

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 16

27 de abril de 2023

(14,35 h – 20,45 h)

Ordem do dia: — Aprovação de atas; apreciação e votação de requerimentos; apreciação e votação de audições; outros assuntos; audição de sindicatos: **Cristina Carrilho** - Coordenadora da Comissão de Trabalhadores da TAP, acompanhada pelo Sr. Pedro Gomes; **João Varzielas** - Dirigente do Sindicato dos Aeroportos de Manutenção e Aviação (STAMA), acompanhado pelos Srs. Fernando Simões e Pedro Cardoso; Comandante **João Leão** - Dirigente do Sindicato Independente de Pilotos de Linhas Aéreas (SIPLA), acompanhado pela Dra. Sofia Monge e **Jorge Alves** - Presidente do Sindicato dos Técnicos de Manutenção de Aeronaves (SITEMA), acompanhado pelo Dr. Victor Marques e da Dra. Joana Azevedo.

Presidente da Comissão: Jorge Seguro Sanches (PS)

Deputados Oradores: Filipe Melo (CH)

Mariana Mortágua (BE)

Maria de Fátima Fonseca (PS)

Bruno Dias (PCP)

Paulo Moniz (PSD)

Bernardo Blanco (IL)

Paulo Rios de Oliveira (PSD)

Bruno Aragão (PS)

Hugo Carneiro (PSD)

O Sr. **Presidente** (Jorge Seguro Sanches): — Boa tarde, Srs. Deputados.

Eram 14 horas e 35 minutos.

Falta um grupo parlamentar para termos quórum. Precisamos de quatro grupos parlamentares para ter quórum, portanto, logo que chegue mais um grupo parlamentar, penso que estaremos em condições de iniciar a nossa reunião de hoje.

Pausa.

Propôs-se que a parte deliberativa passe para a seguir a uma das audições, para termos quórum deliberativo. Portanto, se todos estiverem de acordo, iremos iniciar a audição da Coordenadora da Comissão de Trabalhadores da TAP (Transportes Aéreos Portugueses), Cristina Carrilho, acompanhada do Sr. Pedro Gomes.

Se estiverem todos de acordo, suspendo os trabalhos, vou esperar ali à porta, encaminhá-los e, depois, retomaremos os nossos trabalhos.

Estamos a utilizar a Grelha 2 e esta audição iniciar-se-á com o Grupo Parlamentar do Chega. O PSD começou ontem, portanto, hoje começamos com o Chega.

Vamos suspender, então, os nossos trabalhos.

Eram 14 horas e 39 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Muito boa tarde a todos de novo. Vamos, então, retomar os nossos trabalhos.

Eram 14 horas e 41 minutos.

Saúdo a presença da Coordenadora da Comissão de Trabalhadores da TAP, Cristina Carrilho, e quem a acompanha, agradecendo a vossa presença.

Sei que não tem nenhuma apresentação inicial, por isso, vou dar, na primeira ronda, a palavra ao primeiro grupo parlamentar de hoje, que, nesta audição, é o Grupo Parlamentar do Chega.

Seguir-se-ão três minutos de pergunta/resposta. Estejam à vontade para colocar qualquer questão que seja necessária, sobre o funcionamento dos trabalhos.

Sr. Deputado Filipe Melo, tem a palavra para iniciar as perguntas.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Cumprimento o Sr. Presidente, os Srs. Deputados e a Comissão de Trabalhadores. Muito obrigado por virem a esta Comissão e certamente que os vossos esclarecimentos serão de grande utilidade.

Começava por perguntar se viram o documento que é, julgamos nós, de crucial importância para os trabalhadores, que é o plano de reestruturação.

A Sr.^a **Cristina Carrilho** (Coordenadora da Comissão de Trabalhadores da TAP): — Nós vimos um plano de reestruturação, mas não vimos o plano.

