relevo — durante um determinado período, de muito relevo, e estes, diria eu, são indicadores que estão em cima da secretária, numa base diária. Portanto, apelava novamente à sua memória, no sentido de nos poder dizer mais alguma coisa relativamente à evolução do CASK, desde 2019.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sr. Deputado, com todo o respeito, não estou a fugir à pergunta, apenas não quero... tal como fiz, há pouco, com o Sr. Deputado do PS — quando me fez a pergunta sobre o impacto dos cancelamentos e das indemnizações —, quando respondi que essa diferença existe, naturalmente, entre uma pontualidade de 64 % e de 85 %, e está avaliada em alguns milhões de euros. Da mesma forma, aqui, neste caso, obviamente que sei que há uma evolução do CASK, que é um indicador que a Comissão Executiva e o pelouro da Direção Financeira, em concreto, consulta todos os dias. Porém, aquilo que lhe estou a dizer é que não tenho o valor na cabeça para fazer a comparação entre 2019 e 2022. Mas, apesar de ser pública, posso analisar essa informação e enviá-la para a Comissão, para o Sr. Deputado, claro que sim.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Julgo que seria importante que esta informação nos fosse remetida. Se tiver essa amabilidade, eu agradecia.

Desde que entrou na TAP, em termos de evolução salarial dos administradores, o que é que aconteceu aos salários dos administradores?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Dos administradores em concreto?

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Não em concreto, mas no geral, ou seja, também tiveram cortes, não tiveram?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim, os administradores tiveram e mantêm um corte de 30 %, esse nunca foi reduzido.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Por exemplo, a sua situação, que conhece bem,...

O Sr. **Presidente**: — Parece que estamos outra vez com problemas de som. Ouve-se bem lá atrás? Parece que sim. Peço desculpa, Sr. Deputado, pode prosseguir.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Portanto, sem me referir especificamente a outras pessoas — porque, para si, isso pode ser mais difícil —, pressuponho que conhece a sua situação de forma clara. Portanto, pergunto-lhe o seguinte: desde 2018, o seu salário também foi cortado, em linha com aquilo que foi feito, eventualmente, a outros administradores?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Desde 2018? Não, em 2018 e 2019...

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Não, está na empresa desde 2018.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim, isso estou.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Eventualmente, desde essa altura até hoje, deverá ter tido um corte, num determinado momento, sendo que esse corte se mantém.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim. Desde o início da pandemia, os administradores — executivos e não executivos — têm um corte de 30 %, que não foi alterado, salvo erro.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — A determinada altura aventou-se que alguns administradores poderiam ter visto os seus salários serem empolados para, depois, sofrerem um corte e ficarem exatamente no valor que era o objetivo, nomeadamente os administradores que entraram. Alguma vez ouviu falar sobre isto?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Honestamente, não.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Relativamente à operação no Brasil, o que é que se sabe sobre a operação no Brasil? O que é que nos pode dizer sobre isso?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — A operação no Brasil era uma operação que tinha os seus desafios, do ponto de vista financeiro. Ao abrigo do plano de reestruturação houve a decisão de terminar a operação da manutenção no Brasil, de uma maneira controlada e, portanto, esse é o processo que está em curso.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Como Diretor de Operações, se um avião avariar, quem é que decide onde é que ele deve ser arranjado?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — É o Diretor da Manutenção.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Mas existe alguma interferência, por exemplo, da sua parte?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não, a não ser que, neste sistema que existe, de *checks and balances* — peço desculpa, só me surgiu a expressão em inglês —, eu veja alguma coisa que não está correta, ou que faria sentido de outra maneira. Como é normal, nas reuniões que tenho semanalmente com o Diretor da Manutenção, ou sempre que seja necessário, falamos e ajustamos as decisões, mas não nesse caso em concreto, que me pergunta.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Como é que conciliamos o interesse financeiro da TAP — da rentabilidade —, com a necessidade de reduzir ao máximo os custos, nomeadamente da manutenção, incluindo, depois, um outro aspeto, que é ter os aviões a voar? Portanto, como é que conciliamos tudo isto?

Uma outra questão, que também já colocámos antes, é saber se existiram aviões, ou não, que foram enviados para o Brasil para serem reparados a um custo superior ao custo que seria praticado no mercado, nomeadamente em Portugal, ou noutra sítio qualquer. O que é que nos pode dizer sobre isto?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — A empresa de manutenção, no Brasil, não trabalhava só para a TAP. Portanto, uma vez que estava num mercado concorrencial, teria de ter as suas tabelas de preços e de custos operacionais e, portanto, entendo que era regida por essa tabela.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Portanto, podemos dizer que existe uma tabela que é igual para todas as empresas que contratassem serviços à M&E Brasil (Manutenção e Engenharia Brasil)?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu julgo que sim, mas não consigo precisar, porque, como lhe digo, só para clarificar, o pelouro da manutenção não está dentro do pelouro do *Chief Operating Officer*, do Diretor-Geral de Operações. Portanto, existe um Diretor da Manutenção, que reporta diretamente ao CEO — pelo menos essa era a estrutura que havia até ao momento —, e o meu contacto com a manutenção é muito mais operacional do que propriamente de questionamentos financeiros.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — E quando foi CEO interino, o que é que nos pode dizer desse período, uma vez que aí já tinha acesso a mais informação?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Quando fui CEO interino, o nosso objetivo era perceber a situação financeira da empresa nesse momento — da empresa, entenda-se da M&E Brasil —, perceber como é que iríamos fazer esta operação controlada, do ponto de vista jurídico e também do ponto de vista operacional, porque, recordando que sempre que há estas situações, não podemos descuidar a parte da segurança, tanto para nós como para os clientes que a M&E Brasil tinha. E, portanto, esse foi principalmente o nosso foco.

Não estou a fugir à pergunta. Se me perguntar se alguma vez vi a tabela de preços efetuados entre a TAP, S.A. e a M&E Brasil para uma tarefa de uma *check-C*, que era o que fazíamos lá, não vi essa tabela, não estou consciente dessa tabela.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Mas, mesmo como CEO interino, não tinha esta informação e não teve o cuidado de analisar os custos da manutenção no Brasil, comparados com os de outras empresas de manutenção?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Houve, seguramente, essa análise a nível do Conselho de Administração, insisto, ao abrigo do que era a nossa intenção de fazer este movimento previsto no plano de reestruturação. Não consigo precisar esse custo, lamento.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Eu não lhe perguntei o custo em concreto, perguntei-lhe se há uma análise comparativa.

Mas faço-lhe outra pergunta: a TAP alguma vez foi alvo de uma fiscalização pela Autoridade Tributária sobre preços de transferência?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não consigo precisar. Imagino que sim, mas não consigo precisar.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Portanto, em Conselho de Administração, isto nunca foi discutido.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não me recordo.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Tem ideia sobre se existiu alguma auditoria à Manutenção do Brasil?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Existiu, tenho ideia de terem existido várias auditorias. Existiu uma auditoria operacional, no tempo da pandemia. Dando um passo atrás na resposta, as auditorias são coisas normais que fazemos dentro do nosso departamento de *compliance*. A manutenção, digamos assim, o Diretor-Geral de Operações tem uma *compliance* para as operações de voo e a manutenção tem uma *compliance*, do ponto de vista operacional, para a manutenção.

Portanto, essas auditorias são operacionais, regulares, são normais. Depois, tenho ideia de ter havido uma auditoria, do ponto de vista financeiro, nesse momento. Não me recordo das conclusões.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Tem ideia de quem é que fez essa auditoria e quando?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não, sinceramente não consigo precisar.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Mas em que contexto é que imagina que isso tenha sido feito?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Imagino que tenha sido durante...

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Sim, se teve informação no Conselho de Administração.

Pausa.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, está muito frio aqui, já tentei que desligassem o ar condicionado, e penso que já o desligaram. Agora, é difícil, e a minha profissão é outra, não é?

Risos.

Não consigo, neste período de tempo... Peço a colaboração de todos.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Nos aviões há mantas!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Hugo Carneiro, peço imensa desculpa. Faça favor de prosseguir.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Portanto, ouviu falar desta auditoria num Conselho de Administração ou disseram-lhe informalmente e, por isso, é que não tem muita informação?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não, eu penso que houve uma auditoria formal. Sinceramente, não consigo precisar.

Pausa.

O Sr. **Presidente**: — Não se está a ouvir outra vez? Vamos parar a contagem de tempo.

Pausa.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Quero recordar que houve uma auditoria, não me recordo do mês.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Mas foi antes ou depois de ser CEO interino?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Antes, não tenho conhecimento, porque não fazia parte da Comissão Executiva. O que eu estou a dizer que quero recordar é durante.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Mas essa auditoria terá sido feita depois de ser CEO interino ou ainda no seu tempo?

Pausa.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim, julgo que sim, porque antes é fácil, antes eu não tenho conhecimento do que é que a Comissão Executiva fazia nesse âmbito.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Gostava de lhe colocar outra pergunta sobre um seguro de *Directors and Officers* (D&O). Nós fizemos uma pergunta à TAP — de que deve ter conhecimento e, provavelmente, até da resposta, pelo menos foi dada já uma resposta da TAP sobre isto —, e foi confirmado pela TAP que, no processo de cessação de funções da Eng.^a Alexandra Reis, foi acionado este seguro, com comunicações feitas pela TAP, a Eng.^a Christine, a Eng.^a Alexandra Reis, Manuel Beja, Ramiro Sequeira e Gonçalo Pires.

Depois, a TAP diz que foi acionado, mas não vão receber nada, ou nenhuma indemnização, algumas destas pessoas, pelos custos judiciais que venham a ter no âmbito do despedimento da Eng.^a Alexandra Reis ou da Eng.^a Christine, ou do *Chairman*. Em que contexto é que isto foi acionado?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu falaria por mim, porque não conheço nem toda a gestão que o departamento jurídico fez em relação a esse assunto nem a gestão que os meus colegas possam ter feito. No meu caso, foi acionado para estar aqui hoje, para me ajudar a preparar, para estar com os Srs. Deputados a responder a estas perguntas. Só isso, não tenho nenhuma indemnização para receber, nem nada.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Mas podia explicar melhor o contexto. Portanto, para vir cá, acionaram o seguro com que propósito?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim, é normal, a partir do momento em que há uma questão mediática, como esta que está a acontecer, e em que existe um seguro que nós pagamos e que existe exatamente para estas gestões, digamos assim. Eu, insisto, estou a falar por mim. Eu ativei o meu seguro para o pagamento do advogado, digamos assim. Estou a falar por mim, agora não consigo precisar se há mais situações diferentes desta.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Portanto, provavelmente nós vamos ter de fazer uma nova pergunta à TAP, porque aquilo que depreendo é que, quando nós perguntámos sobre custos judiciais ou outros, esqueceram-se de referir os custos dos advogados quando vêm aqui à Comissão de Inquérito e se, eventualmente, as outras pessoas que cá vieram seguiram também o seu exemplo. Provavelmente, aquelas horas longas de audição dos advogados que trouxeram também já foram suportadas por esse seguro.

Portanto, nós temos de fazer a mesma pergunta de diferentes formas até obtermos uma resposta que seja perceptível, e isso não é fácil. Mas aquilo que disse, pelo menos, já é suficiente.

Sobre...

Por não ter ficado registado na gravação, não foi possível transcrever as palavras do orador.

... dos Neo, que eles foram adquiridos por um valor superior, eu pergunto-lhe se há alguma...

Por não ter ficado registado na gravação, não foi possível transcrever as palavras do orador.

...atual administração, ou a imediatamente anterior, dos Airbus?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu não tenho esse pelouro. Eu acho que as negociações dos *leasings* é um trabalho...

Pausa.

Agora o som já funciona, não é?

O Sr. **Presidente**: — Sim, pode continuar.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Dizia que a renegociação dos *leasings* dos aviões é um trabalho contínuo que o departamento de frota, que está dentro do pelouro financeiro, faz. E, portanto, dentro desse trabalho normal, entendo que sim.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Alguma vez ouviu falar numa comissão paritária...

Pausa.

O Sr. **Presidente**: — É preciso parar o tempo? Estamos com problemas de som. Depois, vou dar algum tempo de contemplação em relação a esta matéria.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Sim, agradeço.