A Administração da TAP, efetivamente, enviou-nos o plano de reestruturação, para darmos parecer, só que aquilo que nos enviou estava incompleto. Tudo o que era informação financeira, informação obrigacionista, nada disso consta do documento que temos.

Portanto, nós vimos o parecer a um documento que a Administração chama «plano de reestruturação», mas que, para nós, não é.

Mas, pronto, demos à mesma um parecer àquele documento. Até hoje, desconhecemos o plano de reestruturação.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr.^a Cristina Carrilho, ontem tivemos acesso a um documento, fornecido por um dirigente sindical, que mostrava abertamente que, ao contrário do que tinha sido veiculado, de Bruxelas não veio nenhuma orientação no sentido de fazer cortes aos trabalhadores, mas, sim, às despesas da empresa, que seria forçada a reduzir custos operacionais. A empresa optou por fazer cortes nos salários, para conseguir esse equilíbrio financeiro.

Qual é a vossa opinião em relação à estratégia usada pela empresa?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — É claro que, para nós, tudo o que seja perda de direitos laborais não deve nunca acontecer, nem em nome de um plano de reestruturação. Existiam outras hipóteses. Aliás — e nós disse-mo-lo em comunicado aos trabalhadores —, havia outra solução, que era um plano de contingência que protegesse os trabalhadores e protegesse a empresa, sem a necessidade de haver os tais cortes de salários.

A empresa não foi por aí, ou melhor, aqueles senhores da BCG (Boston Consulting Group) não foram por aí. Aliás, eles já tinham — não sei se os Srs. Deputados se lembram do projeto RISE — elaborado o projeto RISE e muitos dos objetivos que estavam no projeto RISE passaram para este plano de reestruturação.

Achámos que ia ser um plano de contingência, sim, e não um plano de reestruturação. Aliás, também não entendemos porque é que a TAP não teve as mesmas ajudas que todas as outras companhias aéreas tiveram no âmbito da covid-19 e foi obrigada a fazer uma reestruturação. Também não entendemos isso.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Cerca de 1200 trabalhadores terão sido despedidos e estão a ser reintegrados. Houve casos em que, inclusivamente, houve litigância e os trabalhadores ganharam, a empresa perdeu, mas não nos podemos esquecer de que a empresa tem um acionista que é o Estado. Quando o Estado perde, perdemos todos.

Há, na sua opinião, algum desleixo, alguma má gestão, alguma falta de critério e rigor na área de recursos humanos da empresa que levasse a despedimentos indevidos? Se sim, por parte de quem? Consegue explicar-nos?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Relativamente a despedimentos indevidos, indevidos são todos os despedimentos. Não são só aqueles de que estamos a falar; são todos indevidos. Se houve ali algum erro de gestão, nós não temos conhecimento.

Quando fomos chamados — como é, aliás, de lei — a participar no processo de despedimento coletivo, naquelas reuniões de informação e negociação que existiram, dissemos, em primeiro lugar, que não concordávamos com os despedimentos de todo. Em segundo lugar, uma vez que isso ia acontecer, pedíamos à empresa que, quando houvesse uma recuperação da operação e fossem necessáriosm trabalhadores, primeiro fossem chamados aqueles que estavam a ser despedidos.

É isto que eu sei. De resto, não sei mais nada.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Foi amplamente divulgado que a TAP tinha necessidade de recursos humanos. Foram cancelados voos por falta de pilotos, por falta de pessoal de cabine, por falta de trabalhadores de *handling* e de várias outras áreas que atuam na TAP.

Não acha que há aqui uma grande falta de critério haver pagamento de indemnizações por voos cancelados? Esses voos foram cancelados por falta de pessoal e temos trabalhadores a ser despedidos às centenas.

Dê-nos alguma explicação sobre isto. Ajude-nos a perceber isto.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Acho que, para realmente alguém entender isto muito bem, vai ter de perguntar à BCG e vai ter de perguntar à Rebelo de Sousa e Associados.