O Sr. **Presidente**: — Só um bocadinho, só um bocadinho, Sr. Deputado.

Pausa.

Vamos, então, tentar continuar, Sr. Deputado Hugo Carneiro.

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

Portanto, sobre a comissão paritária, no âmbito da privatização, alguma vez teve conhecimento da existência desta comissão, que devia acompanhar a evolução da TAP e dos investidores privados que na altura entraram?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Importa-se de repetir? Estava a tentar pôr o microfone a funcionar e estava aqui a falar.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Sobre a comissão paritária, no âmbito da privatização, em 2015, alguma vez ouviu falar nela? Conheceu alguém que tenha sido nomeado para essa comissão, que tenha reunido com a TAP?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Foi ouvido pela IGF (Inspeção-Geral de Finanças), no âmbito do despedimento da Eng.^a Alexandra Reis?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Acha que deveria ter sido ouvido?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Definitivamente, não.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Já ouviu também falar, certamente, da polémica dos motoristas. O que é que nos pode dizer sobre isso?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Pode ser um bocadinho mais específico, Sr. Deputado?

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Refiro-me à utilização abusiva de motoristas da TAP por membros do Conselho de Administração.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu não me revejo nessa polémica.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Mas tem conhecimento dela?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Do que se falou na opinião pública, não mais do que isso.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Mas não foi aprovado, no Conselho de Administração, um regulamento de utilização das viaturas?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não me recordo, mas é provável. A minha utilização... Eu não tenho motorista, portanto, nem quando estava como CEO interino utilizei demasiado. Utilizei algumas vezes para trabalho, mas não sei precisar esse regulamento, se é essa a pergunta.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Eu sei que às vezes as coisas, enfim, o tempo vai passando e vamo-nos esquecendo, mas isto foi discutido e gerou até alguma tensão dentro do Conselho de Administração.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Ah, não está a falar da Comissão Executiva, está a falar do Conselho de Administração.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — O Conselho de Administração alargado, não é? Não só a Comissão Executiva.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Certo. Precisa só... tem de me ajudar. Qual é a pergunta em concreto?

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Pergunto se ouviu falar neste problema dos motoristas, se ele existia — essas são as perguntas que vou fazer-lhe a seguir —, se havia administradores a utilizar abusivamente, ou não, os motoristas.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu tive conhecimento desta questão quando foi do âmbito público. Não consigo precisar, não estive em nenhuma análise sobre se havia um uso abusivo ou não havia um uso abusivo por parte do administrador *A* ou do administrador *B*. É o que posso lhe dizer. Não sei.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — A última pergunta que gostava de lhe fazer tem que ver com as divergências da Eng.^a Christine e da Eng.^a Alexandra Reis, porque, até hoje, não é muito claro que divergências são estas. Existem vários exemplos, que já foram dados, de divergências quanto à implementação do plano de reestruturação, quanto à mudança de instalações.

A determinada altura, chegou a existir um estudo preparado por uma entidade contratada pela TAP, no qual a Eng.^a Alexandra Reis teve algum papel, que apresentava vários cenários sobre a mudança da sede. Uma vez que também foi CEO interino, a mudança da sede, das instalações da TAP, faz sentido ou não faz sentido? A solução que estava em cima da mesa faz sentido ou não faz sentido, de todo? É que não é suficientemente claro que isso possa significar uma verdadeira razão para existirem divergências. Dentro dos seis ou sete exemplos que nos foram dados, esse era um deles.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — A pergunta em concreto é sobre a mudança da sede, não é, Sr. Deputado?

Sobre a mudança da sede, isto é um projeto que... Quero recordar — e insisto — que eu não era da Comissão Executiva, em 2019, por exemplo, quando a empresa era privada, mas este projeto e esta ideia existem desde então.

Obviamente, durante a pandemia não se falou disso, mas depois, com a nova CEO, com a Eng.^a Christine, esse assunto voltou a ser posto em cima da mesa, no âmbito de que havia — queiram recordar que não tenho os números presentes — um *business case*, uma análise de negócio, em português, que analisava de diferentes perspetivas essa potencial mudança, sabendo que a atual sede tem o ponto positivo de que não é alugada, ou seja, não se paga nesse sentido. Gastam-se alguns milhares de euros na manutenção, porque são edifícios muito antigos, alguns deles a carecer de obras.

Portanto, o que recorro é que esse *business case*, tanto em 2019 como depois em 2021, já com a Eng.^a Christine, era um *business case* que parecia vir a ser positivo, uma vez que aquela área são 6 ha., e dentro destes 6 ha., no centro de Lisboa, poderia fazer sentido reservar uma área que ficasse sempre em propriedade da TAP — para, no futuro, se fosse possível, a

construção de uma nova sede, se os resultados financeiros assim o permitissem — e depois o restante terreno ser vendido, para dinamizar também aquela zona do aeroporto.

Confesso, o que estou a dizer é de memória de ter visto um *business case*. Eu não estive, a minha área não esteve envolvida na análise das propostas, etc.

Se fazia sentido ou não, havendo um *business case* que poderia ser positivo, dependendo depois da evolução de como é que seriam geridos esses 6 ha., como acabei de dizer, obviamente que há opiniões. Há quem prefira ficar onde está, há quem prefira estar num edifício novo, que, do ponto de vista de higiene e de saúde no trabalho, possa ser melhor, e há opiniões de que, do ponto de vista da comunicação entre as equipas, o facto de toda a empresa estar num edifício só e não estar dividida entre vários podia ajudar a essa comunicação e perante os desafios que temos do plano de reestruturação pela frente, mas isso depois já são opiniões. Depois, na Comissão Executiva, cada um tinha a sua.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Hugo Carneiro, dado que houve sucessivas quebras na fluência da sua interpelação, se quiser fazer mais alguma pergunta, faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Fazia duas perguntas só...

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Rápido!

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Perguntava-lhe, uma vez que houve algumas notícias sobre isto, que passaram um bocado despercebidas: alguma vez lhe foi dito que poderia estar de saída da TAP ou lhe propuseram outro desafio diferente, para lá deste da TAP?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Atualmente, sou COO e estou na Comissão Executiva. É conhecida a entrada do novo CEO, o Dr. Luís Rodrigues. Foi-nos dada a conhecer uma possível reestruturação da Comissão Executiva e, nesse sentido, o que lhe posso dizer é que estamos em conversas — o acionista, o CEO e eu —, para falar do meu pelouro, não sei qual é que será a situação com os meus colegas. Isso é o que lhe posso dizer.

Portanto, respondendo à sua pergunta, se estou de saída, que eu saiba, não.

O Sr. **Presidente**: — Uma última questão, Sr. Deputado Hugo Carneiro.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Perguntava-lhe: do acionista, com quem é que estão em conversações?

E, para terminar, como houve muita polémica sobre o desinvestimento da TAP na operação do Porto, gostava de saber também qual é a sua opinião técnica sobre as valências ou, enfim, a mais-valia do aeroporto do Porto, em conjugação com o aeroporto de Lisboa.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sei que me fez duas perguntas, mas só me fixei na do Porto, peço desculpa.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — A primeira era: disse que estavam em conversações com o acionista sobre a reestruturação da Comissão Executiva. Com quem, em concreto, do acionista? Qual é a pessoa? Qual é o ministério? Enfim...

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Da minha parte, comuniquei formalmente com os dois ministérios.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Mas com quem?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Da minha parte, comuniquei formalmente com os dois ministérios.

Eu, formalmente, comuniquei — isto significa que escrevi — aos dois ministérios.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — E o aeroporto do Porto?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Ah, peço desculpa, agora só me fixei na primeira e saltei a segunda.

Sobre o Porto... O Porto, para nós, é uma cidade importante, do ponto de vista operacional e do ponto de vista de receita e de mercado. Agora, é verdade que o Porto tem uma especificidade pelas companhias aéreas que estão lá e, como é conhecido, é um mercado que tem algumas companhias de bandeira, mas, maioritariamente, tem rotas e um mercado *low cost* e isso, do ponto de vista da gestão das tarifas e do mercado, não é fácil de gerir.

É de recordar que é o básico das companhias aéreas no seu geral, mas, ainda para mais quando estamos ao abrigo de um plano de reestruturação, que as rotas têm de ser, na sua maioria, lucrativas e, se não forem lucrativas, pelo menos têm de dar um contributo para a longa distância, porque sabemos que há essa ligação entre a curta-média distância e a longa distância. Por vezes, esse passageiro está a pagar uma tarifa muito baixa, de 50 € — vou dar um exemplo — num Porto-Lisboa, mas depois está a pagar uma tarifa *business* de Lisboa para Luanda — estou a dar um exemplo —, já com um valor considerável.

Portanto, nós vemos todo esse ecossistema. Então, para resumir a minha resposta, o Porto é importante para nós, é desafiante para nós, a nível de produto, mas nunca quisemos sair do Porto e, sempre que podemos, reforçamos as rotas no Porto e acho que — outra vez, não é o meu pelouro — sei para onde é que vamos e, tanto no verão passado como neste verão, reforçámos — no verão não, no ano, porque às vezes reforçamos durante o inverno — alguns contactos de rotas.

E, agora pensando, há uma boa notícia também para o Porto: é que vai ter o voo direto de Porto-Luanda, agora em breve. Acho que já está a operar.

O Sr. Presidente: — Passo agora a palavra ao Sr. Deputado do Chega, Filipe Melo.

O Sr. Filipe Melo (CH): — Sr. Presidente, cumprimento-o pelas novas funções. Cumprimento o Sr. Dr. Ramiro Sequeira, a Dr.^a Manuela Simões e o Dr. José Ricardo Gonçalves. Muito obrigado por terem vindo.

Sr. Dr. Ramiro Sequeira, peço-lhe uma análise breve, sucinta. É alguém com muita experiência no setor, 21 anos — penso — de experiência no setor da aviação. Como é que foi a sua relação com Antonoaldo Neves? Como é que achava que o antigo CEO, antes de o Sr. Doutor assumir a função, representava a empresa? Tinha capacidade, tinha qualidade, trabalhou com ele diretamente, revia-se no estilo de liderança de Antonoaldo Neves?

O Sr. Dr. Ramiro Sequeira: — Boa tarde, Sr. Deputado. Eu trabalhei, em bom rigor, julgo que não chegou a dois anos, ou terá sido mais ou menos por aí. O relacionamento era profissional, e de bom relacionamento, e revia-lhe as suas qualidades. Acho que, nestas coisas da gestão — e não querendo ser filósofo, já me bastou a introdução —, tanto na gestão como na vida,

todos temos as nossas qualidades e todos temos os nossos pontos a melhorar. Portanto, o Antonoaldo tinha os seus e eu tenho os meus, e isso faz parte dos diferentes estilos, digamos assim. Pessoalmente, trabalhei bem com ele.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O motivo do afastamento do Sr. Antonoaldo Neves — e é público que ele gostaria de ter continuado à frente da TAP — terá sido, na sua opinião, um motivo de razão meramente política ou houve algo mais, algo que tivesse prejudicado os interesses da companhia?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Nunca fiz essa conversa, nem quando aceitei o posto de presidente interino. Nunca tive nenhuma conversa com o então Ministro sobre Antonoaldo Neves ou sobre as suas valências. Sinceramente, nunca existiu nenhuma conversa e nunca me foi pedida opinião e eu nunca a dei.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Doutor não acha estranho o Ministro — porque conhece o Ministro em questão, trabalhou com ele enquanto ele estava na tutela, naturalmente — ter prescindido dos serviços de alguém que desconsiderou como uma maior valia para a empresa, e, pouco tempo depois, ele ter assumido o mesmo papel numa das maiores empresas do mundo do setor da aviação? Não acha isso, pelo menos, estranho?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sr. Deputado, com todo o respeito, percebo a pergunta, mas penso que a minha opinião em relação à análise do perfil do Eng.º Antonoaldo e dessa decisão, com todo o respeito, não é relevante e não seria elegante da minha parte, até porque entenda que passei por uma situação delicada. Fui substituir o meu chefe, digamos assim, porque tecnicamente foi o que aconteceu.

Portanto, honestamente, já me bastou ter de gerir essa fase, que correu bem. O Eng.º Antonoaldo esteve sempre ao meu dispor, até ao último dia em que esteve na empresa, e não me dificultou em nada a tarefa, pelo contrário.

Pronto, são escolhas do ponto de vista de gestão. Não consigo opinar sobre elas, porque não tenho todas as variáveis, não conheço todas as variáveis, nem de um lado nem de outro.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Não serão propriamente de gestão, Sr. Doutor, porque a gestão é feita pela Comissão Executiva. Aqui, foi mais uma escolha de acionistas. Mas bom, passemos à frente.

O mesmo acionista que dispensou os serviços de Antonoaldo Neves convidou o Sr. Doutor, de forma interina, a assumir a Comissão Executiva da empresa. Passado esse tempo, foi convidado a ficar ou foi-lhe dito perentoriamente que iam iniciar um processo de *headhunting* e que o Sr. Doutor estaria a prazo naquela missão, chamemos-lhe assim?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não, desde o primeiro minuto em que fui convidado para ser presidente interino, foi-me dito concretamente que era para um período que se tentaria que fosse o mais curto possível e que se iria procurar um perfil mais sénior do que o meu — porque eu tenho 42 anos — , que já tivesse presidido outra empresa, e eu disse que estava tudo *ok*. Essas eram as regras do jogo e eu aceitei e, portanto, fiz parte da solução, não do problema.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Doutor, naturalmente, teve conhecimento do relatório final do processo de *headhunting*. Enquanto CEO interino, certamente, deve ter tido esses dados de quem o iria substituir e ficar formalmente no cargo.

Da análise que fez a esse relatório, não lhe pareceu estranho que

alguém que viesse de uma companhia que deixou quase falida viesse assumir a presidência executiva de uma empresa como a TAP, cujo principal acionista era o Estado Português?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sr. Deputado, não tive acesso a nenhuma lista, no sentido em que o processo tanto da contratação do *headhunter* como da *shortlist* que daí tenha existido — imagino que tenha existido uma, porque faz parte dos processos — e da escolha da Eng.^a Christine foi 100 % gerido pelo acionista. Portanto, não tive esse conhecimento.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Doutor assume na empresa, provavelmente, podemos dizer, o segundo papel de maior destaque. O primeiro é do CEO, naturalmente, e o segundo do COO. Portanto, é quem gere as operações diárias da empresa e é ao COO que compete uma gestão mais a longo prazo.

Está, naturalmente, envolvido em todos os processos. Também faz parte do *Board* executivo. Conhece a Sr.^a Karolina Tiba?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Karolina...?

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Karolina Tiba.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não. Não será Karolina Machura? Imaginei que viesse a pergunta, mas não é Machura, é Tiba?

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Karolina Machura Tiba.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — *Ok*, pronto. Então, conheço. Mas disse Tiba e eu não me recordava do segundo apelido. Conheço, sim.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Qual é a função que a senhora ocupa na empresa?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Ela foi contratada, também através de um processo de *headhunter*, para assumir a função de gestora dos projetos de transformação na Direção de Tripulações de Cabine. Isto foi consequência de uma decisão em Comissão Executiva nesse sentido, como há outras decisões para ajudar, vamos dizer, a «empurrar» os projetos de transformação.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Já está em funções?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Está em funções há alguns meses e costuma estar lá todos os dias da semana, exceto quando vai a casa.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Doutor não acha estranho a pessoa contratada para gerir os tripulantes de cabine não ser conhecida pelos tripulantes de cabine, não ser conhecida pelos sindicatos dos tripulantes de cabine?

Alguns depoimentos aqui, nesta mesma Comissão, apelidaram-na de «mais um diretor fantasma», mas o Sr. Doutor garante que está todos os dias na empresa. E também temos a documentação da Conservatória e a certidão empresarial polaca, segundo a qual a senhora ainda exerce funções na empresa polaca.

Então podemos deduzir que está a exercer funções lá e não aparece lá, está a exercer funções cá e está cá todos os dias, mas ninguém a conhece. É isso?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Então, recapitulando: a contratação da Sr.^a Karolina Machura vem como consequência de uma decisão em Comissão Executiva, insisto — como acontece noutras áreas da empresa e dentro do plano de reestruturação e transformação da empresa —, de trazer um perfil que tivesse experiência. Isso acho que tem, porque são 20 anos de experiência em gestão e na direção de tripulações de cabine e como tripulante.

Portanto, foi tomada essa decisão, foi contratado um *headhunter*, como indicam as boas práticas, entrou num processo de entrevistas com outros candidatos e foi a candidata escolhida.

Tem um contrato de comissão de serviço porque, por sugestão dos recursos humanos, era o tipo de contrato que mais se adequava à função, e o seu título é Gestora dos Projetos de Transformação da Direção de Tripulações de Cabine.

Trabalha lado a lado com a própria Direção de Tripulações de Cabine e com a Diretora e também me reporta em algumas coisas específicas que eu necessito saber.

Desconheço a situação que comentou sobre a Polónia, isso desconheço por completo. O que posso dizer é que ela está cá e trabalha. Quanto ao facto de o sindicato não a conhecer, é óbvio que há de conhecê-la em seu momento: ela não está encarregue de nenhuma gestão sindical. O foco da sua função são os projetos de transformação e, portanto, para além de trabalhar diariamente com a Direção, tem vindo, pouco a pouco, a conhecer os tripulantes.

Há maneiras e maneiras de fazer as coisas: podia ter chegado e feito uma sessão plenária para todos os tripulantes, ou ir conhecendo primeiro as necessidades da Direção, da empresa e ir começando a falar com alguns tripulantes. Já fez vários voos de observação, como lhes chamamos, para perceber a realidade dos tripulantes, portanto, talvez tenha sido uma aproximação discreta, mas não menos válida e não menos profissional a nosso ver.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Doutor, eu não me pus em causa o profissionalismo da senhora, naturalmente que não me compete fazer essa análise.

Mas compete-me achar, no mínimo, bizarro que alguém que está em funções há aproximadamente seis meses — julgo que a assinatura de contrato terá sido no dia 5 de dezembro de 2022 — não tenha reunido com os sindicatos. Especialmente quando os sindicatos passaram por uma fase, justa, diga-se de passagem, de reclamação e reivindicação das condições que não tinham — não é que tinham, é que não tinham — alguém que é contratado para gerir esse dossiê não reuniu com os sindicatos; não me parece que seja uma atitude produtora.

E quanto ao facto de reunir de forma amiúde com os próprios tripulantes de cabine, Sr. Doutor, não me parece que seja uma prática muito correta, em seis meses, ir reunindo esporadicamente.

Vamos lá ver: ela é contratada, tem um contrato que não é pequeno, um bom contrato, que nós conhecemos, como é normal, para falar de forma amiúde com os tripulantes?

E já agora, se me diz que ela foi contratada para outra coisa, peço que nos diga, em linhas gerais, o que é que a senhora já implementou, porque em seis meses já teve tempo para implementar muita coisa.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: —Talvez eu não me tenha explicado corretamente. O que eu disse é: a Sr.^a Karolina poderia ter reunido com os sindicatos, mas não é óbvio que deveria ter reunido com os sindicatos, porque ela não tem nenhuma gestão, nenhum dossiê relacionado com os temas sindicais. Para esse efeito, está o Departamento Jurídico-Laboral da TAP, estou eu próprio, que reúno com bastante frequência com os sindicatos, está a Diretora dos Tripulantes de Cabine, que também reúne com os sindicatos, e ainda uma quarta pessoa, porque dedicamos, acredite, muitas horas aos sindicatos, porque assim tem de ser, e é assim que eu acho que está bem feito, porque são eles que trazem a voz dos associados. Nem todos são associados, mas para isso temos outros mecanismos para ouvir os não associados.

Portanto, ela não tem nenhum dossiê nesse âmbito. Existe na companhia uma listagem de projetos de transformação, e mais informo que existe um gabinete que se chama exatamente *Transformation Office*, ou Gabinete de Transformação, que reporta à Diretora de Estratégia, e que tem uma série de projetos de transformação que foram identificados para serem implementados na companhia.

Depois, cada área de negócio tem pessoas para se concentrarem e ajudarem a implementar esses projetos, e a Karolina é uma dessas pessoas dentro das operações. Portanto não é uma pessoa que supostamente devesse reunir com os sindicatos e não é uma pessoa que supostamente tivesse de ter feito um plenário com todos os tripulantes. A Diretora de Tripulantes de Cabine faz isso com regularidade. Hoje em dia é tudo *online*, é tudo através de *streaming*, e é o que nós fazemos.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Ficou claro, Sr. Doutor, que reúne com os sindicatos quem quer. A tutela, naturalmente, vai reunindo com eles. O antigo presidente do Conselho de Administração não era visto, não era

conhecido por eles, houve só uma apresentação sumária. É a conclusão a que chegamos.

Contratamos — e digo «contratamos» porque acho que todos nós estamos aqui e sentimos a TAP como se fosse nossa, até porque contribuímos para lá —, diretores de topo que nem se dignam a apresentar-se, pelo menos, aos sindicatos e aos trabalhadores. Isto, naturalmente, leva a algum desconforto, leva a greves — justas, diga-se de passagem — e, com essas greves, vêm as multas.

E por falar em multas, a TAP foi multada pelo governo americano em 122 milhões de euros em reembolsos. Algumas dessas multas nós compreendemos: estávamos em período de covid e, naturalmente, havia cancelamentos e atrasos nos voos, até aí perfeitamente normal.

Mas o Sr. Doutor dá uma entrevista em que lhe perguntam sobre esses 122 milhões, que estariam já pagos, e perguntam-lhe por uma multa de cerca de 550 000 €. Aí, o Sr. Doutor diz que naquele momento não podia dizer mais sobre isso. Já nos pode dizer se esses 550 000 € foram pagos, a que é que se referiam, a quem foram pagos?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Peço desculpa, dei uma entrevista quando?

Pausa.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Em maio de 2021. Perdão, em novembro de 2022, reportava-se era a alguns casos de 2021. É novembro de 2022.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu dei uma entrevista em novembro de 2022? Onde?

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Passo a citar: «A TAP confirmou esta terça-feira à RTP...», entre muitas coisas, «...o administrador do grupo TAP para as Operações confirmou que o valor que diz respeito aos reembolsos já foi pago, mas não deu detalhes relativamente à multa. ‘Apenas os reembolsos já foram pagos’, afirmou Ramiro Sequeira.»

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sr. Deputado, posso-lhe trazer a informação noutro momento, porque eu não me recordo de ter dado uma entrevista. Talvez isso seja um artigo interno, uma frase de algum documento retirado internamente. Não sou propriamente fã da exposição pública e dei duas entrevistas, que me recorde, uma à RTP3 e uma ao *Expresso*; e isto no âmbito de CEO interino.

Não voltei a dar mais entrevistas. Obviamente tem o papel à frente e eu estou a vê-lo, não estou a duvidar do Sr. Deputado. Agora não terá sido uma entrevista.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — *Por não ter ficado registado na gravação, não foi possível transcrever as palavras do orador.*

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Certo, terá sido retirado de algum texto interno, porque eu não voltei a falar rigorosamente com ninguém. Mas, se quiser, eu investigo.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Filipe Melo, relembro-lhe que já ultrapassámos os 8 minutos, mas tem, obviamente, alguma contemplação.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Muito obrigado, Sr. Presidente, vou ser muito breve, só uma última questão.

Relativamente ao seguro de *Directors and Officers*, de que o Sr. Deputado do PSD já falou há instantes, diz este seguro que garante a proteção do património financeiro da empresa para casos inesperados. *Grosso modo*, é isto.

Até que ponto a vinda do Sr. Doutor, ou de outro administrador, a uma comissão de inquérito pode ser um dano ao património da empresa? Um caso inesperado não é, porque toda a gente sabe da vossa vinda à comissão. Mas como é que pode ser um dano ao património financeiro?

Ora bem, eu acredito que os membros da Administração sejam os primeiros a defender o património financeiro da empresa e não a prejudicá-lo, e é do senso comum que os seguros são acionados reativamente e não proativamente. É a mesma coisa que eu sair de casa e ligar à companhia a dizer, «Tenham cuidado que hoje vou bater com o carro». É mais ou menos isto?