Aquilo que eu posso dizer em relação a isso é que, efetivamente, nas tais reuniões de informação e negociação — as reuniões decorreram em 2021, portanto, até ao fim de julho de 2021 —, nós dissemos, numa dessas reuniões: «Vamos lá ver uma coisa. Vocês já despediram aquela gente toda e, agora, querem despedir estes. Imaginemos que, em 2022, há uma recuperação bombástica da operação, voltamos a ter a operação idêntica àquela que havia em 2018 e, depois, trabalhadores, não há.» A resposta que nos foi dada foi: «Há. Os trabalhadores com que vamos ficar estão sobredimensionados para o ano de 2021 e ajustados para o ano de 2022.»

Nota-se!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Para concluir, uma última questão.

A Comissão de Trabalhadores representa, naturalmente, também o pessoal de cabine. Tem conhecimento de uma senhora chamada Karolina Tiba, que foi contratada para gerir/chefiar a parte do pessoal de cabine, com um vencimento muito acima da média que nós temos no nosso País?

Da informação que temos, ninguém viu a senhora ainda na TAP. Está em funções desde dezembro e tinha como principal missão articular o relacionamento entre a estrutura executiva e o pessoal de cabine.

Já reuniu com esta senhora? Já a viu nas instalações? Já reuniu com ela sobre o pessoal de cabine? O que é que nos pode dizer sobre isto?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Creio que estamos a falar da senhora polaca, não é? Pronto.

Houve uma comunicação, uma circular da Comissão Executiva, a informar que, realmente, essa senhora viria para a TAP e qual seria o seu papel. Mas, desde essa circular, não houve mais nenhuma circular, nomeadamente aquela que diz que esta senhora... Ou seja, normalmente, quando há a entrada destas pessoas, ou quando há substituições na estrutura, sai uma circular com a nova estrutura por áreas. Essa circular nunca saiu.

Portanto, eu não sei se a senhora está na TAP, não sei se está a trabalhar para a TAP, nunca a vi e não sabemos. A senhora está MIA (*missing in action*), digamos assim.

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

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — «*Missing in combat*», está desaparecida em combate.

Vozes do PS: — *In action*...

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

Passamos, agora, ao seguinte grupo parlamentar presente.

Sr.^a Deputada Mariana Mortágua, tem a palavra.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sr. Presidente, cumprimento os representantes da Comissão de Trabalhadores da TAP.

Temos falado muito sobre a questão da redução de trabalhadores, da redução de tripulantes e do facto de essa redução poder pôr em causa a própria operação da TAP. Penso que, aí, já quase sinto que as conclusões estão tiradas por si próprias. Há falta de trabalhadores na TAP e foram despedidos trabalhadores a mais. Concordo, cada trabalhador despedido é sempre um despedimento a mais e esses despedimentos põem em causa a própria operação da TAP.

Mas, por falar em gente desaparecida em combate, gostaria de perguntar se tem evidência do seguinte: quando o Eng.º Fernando Pinto deixou de ser Presidente da TAP, assinou com a empresa um contrato de consultoria, pelo qual receberia 60 000 € por mês, para prestar consultoria ao Conselho de Administração da TAP, com acesso ao refeitório, enfim, a todos os direitos dos trabalhadores da TAP.

Pergunto se, nesses dois anos em que o Eng.º Fernando Pinto recebeu 1,8 milhões de euros, tem alguma evidência de que ele tenha sequer surgido na TAP, ou efetuado algum trabalho visível dentro da TAP.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Se ele efetuou algum trabalho visível, não sei dizer, mas que o vi uma vez na TAP, vi. Se estava a trabalhar, se foi lá visitar, o que é que lá foi fazer, isso não sei.