Explique-nos como é que funciona este seguro, de uma forma muito genérica, para nós conseguirmos perceber.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Como referi há pouco, nem consigo falar sobre a generalidade dos seguros, nem sobre os meus colegas. Eu digo do meu caso, talvez de uma maneira demasiado simplista, mas é também como eu sei responder.

Eu tive conhecimento de que tinha de comparecer na Comissão Parlamentar de Inquérito. Como não sei fazer de outra maneira, pensei que me devia preparar. Para isso, preparei-me internamente e decidi ter também uma ajuda externa, até porque internamente muita coisa acontece e as pessoas não podem estar 100 % para tudo. E consultei se poderia ativar o seguro, caso fosse oficialmente comunicado o meu nome na Comissão Parlamentar de Inquérito. Foi-me dito que sim, que poderia entrar em contacto, e entrei eu diretamente em contacto com o seguro. Expliquei a

situação, enviei a documentação que me solicitaram e aqui estou, e tive a resposta positiva do seguro. É o que eu sei explicar sobre isto, talvez seja demasiado simplista.

O Sr. **Presidente**: — Vamos, então, passar a palavra ao Deputado da IL, Deputado Bernardo Blanco.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Muito obrigado. Antes de mais, quero desejar-lhe bom trabalho.

Aproveito para cumprimentar o Sr. Dr. Ramiro Sequeira, o Sr. Dr. José Ricardo Gonçalves e a Sr.^a Dr.^a Manuela Simões.

Sr. Presidente, queria colocar-lhe uma questão. Queria só perceber se a Sr.^a Dr.^a Manuela Simões está presente enquanto advogada pessoal ou enquanto diretora jurídica da TAP.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Posso responder?

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — É para o Sr. Presidente, não sei quem é que fez a convocatória, mas como o Sr. Presidente só tomou posse hoje, admito que não saiba também.

O Sr. **Presidente**: — Não sei e vou pedir ao Dr. Ramiro Sequeira para responder.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Pois, imaginei que era mais fácil ser eu a responder. Está como advogada da TAP e está como minha advogada pessoal.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — A minha pergunta é legítima, acho eu, no sentido em que já tiveram cá outros apresentantes, até, por exemplo, o CFO, e não esteve ninguém da TAP a assessorar, digamos assim.

Neste sentido, apesar de a convocatória ter sido feita especificamente ao Sr. Dr. Ramiro Sequeira, assumo que... Eu tinha uma ou duas questões para a Sr.^a Doutora, mas assumo que não, mas queria deixar isso à consideração do Sr. Presidente.

Risos.

Deixo isso à sua consideração, ainda vou aguardar a resposta. Caso contrário, também penso que poderemos enviar por escrito, certamente.

O Sr. **Presidente**: — Não foi convocada, como é do conhecimento geral, mas eu penso que, pondo à minha consideração, é perfeitamente aceitável e contemplável que possa...

Por não ter ficado registado na gravação, não foi possível transcrever as palavras do orador.

Não foi convocada.

Por não ter ficado registado na gravação, não foi possível transcrever as palavras do orador.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Não, não, não disse isso.

O Sr. Presidente disse que era aceitável o quê, desculpe?

O Sr. **Presidente**: — Que seria aceitável, dado que esteve durante praticamente toda a interpelação dos diferentes grupos parlamentares, manter-se agora até final, não é? Dado que não respondeu também a nenhuma questão, como é óbvio.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Está a dizer que não pode fazer perguntas...

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

A dificuldade foi a palavra aceitável, que aqui ao fundo não chegou. Muito obrigado, Sr. Presidente.

Por não ter ficado registado na gravação, não foi possível transcrever as palavras do orador.

Não, podia ser que deixasse, podia ser que deixasse.

Risos.

Cumprimento o Sr. Dr. Ramiro Sequeira e queria fazer-lhe uma pergunta inicial...

O Sr. **Presidente**: — Talvez devêssemos fazer um pouco de silêncio, senão não o conseguimos ouvir.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Certo, certo.

O Sr. **Presidente**: — A contagem de tempo está parada.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Vamos só deixar o PSD chegar.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — O PSD está sempre presente!

O Sr. **Presidente**: — As pessoas começam a ficar também com algum cansaço, é normal.

Faça favor, Sr. Deputado Bernardo Blanco.

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

Sr. Dr. Ramiro Sequeira, vou começar por uma questão que só fiz, penso eu, à CEO e ao *Chairman*, e vou fazer-lha a si também, pelo cargo que tem: preparou, teve alguma reunião preparatória, algum treino para esta reunião, quer com alguém do Governo, com algum partido, ou com alguma agência de comunicação paga pela TAP?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Queria perguntar-lhe também...
Desculpe, Sr. Presidente, posso?

O Sr. **Presidente**: — Sim, eu estou a tentar, nas interpelações, não interromper, porque isso dá fluência à própria interpelação.

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

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — A CEO da TAP disse aqui que tinha havido muita pressão política na operação da empresa durante o seu mandato. Queria perguntar-lhe se sentiu o mesmo.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — A sua pergunta é enquanto eu estava como CEO interino?

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Em ambas as funções.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não, nunca senti nenhuma pressão política.

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

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, só antes de começar, primeiro pedia que não fosse interrompido durante as minhas perguntas e, segundo, aproveito para dizer que acabei de confirmar que sim.

Agradeço só não ser interrompido.

Nos últimos anos, e também do que a CPI já apurou, tivemos governantes a negociar e a aprovar indemnizações, um ministério que não queria a CEO a falar com outros ministérios, um Governo que não deixa a Comissão Executiva apresentar resultados, um Governo que faz recomendações a apresentações comerciais e um Governo que edita comunicados oficiais da empresa.

Por isso, pergunto-lhe se não considera isto pressão política.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sr. Deputado, com todo o respeito, isso são as suas observações ou constatações, eu estou a referir-me a mim, enquanto CEO interino.

Recordando-me do momento em que estive à frente da empresa, que naturalmente era um período crítico de pandemia e de emergência, portanto, houve uma predisposição do acionista, do Conselho de Administração, e

acho que toda a gente estava muito preocupada com a situação. Eu nunca interpretei isso como pressão, e atualmente a minha resposta resume-se à minha função de COO e, portanto, continuo a dizer que não.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Então, considera que todos estes casos não são ingerências políticas, mesmo os casos já noticiados de pedidos de alteração de voos, por exemplo, não considera isso uma ingerência política.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Isso foram casos que não foram comigo, portanto eu preferia não opinar sobre situações que não aconteceram comigo.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Certo, mas está aqui não só pela sua pessoa, que é certamente muito estimável, mas pelo cargo que ocupa na TAP, e isso não é só face aos acontecimentos que aconteceram consigo. Mas vou avançar, porque, face às evidências, claramente, não vale a pena estar aqui a bater neste assunto.

Em junho de 2021, quem é que, do lado da TAP, assinou o contrato da CEO?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — O contrato de entrada da Eng.^a Christine na TAP fui eu e a Eng.^a Alexandra Reis.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Pergunto-lhe se esse contrato respeitava o Estatuto do Gestor Público.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Esse contrato foi elaborado entre os recursos humanos, os advogados de ambas as partes, e que passou pelo acionista e, portanto, parto do princípio que respeitava as boas práticas.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Eu não falei em boas práticas, falei no Estatuto do Gestor Público e explico-lhe porquê: no ponto 9.2 desse contrato há uma exceção ao regime de exclusividade que a lei exige, e a CEO pode estar no *Board* de outras duas empresas, ambas do ramo da aviação. Como foi o Sr. Doutor a assinar, o que lhe pergunto é se o contrato cumpre, ou não, com o Estatuto do Gestor Público.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Novamente, para ficar claro, eu não estive em nenhuma negociação desse contrato. As negociações do contrato foram, exclusivamente, feitas entre o acionista e a Eng.^a Christine, sendo que depois a elaboração e alguns ajustes a esse contrato eram feitas do lado da TAP.

Portanto, tudo o que foi acordado e que possa ter esse ponto, como outros pontos que possam ser questionados, vinha com o aval — mais do que com o aval —, vinha com a participação e a ação do próprio acionista. Portanto, entendi que não teria de questionar essa parte, porque teria um enquadramento negocial e teria um enquadramento jurídico que eu não tinha.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Certo, eu não quero colocar o seu lugar em causa, mas a CEO, o *Chairman* e o Ministro e o Secretário de Estado deram exatamente a mesma justificação e ficaram sem o lugar deles. Assinaram um contrato confiando noutras pessoas e depois, como o contrato não cumpria o Estatuto do Gestor Público, perderam o seu lugar.

Por isso o que me está a dizer é que não sabe, que confiou no contrato que vinha do Governo, segundo percebo, e o assinou, correto?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — O que eu estou a dizer é que o borrador do contrato, as alterações desse contrato, e tudo o que está nesse contrato foi negociado exclusivamente entre o acionista e a Eng.^a Christine, com o apoio jurídico dos advogados externos — porque foi só o advogado externo, salvo erro —, que geriram esse contrato.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Então o departamento jurídico da TAP não teve aqui qualquer envolvimento?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não consigo precisar, sei que os recursos humanos sim, e, nesse então, o pelouro da Eng.^a Alexandra Reis, eram os recursos humanos e o jurídico-laboral.

Portanto, dessa forma, sim, esteve, não consigo precisar agora... Eu só fiz a correção porque recordo a envolvência dessas pessoas que referi e do apoio jurídico externo. Não posso precisar se o interno esteve, ou não, na figura de um advogado interno; sim, estava na figura da Eng.^a Alexandra Reis, e por isso é que fiz essa correção.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Do pouco que eu percebo da lei, que estou longe de ser especialista no assunto, e também do que vejo, a única forma de isso não ser ilegal era se houvesse uma decisão do Governo a permitir esta quebra da exclusividade.

O que eu gostaria de lhe perguntar é se tem alguma informação, se a TAP recebeu algum documento, dessa decisão do Governo a autorizar esta não-exclusividade da CEO.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — O que eu me recordo de ter é uma comunicação, de quem estava a gerir isso do lado do acionista, a pedir

alterações ao contrato que estava em anexo. Portanto, se isso é uma comunicação, entendo que sim.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Certo, mas o que me respondeu acho que não é bem uma resposta à pergunta que eu fiz. O que eu lhe estou a perguntar é se há algum documento formal, obviamente, em que o Governo — não é participar nas negociações — autoriza esta não-exclusividade da CEO.

Posso ter sido eu a perceber mal, também, a resposta.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não, é provável que tenha sido eu a explicar mal, mas acho que a resposta é na direção que eu lhe tinha dado. A partir do momento em que alguém, do lado do acionista, pede para se considerar aquela versão, e se naquela versão tem o ponto que o Sr. Deputado está a dizer, partimos do princípio, então, que tem essa autorização.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Certo, o que me está a dizer é que há uma autorização tácita, digamos assim, que foi o próprio Governo que fez e enviou, não tendo passado pelos serviços jurídicos da TAP.

Ainda em relação a este contrato, uma última coisa, já que há pouco, quando lhe perguntei do Estatuto do Gestor Público, falou das boas práticas, também já soubemos aqui que a Eng.^a Alexandra Reis, e bem, queria uma cláusula de *non compete* para a CEO de 12 meses — e ela enfatiza muito que essas são as melhores práticas —, mas o Governo dizia que, por eles, nem queria nada, não queria nenhum mês.

Eu pergunto-lhe se sabe qual era o motivo para o Governo querer permitir que a CEO, quer dizer, de um dia para o outro saísse, pudesse ir para uma concorrente e levasse a informação toda que a TAP tem.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Desconheço qual é que era o racional para esse posicionamento.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado...

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — É o hábito de olhar para aí para...

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, mas já percebeu o que é que...

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Doutor, queria perguntar-lhe também quando é que começou o processo de privatização da TAP?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Julgo que o processo de privatização da TAP ainda não começou oficialmente.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — O que é que a Evercore faz com a TAP?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu não estou... como tive oportunidade de responder há pouco — pode ser que agora com a mudança de liderança isso mude ou não, não faço ideia —, enquanto estava a Eng.^a Christine, o processo estava centralizado nela e no Diretor Financeiro, portanto, eu não consigo especificar os trabalhos dessa empresa.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Nem nas reuniões da Comissão Executiva? Nada? Durante já quase 12 meses, a Comissão Executiva não sabe o que é que a Evercore faz?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu não consigo precisar todas as comissões executivas porque, vamos recordar, reuníamos todas as quartas-feiras até este então, portanto eu não consigo precisar todas as conversas que houve. O que eu posso dizer é que, formalmente, as pessoas exclusivamente encarregues deste processo eram a CEO e o CFO, isso estava claro e até julgo que foi comentado num Conselho de Administração.

Portanto, não é estranho eu não saber, ou não ser discutido em Comissão Executiva, porque, tendo em conta a delicadeza do processo, foi decidido, e não consigo precisar por quem, que assim seria e, portanto, a consequência disso é que eu não consigo responder a essa pergunta.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Certo. Isso parece-me ser a verdade. Até uma das primeiras reuniões que eu identifico, no verão passado, é exatamente entre a CEO, a CFO, a Evercore, o Ministro das Finanças e o Secretário de Estado, João Nuno Mendes, e, por isso, como não está lá parece-me ser exatamente correto.

Mas também identifico que há várias reuniões depois, embora muitos dos títulos não sejam exatamente claros, havendo um título que me parece ser bastante indicativo, que é «TAP — Processo de privatização e continuação.»

Por isso, quando tivemos aqui vários governantes a dizer que não havia privatização e depois temos aqui o próprio Ministério das Finanças, a PARPÚBLICA e a DGTF numa reunião cujo título é «processo de privatização e continuação», eu imagino o que é que a Evercore faz. Embora perceba que o Sr. Doutor não possa dizer ou que diga que não saiba, eu imagino o que é que a Evercore faz.

Para acabar, relativamente ao tema da privatização, queria perguntar-lhe se a TAP já pediu algum parecer jurídico, que se saiba, relativamente a esta — não lhe vou chamar privatização — nova estrutura?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sr. Deputado, com todo o respeito, se me permite, como iniciou a frase a dizer «parece ser verdade», queria dizer que, da minha pessoa, só sai a verdade,...

Risos do depoente.

... portanto, peço que entenda o meu comentário.

Eu não conheço nenhum parecer jurídico sobre este processo, independentemente de como ele se chame, se é ou não, como está a dizer, «privatização». Não conheço nenhum parecer jurídico. Nunca me foi apresentado, digamos assim.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Deixe-me só colocar uma outra questão, que também tem de ser feita a si, sobre a saída de Alexandra Reis, da qual já percebi que sabe muito pouco, tanto mais que lhe foi comunicada. Sabe se a saída foi acompanhada pelos serviços jurídicos da companhia? Chegou-lhe alguma informação, relativamente a isso?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não sei precisar, porque, exatamente, como bem disse, não estive minimamente envolvido no processo, não perguntei *a posteriori*, portanto, não sei mesmo dizer quem estava e quem não estava.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Recuando um bocadinho no tempo, ao ano de 2020 — bem sei que já assumiu funções com muita coisa decidida —, apesar de ter entrado nessa altura, gostaria de lhe perguntar porque é que se optou pela nacionalização e não pelo modelo que estava a ser seguido, na

esmagadora maioria dos países, de auxílios do Estado com empréstimo, e não com a nacionalização?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu sei que estou cá para responder e que não me posso escudar em alguém que já cá esteve, há relativamente pouco tempo, mas penso que essa questão já foi colocada ao antigo *Chairman* e que ele, melhor do que eu, poderá ter respondido.

Como bem disse, quando eu entrei isso já era um dado adquirido e, portanto, mais uma vez, não é do meu perfil questionar por questionar, quando, depois, não posso ter nenhuma intervenção na solução do problema.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Então deixe-me tentar uma outra questão, mais do seu período temporal. No fim de 2021, a TAP pediu um empréstimo bancário com garantias de 90 % do Estado. Gostava de saber porque é que a TAP só o fez depois, uma vez que haveria a opção de o ter feito antes, enquanto ainda era uma empresa com acionistas privados. No entanto, só o fez já sendo pública — totalmente pública —, quando, nos outros países, não foi isto que aconteceu. Porque é que se demorou tanto tempo para se pedir esse empréstimo?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu acho que ainda não vai ser desta...

Risos do depoente.

...porque acho que se está a referir ao período dos privados...

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Não, isto já foi depois!

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Exatamente, foi depois, quando já posso dizer qualquer coisa sobre isso. No entanto, a razão pela qual não se iniciou anteriormente, isso não consigo precisar, porque não tenho mesmo essa informação.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — *Ok*. Também gostaria de lhe perguntar se confirma que foi o Governo que liderou o processo do plano de reestruturação com a União Europeia, e que a Administração fazia mais um acompanhamento, digamos assim?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Correto.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Então, nesse sentido, a esmagadora maioria das informações que tinham eram aquelas que o Governo vos comunicava?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim, nós trabalhámos na elaboração de um plano com algumas diretrizes e, sim, essa comunicação era exclusivamente feita entre o acionista e a DG Comp (Directorate-General for Competition), da União Europeia (UE).

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Também soubemos, aqui, que a Comissão Europeia exigia mais contribuições próprias da TAP, ou seja, menos cortes salariais, menos dinheiro dos contribuintes e mais esforço, por um lado, para tentar captar novos investidores e, por outro lado, também um esforço para haver maior partilha de perdas com os credores, que foi um ponto, neste caso, enfatizado pela Comissão Europeia.

Gostava de saber se esta informação lhe chegou, através do Governo, e se, tendo chegado, o Governo e a TAP fizeram algum esforço para que isto ocorresse?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — O que consigo recordar é que — e fiz questão, de uma maneira, penso eu, clara, de pôr também isso na minha intervenção inicial — houve um esforço de repartir, passe a redundância, o esforço que ia ser necessário para salvar a empresa e, portanto, houve um plano massivo de renegociações de contratos com diferentes fornecedores. Houve uma coisa, acho eu, importantíssima: além de renegociar os contratos com os *lessors*, também chegariam 23 novos aviões, até 2022, ou seja, o ano de que agora estamos a falar, e nós conseguimos atrasar essas encomendas para mais tarde, entrando só oito desses 23 aviões. Imagine-se o custo que isso representa. Portanto, isso também foi feito. Penso que se estava a referir aos *haircuts*. Dado o cenário que estávamos a viver, era difícil obrigar terceiras partes a esses *haircuts*. Segundo quero recordar, houve algumas conversas nesse sentido, através do Departamento Financeiro, mas é tudo o que me recordo sobre o assunto.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sobre a operação dos ATR, também já se falou. Queria falar, agora, muito rapidamente, do fim da operação da White, na TAP, passando para a XFly, da Estónia. Como é que se chegou a essa decisão? Da informação que temos, e, também, tendo em conta aquilo que algumas pessoas já aqui disseram, ainda não vi todo o panorama, toda a racionalidade económica para essa decisão.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Como foi dito inicialmente, o plano de reestruturação previa a redução do número de aviões ATR. Nesse sentido, sendo o plano ficar só com dois ATR, havia, nesse caso, uma questão que

era a envergadura de suporte que podíamos ter — ou que o fornecedor que nos ia dar essa operação podia ter, ou não —, assumindo que falamos apenas de dois aviões, pois entendemos que há economias de escala, bem como esforços de escala, ou seja, se uma empresa tem vários aviões, naturalmente terá mais peças suplentes — nós chamamos-lhes assim, mas, na aviação, falamos em *spare parts* — e, portanto, tendo uma operação com vários aviões — e não é por ser ATR, é com qualquer tipo de avião —, se tiver uma envergadura maior, o suporte a essa operação será, naturalmente, mais eficiente.

Julgo que foi esse, maioritariamente, o racional da decisão, ou seja, o de encontrar um operador que pudesse operar não só estes dois aviões, mas que, depois, também tivesse uma envergadura para — por exemplo, neste novo operador, há essa possibilidade —, no caso de ter algum problema operacional, ter o tipo de avião, noutra operação, que, estando disponível, pudesse cobrir o problema de um desses dois aviões, não é? Portanto, foi mais por essa lógica de volume e de suporte.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — E depois, sempre chegaram a fazer o concurso para a operação desses dois aviões?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim, houve um concurso.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, posso dar uma nota rápida? Apesar de já ter sido pedida há algum tempo, eu acho que ainda não temos a informação sobre este concurso. Ela já chegou?

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Está lá, está! Está lá na sala.

O Sr. **Presidente**: — Se efetivamente já cá estiver, faremos chegar.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Muito obrigado, Sr. Presidente. Eu acho que ainda não chegou. Era só porque acho que já passou o prazo...

Sr. Doutor Ramiro Sequeira, queria fazer-lhe uma pergunta final, se me souber responder. A TAP passou a estar obrigada — quando passou a ser empresa pública — a submeter os contratos de serviços superiores a 5 milhões de euros ao Tribunal Constitucional (TC). Há pouco tempo, também tivemos, aqui, o CFO, que nos tinha dito que, pelo menos, já tinham começado esse trabalho. Nesse sentido, gostaria de saber porque é que não foram enviados e se já entregaram todos os contratos que estão em falta?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim, nós tivemos conhecimento dessa situação — a Comissão Executiva e, posteriormente, o Conselho de Administração —, sobre a questão dos contratos acima de 5 milhões de euros e o visto prévio. É de referir que, obviamente, nós respeitamos todos os procedimentos. Temos vários procedimentos com o Tribunal Constitucional e temo-los respeitado ao longo dos anos, mas é verdade que esse ponto foi alertado pelo nosso Departamento Jurídico. Assim que foi alertado, foram tomadas as diligências para não só identificar o que estava em falta, como também, a partir desse momento, começar a proceder a esse mecanismo. Está a ser feito e acho que não é nenhuma inconfidência — que já temos algumas respostas — e, portanto, tentámos regularizar a situação.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Uma última pergunta, para terminar, um bocadinho mais aberta.

Na sua intervenção inicial, disse que, no início, havia algumas coisas que podiam correr mal e que, se calhar, estarmos aqui hoje, teria sido o tempo para lhe dar alguma razão. Eu gostaria de saber a que é que se referia e agradecer-lhe as respostas às minhas perguntas.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não me referia a nada em concreto, mas à conjuntura do momento; tínhamos uma pandemia, tínhamos a mudança de acionista.

A pandemia diz-se de forma rápida, mas a pandemia tem muita coisa inerente: tem a incerteza profissional, tem a incerteza pessoal, porque todos vivemos não sabendo o que é que... o Sr. Presidente da Comissão, por exemplo, também viveu de perto esse momento. Não sabíamos o que é que ia acontecer connosco, com os nossos familiares, com o nosso trabalho, com a empresa que todos queríamos que sobrevivesse.

Depois, sabemos que, do meu ponto de vista, numa análise mais pessoal, eu sabia que estava a avançar para uma posição que nunca tinha exercido e que ia ser muito desafiante do ponto de vista profissional. Estava consciente de que a TAP é uma empresa de grande exposição e que tem inerente ao seu nome uma grande responsabilidade e, portanto, aquilo que disse, no início da minha intervenção, não era sobre alguém ou alguma coisa em concreto, foi mais uma análise que fiz, para aceitar ou não. E aceitei.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado Sr. Dr. Ramiro Sequeira e Sr. Deputado Bernardo Blanco.

Dizem-me os serviços que é habitual entre a primeira e a segunda ronda fazer um intervalo de 10 minutos. Eu vou pôr isso à consideração, dado que há várias inscrições, para podermos seguir e para podermos dar continuidade.

Vamos então continuar?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu não diria 10 minutos, mas se for só 2 minutos, eu agradecia.

O Sr. **Presidente**: — Com certeza, muito bem.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Só para recuperar.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, faça favor, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — São 5 minutos?

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos todos interromper os trabalhos, por 5 minutos.

Eram 20 horas e 16 minutos.

Srs. Deputados, uma vez que já temos quórum, vamos retomar os trabalhos.

Eram 20 horas e 22 minutos.

Reiniciamos a nossa segunda ronda, com a interpelação em continuidade, que será seguida da resposta por parte do depoente.