Mas vejamos uma coisa: essa questão da prestação de serviços por parte de administradores demissionários ao Conselho de Administração é uma coisa que não é só da altura do Eng.º Fernando Pinto, é uma coisa que alguns também já fizeram.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Pode referir-nos algum caso concreto?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Deixe-me lá ver quem é que ficou também um tempo... Penso que foi um administrador financeiro. Já não me lembro do nome, mas acho que sim.

Penso que seja para darem apoio à nova Administração, porque nós notávamos, na Administração cessante, que não sabiam o que é que andavam lá a fazer, não conheciam a empresa, não conheciam o social da empresa, levavam tudo «a talho de foice» e tudo à frente, sem sequer se informarem de como é que as coisas funcionavam dentro da empresa, como era o ambiente da empresa. Nada!

Portanto, claro que estas pessoas precisam de alguém que as aconselhe e que lhes diga como é que é, o que é que podem fazer e o que é que não é feito tão bem.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Aconselhamento caro!

Uma outra pergunta e um outro tema que temos debatido bastante é a questão da manutenção do Brasil, que foi, aliás, uma das razões para a TAP ter prejuízos, quando a sua atividade operacional, o *core*, digamos assim, não dava necessariamente prejuízos.

Consegue dizer-nos qual foi o entendimento interno para que este problema não tivesse sido resolvido, sendo que ele foi detetado no tempo da privatização?

Na verdade, desde antes da privatização que havia este debate. Na altura, lembro-me que, quando fazíamos debates políticos para dizer porque é que a TAP não deveria ser privatizada, era porque os seus prejuízos não eram devido à operação normal, mas devido àquela unidade no Brasil.

E, ainda assim, veio o privado, o privado foi embora, veio a covid-19 e a manutenção no Brasil ali continuou. Qual é a razão para isto?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — As razões que têm sido apontadas prendem-se com a própria lei federal do Brasil. Por aquilo que nos têm dito, não é fácil no Brasil fechar um negócio ou fechar uma empresa. Há uma série de legislação muito apertada e, portanto, não é fácil.

A manutenção Brasil, como todos sabemos, era um buraco sem fundo, era um buraco negro, que, realmente contribuía, aliás, acho que seria a maior contribuição para os resultados negativos da TAP.

Mas, efetivamente, aquilo que nos dizem é que aquilo era muito difícil, que a lei federal era muito apertada... Finalmente, decidiram fechar a manutenção Brasil. A operação já terminou, portanto, já não está a operar, mas ainda hoje existem pontas soltas, como sejam: existem indemnizações a pagar, existem acordos a fazer, tem de se verificar se nas finanças os impostos estão todos pagos ou não, se está tudo bem e se, depois, não há nada que venha a morder o rabo à TAP, não é?

Portanto, por aquilo que nos dizem, isso é uma coisa bastante complicada de se fazer, com uma legislação muito apertada e tem de ser feito com muito cuidado e muita atenção, porque se não poderá haver, depois, consequências, não digo agora, mas daqui a uns anos, é o que nos dizem, para a TAP.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Um outro tema que tem sido muito debatido e que já tinha sido apontado até por algumas organizações representativas de trabalhadores é a questão dos fundos Airbus e a forma como David Neeleman terá entrado na TAP através dos aviões Neo, que teriam sido comprados acima do preço que seria razoável. Há quem questione que só depois é que se sabe que o preço é superior ao que devia ter sido... Talvez sim, talvez não, não sabemos, o que é certo é que havia quem o tivesse denunciado já antes.

Tem algum conhecimento desta operação, formal ou informalmente?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Do contrato para a compra dos Airbus 350, que foi aquilo que a TAP, enquanto empresa ainda pública e sob a admissão do engenheiro Fernando Pinto, tinha acordado com a Airbus, o que nós sabemos é que, para esses contratos, os preços eram bastante favoráveis à TAP.