Sr. Deputado Bruno Dias, do Partido Comunista Português, tem a palavra.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, nesta ronda, a resposta às várias perguntas que irei fazer será dada em conjunto, no final das mesmas. Portanto, a resposta dirá respeito aos vários temas, no final das minhas perguntas. De seguida, os restantes Srs. Deputados irão fazer também as suas inquirições.

Na primeira ronda não tive tempo de abordar um tema que —

entretanto, pelo fui percebendo das suas respostas, na verdade, coloca mais na esfera da direção financeira e não tanto no plano das operações — tem surgido de forma recorrente, com versões contraditórias entre a atual gestão da companhia e outras pessoas que vão dizendo o contrário, que é a questão do impacto financeiro nos contratos de *leasing* dos novos aviões, ou seja, o compromisso que o Sr. Neeleman assumiu, em nome da TAP — ou o compromisso que o Sr. Neeleman obrigou a TAP a assumir, para o futuro — , relativamente a uma dívida operacional que resultava daqueles 53 aviões.

O atual CFO transmitiu a esta Comissão de Inquérito que há um conjunto de custos acrescidos nesses contratos, que resultam da negociação que foi feita na altura, e que são opções em relação às quais a TAP está a pagar a fatura. Depois, há outras pessoas que têm vindo a esta Comissão de Inquérito a dizer o contrário ou que isso não faz sentido.

Por conseguinte, venho pedir a sua ajuda para o esclarecimento desta questão.

Entretanto, pareceu-me que o Dr. Ramiro Sequeira já deu a entender que, não sendo o seu pelouro, tem alguma dificuldade em acrescentar alguma coisa, por isso pensei: «Ok, esquece!»

Em todo o caso, torno a colocar a questão, porque a Assembleia da República não fica a ganhar grande coisa com esta ideia de que uns dizem uma coisa e outros o seu contrário, pelo que convém que haja algum esclarecimento e factos concretos adiantados na discussão.

Seguidamente, tenho outra pergunta sobre um outro tema, que tem que ver com tal seguro de *Directors and Officers* e a questão do apoio jurídico relativamente aos responsáveis da companhia.

Julgo que a resposta que deu há pouco sobre a sua própria experiência foi, no fundamental, esclarecedora quanto baste sobre a forma como o Dr. Ramiro Sequeira notificou o fornecedor — isto é, a seguradora — quanto a este processo. Portanto, quando se considera que a ativação da apólice

titulada pela TAP foi notificada no âmbito do evento do processo de cessação de funções da Eng.^a Alexandra Reis, no seu caso estamos especificamente a falar desta Comissão de Inquérito. Era isso que gostava de esclarecer.

Depois, há um outro tema, ligado a este, que tem a ver com uma perplexidade que me assalta, confesso, quando a gente vê a evolução desta política de seguro em relação à TAP, que é o capital segurado ter passado de 5 milhões de euros para 100 milhões de euros e o prémio pago pela TAP ter passado de cerca de 600 mil para mais de 3 milhões de euros. Mas fiquei a perceber que o senhor fala disto mais na ótica do utilizador e não tem grande esclarecimento que possa dar nas opções nesta matéria.

Risos do Deputado do PSD Paulo Moniz.

Onde o senhor pode ajudar mais é na parte das operações com dois temas sobre os quais gostava de o ouvir — aqui, sim, com mais propriedade. Um diz respeito à experiência introduzida pela gestão privada. Isto porque antes, em 70 anos de companhia, nunca tinha havido esta peregrina ideia de fazer uma ponte aérea, como se o Porto fosse S. Paulo e isto fosse o Rio ou vice-versa.

Não estamos a falar de uma folha em branco, em que se diz: «Agora vamos procurar aí no mundo onde é que faz sentido haver pontes aéreas». Não é Bombaim-Nova Delhi, nem é Melbourne-Sydney. A gente está a falar do nosso País. Portanto, sabemos do que estamos a falar: é o Porto e é Lisboa.

Ora, quando temos a experiência introduzida pela gestão privada para trazer os famosos ATR, a pergunta que lhe faço é enquanto Chefe de Operações.

Nós fazemos o nosso balanço. Até já podemos fazê-lo, agora. Mas ainda não o ouvimos, a si, falar sobre aquela experiência — e a palavra é minha — «aberrante» de meter ATR a fazer uma operação de uma ponte

aérea com os resultados que a gente via, até como passageiros. Isso, para nós, é uma evidência dos resultados da gestão privada.

Há pouco, fiquei também sem perceber a resposta que estava a dar sobre a contratação — pelo que percebi — de ACMI (*Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance*), em ATR, e queria perceber mesmo melhor essa explicação, porque...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Bruno Dias, era importante concluir.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sim, vou já terminar, Sr. Presidente.

A questão do recurso sistemático à subcontratação, a evolução que tem tido nestes últimos anos e o contraponto de um serviço que, na verdade, é mais degradado, em termos da qualidade, face aos *standards* de uma TAP que depois subcontrata. E o passageiro confronta-se com uma companhia que não tem nada a ver com a TAP. Isto como resultado — voltamos à mesma — da falta de pessoal, tendo em conta o que têm sido as opções políticas impostas nestes últimos tempos.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Dr. Ramiro Sequeira. Dispõe de 5 minutos para responder ao Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Se faltar alguma coisa, diga-me, Sr. Deputado.

Sr. Presidente, Sr. Deputado Bruno Dias, sobre o *leasing*, é realmente assim, não tenho mais informação a acrescentar, porque, como lhe digo, não estive antes, nem estive envolvido no relatório, nem conheço o relatório sobre essa análise dos possíveis custos acrescidos do *leasing*, por isso, não consigo ajudar mais.

Sobre a ativação do seguro, o Sr. Deputado disse: «na ótica do utilizador», pelo que vamos clarificar aqui um ponto. Eu não ativei o seguro livremente, certo? Eu consultei a equipa que gere os seguros na TAP, consultei a própria seguradora e ambos disseram como, e se havia lugar a, avançar com essa ativação. Foi isso que fiz, pura e simplesmente.

Portanto, existe um serviço. Perante a evidência de que iria ser chamado aqui, questionei se estava enquadrado. A equipa da TAP e a própria seguradora responderam que sim, que estava enquadrado e por isso é que aqui estamos. Não consigo acrescentar mais.

Sobre a ponte aérea, é conhecido que foi um desafio fazer a ponte aérea com ATR, do ponto de vista operacional e do ponto de vista da perceção do cliente. Eu não centraria esse descontentamento só no tipo de avião, embora também fosse, mas centraria no facto de que a própria rotação que estava montada, o modelo, os tempos de chão do avião, etc., ser muito desafiante e num ecossistema — como costume dizer — congestionado, o que ainda foi mais saturante. Portanto, revertemos essa aproximação à ponte aérea e passámos para Embraer e para Airbus. Já há algum tempo, pelo menos há um ano, se não estou enganado, que a operação se centrou noutra tipo de avião.

Em relação ao que tinha respondido ao Sr. Deputado da Iniciativa Liberal sobre a operação da Xfly — creio que foi o que me perguntou —, não mudou o formato da operação propriamente dita, ou seja, nós tínhamos dois aviões que estavam com a White e esses dois aviões passaram a estar com a Xfly, maioritariamente com o racional que eu expliquei, por ter uma estrutura maior de suporte e de apoio à operação, pelo facto de ter mais ATR.

O Sr. Deputado referiu também o haver mais ACMI e a contratação de aviões...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Com tripulação!

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim, aviões com tripulação. ACMI significa avião, tripulação, manutenção e seguro. Nesse sentido, eu arriscaria a dizer que uma percentagem — estou a dar eu, não é científica, mas a grande maioria — de 60 % a 70 % das companhias da nossa envergadura recorrem a este tipo de serviços nos momentos pico, por diferentes motivos. Pode ser por pessoal, pode ser exatamente para a absorção dos atrasos, porque o facto de ter os ACMI faz com que a nossa malha, a nossa rede ganhe colchões. Isto porque esses voos não estão lá e passam a estar nesse ACMI e por isso os atrasos são absorvidos, porque passamos a ter mais tempo de chão nos nossos próprios aviões e, por conseguinte, isso é uma maneira...É certo que por vezes há situações em que o cliente não aprecia tanto estar a voar numa companhia que não é a TAP, mas depois, na sua análise global, sim, porque se isso melhora a pontualidade, se isso melhora o rácio de cancelamentos, pronto, é pôr na balança. Não há uma solução perfeita.

Acho que respondi a todos os seus pontos.

O Sr. **Presidente**: — Dou agora a palavra ao Sr. Deputado Hugo Carvalho, do Partido Socialista.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Sr. Presidente, nesta segunda ronda, vou colocar um conjunto de questões.

A primeira questão vem no seguimento da intervenção na primeira ronda, em que julgo que falou do valor que resultou da renegociação dos contratos feitos pela TAP. Não registei esse valor e, portanto, pedia que, se possível, pudesse revisitá-lo, para que pudesse depois ficar registado nas atas das audições e, porventura, ser comparado com outros valores que foram aqui já apresentados.

E gostaria de que, se pudesse, nesse valor da renegociação dos contratos, referisse, em particular, o montante que resultou da renegociação de contratos com a Airbus, se tiver, efetivamente esses dados.

Uma segunda questão prende-se com o plano de reestruturação, em particular com a questão dos trabalhadores. Estivemos, nas últimas semanas, também a ouvir aqui os sindicatos, que apresentaram uma face dessas mesmas propostas de negociação e dos seus resultados finais.

Portanto, é aqui muito importante perceber se, efetivamente...

Enfim, vamos avançar as questões entre mantermos a estrutura operacional da TAP para garantir a viabilidade dentro do esforço que era preciso fazer. Portanto, era muito importante perceber, efetivamente, se os resultados da TAP no plano de reestruturação estão ou não também a ser acompanhados com a recuperação dos rendimentos que foram cortados aos trabalhadores e perceber de que forma é que isso está feito e qual a perspetiva futura do plano de reestruturação, face também a esse termo.

Uma outra questão, que surge no seguimento do decorrer da audição, prende-se com os *slots*. É inquestionável que, para uma empresa de aviação, o seu maior ativo são os *slots*. Isso é que determina verdadeiramente a capacidade que a companhia tem para poder manter a sua operação. A expectativa — e regressando aqui ao ano de 2020 — era, ou não, de uma redução superior àquela que se conseguiu com a negociação em Bruxelas? Deixaria também essa pergunta muito concreta.

Por fim, queria fazer mais uma pergunta direta. Temos visto que é feito, muitas vezes, um discurso de que o mercado da aviação está a recuperar. Fazemos esse discurso por si. Dizemos que passou a pandemia e que o mercado da aviação está a recuperar, mas recuperar significa muito mais do que isso.

Portanto, gostaria de questionar, na análise que faz ao setor da aviação, se efetivamente todas as companhias estão mesmo a recuperar e se,

efetivamente, na comparação entre a TAP e outras companhias, a TAP compara melhor ou pior do que essas mesmas companhias.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sobre a primeira pergunta, os valores que referi são os valores expectáveis no momento da elaboração do plano de reestruturação, e foi isso que começámos a implementar. Uns, entretanto, já são conhecidos.

Mas os valores, *grosso modo*, que referi na minha introdução eram os 200 milhões em renegociação de diferentes contratos com diferentes fornecedores — compras, digamos assim — e era 1,3 mil milhões de negociações com os *lessors*. Mas, em grande medida, dentro destes 1,3, está o cálculo de atrasar a entrada dos aviões. Insisto, acho que foi uma manobra, passe a expressão, fundamental não entrarem 23 aviões até 2022 e terem entrado apenas oito, porque conseguimos, ainda assim, estar dentro do *cap*, ou seja, do limite dos 99.

Sobre os resultados *versus* os cortes, era o que eu comentava há pouco, acho que a anterior Comissão Executiva e o Conselho de Administração tentaram, de alguma maneira, acompanhar a evolução da procura e a evolução dos resultados positivos com a situação social.

Claro que é óbvio que estamos conscientes de que os cortes se sentem todos os meses e esta evolução, e esta análise sobre os resultados, carece de esperar até ao final do ano e de se perceber como é que foi o 3.º trimestre e depois como é que fechamos o ano e se a procura se mantém como tem estado até ao momento.

A verdade é que os *timings* e os níveis de urgência são diferentes, mas, ainda assim, recapitulando, desde o momento muito inicial de 2021, retirámos o *part-time* que algumas categorias profissionais tinham negociado no acordo de empresa, fizemos acordos pontuais sobre recuperação de questões financeiras, que não diretamente o corte — o corte, esse, sempre

teve um limite, ou seja, foi aplicável acima do salário acima dos 1500 €, para haver essa proteção social —, e o próprio corte foi reduzindo, ano após ano; e depois também, em algumas classes sociais, houve a negociação daquilo a que chamámos «a retenção do talento». Portanto, foram feitas coisas.

Obviamente, isto é suficiente? Não. Obviamente, é compreensível que os trabalhadores preferiam estar sem corte, mas havia que perceber, tínhamos de perceber se estes resultados se iam concretizar e fomos gerindo a situação, com a ajuda e com as conversas com as diferentes forças sindicais. Estivemos sempre em contacto próximo com todos.

Sobre o futuro, iniciámos uma nova fase e, portanto, não posso falar, porque ainda não tivemos essas conversas sobre o futuro, em relação a este assunto.

Quanto aos *slots*, efetivamente, tínhamos dois dramas. Um drama era um possível despedimento coletivo de centenas de pessoas, que tentámos minimizar ao máximo, e o segundo drama eram os *slots* em que era uma incógnita até que ponto é que íamos ser forçados a ceder o número de *slots* de ponto, até ao nível ótimo que afetasse a nossa performance, tanto operacional como financeira. Mas pronto, ainda bem que assim não foi, e estes 18 *slots* acabaram por não ter um impacto significativo em ambos.

Em relação à quarta pergunta, sobre a recuperação na aviação, não me considero assim tão guru do assunto. Portanto, o que acho é que houve agora um *boom*, porque havia uma contenção — isto é quase uma análise mais social do que do setor — das pessoas em viajar e reuniões, etc. É verdade que neste ano, em concreto, de 2022, e estamos a ver essa performance, de alguma maneira, em 2023, houve um *boom*.

A questão de que todas as companhias, e em concreto a TAP, têm de estar cientes e têm de estar à cautela é se esse *boom* é sustentável ou se, pelo menos, se vai manter, ou se questões como aquelas a que temos assistido, de inflação e de aumento generalizado do preço dos bens, depois, se vão refletir

na disponibilidade das pessoas de comprarem viagens ou de pagarem os preços que têm pagado até hoje.

Portanto, a minha opinião — mas, insisto, não sou um guru no assunto — é que acho que é preciso ser positivo, porque temos de enfrentar sempre as situações difíceis com positivismo, mas, ao mesmo tempo, cauteloso, porque não acho que estejamos na estabilização da curva da procura. Acho que pode ser que ainda baixe um bocadinho e depois volte a algum nível mais diferente, digamos.

Penso que respondi a todas as perguntas.

O Sr. **Presidente**: — Dou agora a palavra ao Sr. Deputado Hugo Carneiro, do PSD.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Sr. Presidente, quero ainda voltar a algumas perguntas que não tive oportunidade de colocar há pouco.

Ao longo do tempo, teve alguma interação com membros do Governo, para tratar de assuntos com a TAP? Se sim, quem?

Como sabe, percebemos, durante as inquirições anteriores, que havia um contacto muito próximo de alguns membros do Conselho de Administração com o Ministério das Infraestruturas, mas menos com o Ministério das Finanças. Gostávamos de perceber, na sua experiência, como é que este processo decorreu e saber exatamente com quem e em que contextos, pelo menos daquilo que se recordar.

Depois, referiu há pouco, na primeira ronda de perguntas, em resposta às perguntas de outro Deputado, que não estava a acompanhar o processo de avaliação, de auditoria aos prémios. E a pergunta que ficou por fazer, talvez, é: se não está, no seu caso, quem é que está? Quem é que, na TAP, está a acompanhar esta questão da auditoria aos prémios?

Depois, queria perguntar se teve conhecimento ou não do comunicado falso à CMVM (Comissão do Mercado de Valores Mobiliários), na sequência do despedimento da Eng.^a Alexandra Reis, se isto foi discutido na Comissão Executiva, e em que contexto, e se emitiu alguma opinião sobre isto ou não.

Por fim, o Dr. Lacerda Machado disse, esta semana, aqui no Parlamento, que, na opinião dele, a operação no Brasil tinha sido a melhor coisa que tinha acontecido à TAP. Até é surpreendente. Portanto, não foi tanto a operação em Portugal, o Brasil era a melhor coisa que tinha acontecido.

Eu gostava de saber — não é uma questão de opinião, é uma questão de avaliação, foi CEO interino — se faz a mesma avaliação, ou não, e se confirma que os resultados trimestrais da TAP deste ano são negativos em 57 milhões ou à volta disso.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sr. Deputado, o contacto com o Ministério, enquanto estive como CEO interino, era maioritariamente feito com a parte do Ministério das Infraestruturas, mas também, em alguns assuntos, nomeadamente o plano de reestruturação, estive em algumas reuniões onde estava também o Ministério das Finanças. Portanto, no meu caso, interagi com ambos. Era esta a pergunta, não era?

Quanto à auditoria aos prémios, insisto, não tenho demasiada informação sobre este assunto. Do meu conhecimento deste assunto, a auditoria é um pelouro que depende diretamente do CEO. Assim era com a Eng.^a Christine, e, se não mudar, será com o novo CEO. Portanto, penso que é a pessoa que está a centralizar essa informação.

Em relação ao comunicado à CMVM sobre a saída da Eng.^a Alexandra Reis, não tive conhecimento. Tive conhecimento quando foi comunicado a todo o Conselho de Administração. Não tive qualquer intervenção prévia

neste assunto, nem do ponto de vista da CMVM nem do ponto de vista das negociações para a saída.

Sobre o impacto do Brasil, não tive oportunidade de ouvir as declarações do Dr. Lacerda Machado. Não consigo fazer esta análise, por falta de dados sobre a importância da M&E Brasil. Consigo entender o impacto, que todos conhecemos, do mercado brasileiro nas contas da TAP e o peso que esse mercado tem. É um mercado muito importante, onde temos uma cota maioritária, comparando com qualquer outro concorrente. Portanto, desse ponto de vista do mercado, sim, parece-me óbvio que é importante o Brasil.

Em relação à M&E, não consigo analisar e sobre o negócio que foi feito no passado não tenho conhecimento.

Sobre a publicação de resultados do primeiro trimestre, a que julgo que se estava a referir, ainda não tive acesso aos valores. Entendo que já foram publicados, mas não os tenho comigo.

O Sr. **Presidente**: — Não sei se já terminou?...

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim, disseram, que tinham sido publicados, não sei. Estou aqui convosco, não...

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Indicam-nos 57 milhões de euros.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — A minha atenção está 100% dedicada a esta Comissão, portanto, não sei o que é que está a acontecer nas notícias.

O Sr. **Presidente**: — Vamos, então, dar a palavra ao Sr. Deputado Filipe Melo, do Chega. Faça favor, Sr. Deputado.

Agradecia algum silêncio na sala, por favor.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Dr. Ramiro Sequeira, tenho algumas questões, vou tentar ser breve, o tempo não é muito nesta ronda.

Acompanhou, naturalmente, o processo da substituição da White pela XFly. Naturalmente, o plano de reestruturação obrigou a TAP a ter de reduzir...

Pausa.

O Sr. **Presidente**: — Peço-lhe imensa desculpa, peço, uma vez mais, silêncio.

Vamos, então, continuar a interpelação.

Peço desculpa. Obrigado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — A TAP teve o plano de reestruturação que obrigava a reduzir a frota. Tiveram de recorrer aos Embraer da Portugaláia, aos ATR da White. E, ao que nós sabemos, a relação com a White era positiva, eram bastante profissionais, uma empresa portuguesa que despediu 1200 trabalhadores. E vão contratar uma empresa da Estónia, a XFly, sem grande experiência, ao que sabemos, a operar este tipo de aviões. Porquê? Quer explicar-nos o porquê?

De quem questionámos, ninguém nos soube responder, ou ninguém nos quis responder ao porquê da troca de uma empresa portuguesa por uma empresa da Estónia, quando o serviço prestado pela empresa portuguesa, ao que sabemos, estava a ser um bom serviço. Esta é a primeira questão.

Segunda questão: o Sr. Doutor disse há instantes que não faltam tripulantes na TAP. Sabemos, segundo o que acredito serem fontes credíveis, que há cancelamentos por falta de tripulantes, quer de cabine, quer de técnicos; há um aumento brutal das horas extras pagas aos tripulantes de

cabine; os serviços de escala fazem telefonemas recorrentes, quase diários, para fazerem voos em dia de folga ou de férias; em janeiro, assinaram um protocolo com os tripulantes de cabine que previa a reposição de um tripulante nos A321LR em maio, no máximo em junho; em maio ainda não entrou esse tripulante adicional. Será que é por falta de tripulantes?

O Sr. Doutor disse que não, tripulantes não faltam.

E quando me diz que há 2500 candidatos para 400 vagas, relembro que, noutros tempos, quando a TAP também abriu este concurso, houve muito mais candidatos do que estes 2500. Será porque a TAP, em termos financeiros, já não é atrativa para estes tripulantes?

Não podemos esquecer que estes 400 tripulantes que vão entrar não estão prontos a entrar de imediato — precisam de formação, precisam de adequação — e, manifestamente, vão ser insuficientes para suprir as faltas dos A321LR.

Portanto, o que eu pergunto também, neste caso, Sr. Doutor, é: com todos estes argumentos — que, volto a dizer, considero válidos —, continua a poder afirmar, taxativamente, que não há falta de tripulantes?

Outra questão que lhe queria colocar. O Sr. Doutor esteve também envolvido — naturalmente que envolvido esteve, fazia parte do Conselho de Administração —, na tentativa de aquisição de uma nova frota automóvel para administradores e diretores. E eu pergunto-lhe — se esteve envolvido, porque esteve — qual foi o seu voto, na qualidade de administrador, para esta aquisição.

Se votou favoravelmente, explique-nos, por favor, se não sentiu algum peso na consciência ao ver os vários trabalhadores da empresa com cortes salariais significativos — alguns com dificuldade em fazer face às despesas do dia a dia, porque ninguém conta com um corte no salário —, para que administradores e diretores pudessem ter um *upgrade* no seu automóvel de serviço.

Se votou contra essa proposta, então, acho que fez um bom serviço à companhia e foi solidário com os colaboradores.

Em relação ao que disse o Sr. Ministro da Economia, que, numa tentativa — vá-se lá perceber! — desesperada de querer dar uma opinião sobre a venda da TAP, tentou oferecer a TAP à Iberia, pergunto ao Sr. Doutor se concorda com esta posição.

Todos sabemos que a Iberia até podia ser a empresa que mais pagaria pela TAP, mas seria o negócio mais ruinoso que a TAP já teve. É que ao vendermos a TAP à Iberia, ao grupo a que pertence também a British Airways, sabemos que o *hub* de Lisboa perde toda a importância. O *hub* central será a Madrid. Lisboa, com uma pista, não vai conseguir competir com o Madrid, que tem quatro.

Portanto, o *hub* de que tanto falamos, que tanto defendemos, que é o motor, uma alavanca da nossa economia, que nos permite fazer esta ligação transatlântica ao norte da América, ao Brasil, à África, vamos perdê-lo.

Portanto, isto terá sido um erro de *casting* do Sr. Ministro da Economia que foi tentar «meter a foice em seara alheia», desculpe a expressão, ou é uma equação que está em cima da mesa?

O Sr. **Presidente**: — Chamo-lhe a atenção para o tempo, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Por fim — vou mesmo concluir, Sr. Presidente, é a última questão, muito obrigado —, gostaria de lhe perguntar o que é que achou do que disse — certamente acompanhou a inquirição — o Sr. Comendador Humberto Pedrosa, ontem, quando se mostrou disponível, juntamente com o consórcio de empresários portugueses, de pegar na TAP, de comprar a TAP e de a médio/longo prazo devolver aos portugueses os 3,2 mil milhões de euros que lá injetaram.

Vê isso com bons olhos ou preferia ver a TAP integrada num grupo de aviação internacional?

O Sr. **Presidente**: — Dr. Ramiro Sequeira, tem a palavra, para responder.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sr. Deputado, obrigado pelas perguntas.