Relativamente, eu não lhe chamo negócio, peço desculpa, chamo-lhe negociata, à negociata do Sr. David Neeleman, nós, na altura, o que soubemos foi que ele tinha feito um acordo com a Airbus para que a TAP, em vez dos 350, recebesse os Neo e os 350 iam para a Azul. Isto foi o que nós soubemos! Os meandros do negócio, os valores, quanto é que isto envolvia, nunca soubemos. No entanto, nós dissemos também, na altura, que, com certeza, nesta negociata alguém estava a meter dinheiro ao bolso e não era a TAP.

E, agora, comprova-se que efetiva e aparentemente, isso aconteceu, mas, já, na altura, nós dissemos que era o que estava a acontecer, só que, infelizmente, ninguém acreditou na Comissão de Trabalhadores, somente a Comissão Executiva e, enfim, pronto.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Por enquanto, não tenho mais questões.

O Sr. **Presidente**: — Passamos, agora, ao Grupo Parlamentar do Partido Socialista, dando a palavra à Sr.^a Deputada Fátima Fonseca.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Muito obrigada, Sr. Presidente. Cumprimento a Sr.^a Coordenadora da Comissão de Trabalhadores da TAP e quem a acompanha.

Gostaria de começar por dizer que, como saberão, ontem tivemos um

primeiro conjunto de representantes dos trabalhadores da TAP nesta sala, que partilharam connosco as suas perceções e as suas opiniões.

Do nosso ponto de vista, é muito importante, é crucial mesmo que continuemos a ouvir quem tem um conhecimento único da empresa e quem, nessa medida, pode contribuir para o cabal esclarecimento de um conjunto de factos que são muito relevantes para o objeto desta Comissão Parlamentar de Inquérito, mas também quem, conhecendo de perto, interagindo de perto com a Administração da TAP, tem, seguramente, uma visão sobre o presente e o futuro da companhia, enquanto fator crucial para o sucesso da TAP.

Não tendo tempo para explorar todo o conjunto de direitos que a lei confere às comissões de trabalhadores, eu pergunto o seguinte: sendo, segundo as declarações que prestou nesta Comissão Parlamentar de Inquérito, uma preocupação do Dr. Manuel Beja a interação com os sindicatos, pergunto quais os canais institucionais que têm existido entre a Administração e os sindicatos, centrando a pergunta, em particular, no período que releva para o objeto desta Comissão Parlamentar de Inquérito, ou seja, entre 2020 e 2022.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Eu preciso esclarecer aqui um ponto: a Sr.^a Deputada quer saber qual tem sido a comunicação entre a Comissão de Trabalhadores e o Dr. Manuel Beja, ou qual tem sido a comunicação entre a Comissão de Trabalhadores e a Comissão Executiva?

O Sr. **Presidente**: — Para explicar, sem contar o tempo, faça o favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Sem contar o tempo, muito obrigada.

Com a Administração da TAP, seja o Presidente do Conselho de

Administração, seja com a Comissão Executiva...

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Ah, com a Administração da TAP, seja o Conselho Executivo seja o Conselho não Executivo.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Sim, com os canais institucionais que funcionaram ou deveriam ter funcionado.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Bom, com a Administração, portanto com a Comissão Executiva, nós temos tido, não lhe chamaria diálogo, chamaria encontros pouco aprazíveis, porque, como os Srs. Deputados com certeza sabem, o Código do Trabalho concede-nos o direito de reunirmos, pelo menos, uma vez por mês com a Administração. E, portanto, nós fazemos ponto de honra, pelo menos, que isso aconteça e, uma vez por mês, lá reunimos com um dos administradores, eles vão-se revezando, e, portanto, sim, temos reunido.

Se tem havido um diálogo? Não. Não a partir do momento em que a senhora francesa nos diz: «Ah, nós gostávamos que vocês trabalhassem connosco. Como é?» E nós dissemos: «Com certeza que teremos todo o prazer em trabalhar com a Comissão Executiva, desde que as opções que sejam tomadas sejam favoráveis aos trabalhadores.» A senhora não deve ter entendido muito bem e, portanto, voltou a repetir: «Então, mas estão do nosso lado, ou não?» E nós dissemos: «Estamos, desde que seja bom para os trabalhadores, se não for não estamos.» Ela disse: «Ah, compreendi!» A partir daí diálogo é algo que não podemos chamar.