Sobre a XFly, entendo o seu comentário e a sua pergunta sobre a questão da mão-de-obra portuguesa, ou dos trabalhadores portugueses, *versus* uma contratação noutro país.

Isso foi analisado na análise macro que se fez, e depois micro, ou dos pormenores do dia a dia, quando essa decisão foi tomada, mas teve mais peso aquilo que eu referi anteriormente, que foi a estrutura que esta empresa tinha para dar um apoio, muito em concreto, a nível da manutenção, que era essa também uma das grandes preocupações, de ter peças para repor com uma maior facilidade, e, por outro lado, também ter disponibilidade do mesmo tipo de avião dentro da sua frota, em caso de necessidade de substituição.

Sobre a questão das tripulações, deixe-me felicitá-lo, porque tem informação fresca, digamos assim. Nesse sentido, devo dizer que, prova de que a situação se está a recompor, é termo tido — não o podemos negar — principalmente no início do ano e na altura do Natal, desafios a nível das tripulações, por diferentes motivos, e nesse então era certo.

Os cancelamentos ao dia de hoje — quando eu digo ao dia de hoje, não estou a falar de hoje, estou a falar dos últimos dois meses —, diria eu, são mínimos por esse efeito, mínimos, coisas muito pontuais, que estão dentro dos indicadores razoáveis de qualquer companhia aérea, por serem pontuais.

Sobre a questão do *long range* — por isso é que eu digo que está bem informado, permita-me o comentário —, atuámos segundo o acordo que está escrito e assinado por ambas as partes. E o acordo dizia «tentaremos colocar um tripulante adicional no *long range*, em maio, não sendo possível, no máximo em junho».

Quando as equipas dos recursos humanos e do planeamento me disseram, em meados de fevereiro, que não era possível, eu próprio liguei ao presidente do sindicato a dar-lhe nota de que tentámos, porque estivemos a tentar, e eu julgo que ele acreditará na minha palavra, estivemos a tentar incorporar esse tripulante adicional em maio, mas, por questões de recrutamento, não conseguimos chegar lá, e para junho já está executado, consoante estava acordado.

Sobre os BMW, a equipa de compras, digamos assim — e tento resumir, não sendo eu um *expert* nem em compras e menos em carros — trouxe-nos a questão de que o *leasing* que tínhamos ia acabar. E tínhamos duas questões: achávamos que deveríamos renovar para uma frota híbrida, alinhada com a estratégia da empresa de sustentabilidade. E seria uma frota híbrida, porque queríamos dar esse contributo na sustentabilidade, mas também não podiam ser só elétricos — estou a reportar o que me foi apresentado —, porque isso seria não só um custo adicional para a TAP, ao pôr carregadores em todo o *campus*, como também para os próprios trabalhadores que teriam essa preocupação — se vão carregar, se não vão carregar — ao chegarem a casa. E, daí, a opção pelo híbrido.

Dentro da opção pelo híbrido quero recordar que trouxeram três propostas, sendo que a proposta zero, mais três, a proposta zero não era uma proposta, era uma constatação. Já então na Comissão Executiva, quero recordar, houve o comentário, de várias pessoas, de que não seria o melhor momento para abordar este assunto do ponto de vista da opinião pública.

Mas a proposta, o ponto zero, era que continuar com estes carros iria significar, eventualmente — eventualmente, não —, ter um valor igual ou superior ao que teríamos se renovássemos.

Depois explicaram-me que, porque com os *leasings*... Os carros têm um tempo útil, depois, se acabarem o *leasing* e o fornecedor vender o carro, esse carro ainda tem um valor comercial residual x que compensa em vender, depois disso já não compensa e, portanto, essa perda é distribuída ao longo da prestação. Não percebo muitas destas coisas, mas estou a falar de memória.

Nesse sentido, *ok*, «então, vamos analisar as propostas da renovação». E as propostas... A verdade é essa que estava lá, é que a proposta com o valor mais acessível era a da marca que mencionou.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Gama média-alta.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não, não, não, com capacidade para fazer a renovação da frota, porque a partir do momento em que se diz ao *lessor*, à empresa locadora — não sei como é que se diz —, que terminamos o contrato, depois temos ali 50 carros, ou o número que seja, que eu já não me recordo exatamente de quantos eram, que, de repente, têm de ser renovados, porque todos têm, exatamente, uma data limite para verem os contratos renovados.

Portanto, com capacidade para esta renovação híbrida, o que nos explicaram foi: «só há estas três, não há mais.» Não me pergunte pela Dacia, não pergunte não sei o quê, nós fizemos essas perguntas todas em Comissão Executiva, mas só havia estes três fornecedores.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — BMW e quais eram as outras duas?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sr. Deputado, não o quero enganar.

Posso-lhe dizer e enviar depois, porque isso está numa apresentação, não me recordo... Já está cá? Já está cá a apresentação, *ok*. Pronto, está aí na apresentação.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Dr. Ramiro Sequeira, vamos dar continuidade, se não se importa.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sim, sim.

Sobre a Iberia em concreto, foi o que eu disse.

Fala-se em três grandes grupos. Eu não estou envolvido no processo de decisão. O processo, pelo que sei, ainda não se iniciou, portanto, não consigo trazer mais informação.

A explicação que dei há pouco foi conceptual, não falando de uma companhia A ou do aeroporto A. Era uma explicação conceptual e, portanto, não tenho opinião, neste momento, porque acho que, em bom rigor, pelo menos da minha perspectiva, para conseguirmos ter uma opinião sobre um assunto tão complexo e tão delicado, é preciso conhecer todos os fatores e todos os intervenientes, e estamos longe dessa posição.

Sobre o Comendador Humberto Pedrosa entrar num grupo, é uma novidade para mim. Portanto, ainda não consegui pensar sobre o assunto, sinceramente.

Respondi a todas?

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sim.

Sr. Presidente, se me permitir...

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Se calhar não devia ter perguntado.

Risos.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Há uma que não ficou devidamente esclarecida, ou eu ter-me-ei explicado mal.

O que perguntei ao Sr. Doutor, na penúltima questão, que tocou ao de leve, foi: concretamente na venda da companhia, se for para a Iberia, a proposta financeiramente mais rentável pode não ser a proposta mais vantajosa — e vantajosa no sentido de perdermos, certamente, o *hub*. Portanto, o *hub*, a ser vendido à Iberia, passaria para Madrid. Uma das mais valias que temos é o *hub* de Lisboa, é a tal ligação que vamos perder, que passa para Madrid.

O Sr. **Presidente**: — Penso que o Dr. Ramiro Sequeira já percebeu a questão.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Já percebi, sim, obrigado, Sr. Presidente.

Eu percebo o que diz e por isso é que acabei a minha intervenção a dizer que acho que devem ser conhecidas todas as variáveis do negócio e todos os intervenientes, exatamente indo no sentido do que estava a dizer, de que não é só uma questão financeira, há questões estratégicas que têm de ser tidas em conta.

Não me consigo pronunciar. Conceptualmente, tentei dar a minha visão do que conheço do mercado, sem estar a falar da empresa *A* ou da empresa *B*, que é o fator de haver esta mais-valia, que são os *slots* — e acho que ninguém está disponível para perder *slots*, depois de comprar uma empresa.

Mas, claro, isto não é uma verdade absoluta. Isto depois depende dessa tal análise estratégica, que — estou de acordo — tem de existir, com todas

as variáveis.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, não tenho mais inscrições para a segunda ronda, mas tenho uma inscrição para a terceira ronda, do Sr. Deputado Bernardo Blanco, da IL.

Queria perguntar se mais algum dos Srs. Deputados se quer inscrever para a terceira ronda.

Pausa.

Não havendo a pretensão de nenhum dos Srs. Deputados se inscrever, eu daria a palavra ao Sr. Deputado Bernardo Blanco.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Muito obrigado Sr. Presidente. Não usei a segunda ronda, só porque não precisava dos cinco minutos, é uma coisa rápida, é muito rápido.

Sobre a White tenho três questões muito rápidas. Na altura, respondendo àquilo que a TAP argumentava, a White argumentou que a manutenção de linha era, por imposição da TAP, responsabilidade da Portugália e que o serviço era mau por culpa da Portugália e não da White. Gostava de lhe perguntar se isto era verdade ou não.

Em segundo lugar, a White criticou também a forma como decorreu o concurso, o tal concurso cuja documentação ainda não conseguimos ter, e criticou-a pela informalidade com que o concurso foi lançado — e estou a citar —, «com o âmbito mal definido, sem qualquer regra de seleção publicada ou caderno de encargos». Eu repito, muito rápido.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Eu percebi!

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Pronto, contestou o concurso dizendo: «Com o âmbito mal definido, sem qualquer regra de seleção ou caderno de encargos.» Queria também perguntar-lhe se isto é verdade ou não, dado que ainda não temos a documentação.

E, em terceiro lugar, a White disse há menos tempo que o *early termination* dos *leasings* iria custar à TAP 20 milhões de euros. Queria perguntar-lhe se sabe, efetivamente, quanto é que esta mudança na operação custou.

E, muito rapidamente, para terminar, queria fazer outra pergunta sobre o novo aeroporto: a TAP reuniu com o Governo, relativamente à nova localização do aeroporto? E, se sim, qual foi a posição definida pela companhia?

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Sr. Deputado, sobre a White, há três assuntos.

Sobre a manutenção, é certo que a manutenção era feita pela PGA (Portugália Airlines), e isto reporta ainda a 2019, salvo erro. Portanto, ainda foi uma decisão do acionista privado, que considerou, depois de uma análise que fez, que seria mais eficiente, do seu ponto de vista, a manutenção ser feita pela Portugália, em vez de ser feita pela própria White. É o que recordo deste assunto.

Sobre o concurso, não consigo especificar. Sei que houve um concurso, mas não me recordo dos pormenores. Sei que alguém, não o Sr. Deputado, mas alguém do lado da White, identificou uma série de dúvidas. Não tenho presente esses pontos. O concurso não foi gerido pelo meu pelouro de operações. Portanto, não conheço em profundidade esses itens.

Quanto ao *early termination*, não tenho esse valor. Outra vez, o pelouro dos *leasings* e dos financiamentos não está com as operações, está com a área financeira, portanto não estou consciente desse valor.

Sobre o novo aeroporto, a pergunta era, desculpe...?

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Se a TAP reuniu com o Governo.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, só lhe peço que ligue o microfone quando falar, por favor.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Não, se reunimos com o Governo sobre o novo aeroporto, recentemente, não.

Particpei agora em algumas comissões que estão a realizar-se para o efeito e em que há vários intervenientes. Particpei em uma ou duas e a TAP tem estado representada, sempre que é solicitada, dentro do âmbito dessa comissão.

No passado, ao longo dos tempos, desde 2019, recordo que foram sendo pedidos alguns estudos específicos das larguras das pistas, coisas técnicas — pelo menos na minha área, não sei se em outras áreas houve alguma análise mais profunda —, e sempre fornecemos essa informação técnica sobre o que é que melhor serviria, a nível de pistas, mangas, etc.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Dr. Ramiro Sequeira.

Srs. Deputados, penso que chegámos ao fim desta nossa audição. Queria, chegados ao final da audição, agradecer, de facto, a todos a vossa colaboração na condução dos trabalhos e queria recordar que, amanhã, às 17 horas, temos uma nova sessão, estando agendada a audição do Dr. Diogo Lacerda Machado.

Aproveito também para informar de que, dada a minha necessidade de adaptação a um conjunto de procedimentos, que, como compreenderão, também necessitam de algum tempo, era minha intenção poder articular Mesa e Coordenadores, para reunirmos logo que possível.

Durante esta noite e durante o dia de amanhã, andarei, obviamente, envolto na agenda e nos procedimentos e, enfim, naquilo que é importante, de facto, nesta Comissão, e, na sexta-feira de manhã, se possível, logo de manhã, reuniríamos Mesa e Coordenadores, para poder articular para a próxima semana a nossa agenda, se estiverem todos de acordo.

O Sr. Dr. **Ramiro Sequeira**: — Obrigado a todos.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado a todos, muito obrigado, Dr. Ramiro Sequeira.

Eram 21 horas e 12 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.