Com o Conselho não Executivo, o Dr. Manuel Beja, quando tomou posse, ao contrário de outros presidentes do Conselho não Executivo, telefonou para a Comissão de Trabalhadores e disse-nos isto: «Olhem, eu quero apresentar-me, eu sou o Manuel Beja, sou Presidente do Conselho de

Administração e não vou reunir com a Comissão de Trabalhadores, porque o que eu quero é andar a promover a TAP lá fora.»

Portanto, é esta a comunicação que nós temos tido com a Administração da TAP.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Portanto, os resultados desses encontros foram na prática?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Os resultados desses encontros foram na prática: «Ah, nós queremos o relatório de gestão.» «Ah, está na *internet*, vão ver à *internet*.» «Ah, vão fechar o infantário? Não podem fechar, o infantário é muito importante para os trabalhadores.» «Ah, não, claro que podemos fechar, até renegociamos um horário um bocadinho alargado, abre às 7 horas e 30 minutos e fecha às 20 horas.» «Sim, então, e aqueles trabalhadores que, por uma questão de avaria do avião, de manutenção do avião, ficam retidos lá fora? O que é que fazem às crianças?» «Ah, não, mas isso eles têm de perguntar aos colegas que nunca tiveram as crianças no infantário, como é que fazem»

Bom, é este o tipo de comunicação que nós temos com a administração.

Quando foi da negociação do despedimento coletivo, nós fizemos várias propostas, para minorar a situação desses trabalhadores, que nem sequer foram aceites ou consideradas pela Administração, portanto...

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Conheciam a prática da TAP relativamente a pagamentos indemnizatórios a administradores, a trabalhadores? Se conheciam, consegue dar-nos alguns exemplos?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — É do conhecimento comum entre os

trabalhadores da TAP que, efetivamente, ao longo do tempo, não é só de agora, têm sido dados pela TAP bónus, prémios, indemnizações, ou o que eles queiram chamar, a determinados quadros.

O exemplo que eu tenho... Bom, nós sabemos isto, mas não temos provas, porque arranjar provas disso é muito difícil, como deve calcular, não é? É tudo feito no segredo, é tudo feito por baixo dos panos, alguns, se calhar, até vêm de um saco azul, portanto, não é divulgado nem à Comissão de Trabalhadores, nem aos sindicatos, nem a ninguém.

Portanto, aquilo que nós sabemos é aquilo que depois transpira cá para fora, e que, pronto, acaba por ser do conhecimento comum.

A única vez em que houve atribuição de prémios e que nós temos prova disso e que foi divulgado, foi em 2018, aqueles famosos prémios que foram atribuídos, que saíram para a comunicação social, que saiu uma listagem. Essa foi a única vez em que nós tivemos, efetivamente, prova de que isso foi feito.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Posso, então, concluir — e é uma pergunta — que consideram que o não envolvimento sistemático da Comissão de Trabalhadores com as entidades responsáveis pela tomada da decisão condicionou negativamente um conjunto de decisões de gestão que a TAP tomou ao longo dos anos e que, se tivessem tido oportunidade para o fazer, teriam feito propostas alternativas credíveis.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Nós fizemos propostas alternativas credíveis que nunca tiveram acolhimento.

A posição da Administração cessante sempre foi a de dizer: «Nós é que sabemos, temos de cumprir o plano de reestruturação, e, portanto, como temos de cumprir isto, vamos cortar a direito, doa a quem doer». E nunca achámos acolhimento por propostas que nós tenhamos feito, propostas

viáveis, propostas que não iam, de forma alguma, comprometer financeiramente a empresa, mas que seriam benéficas para os trabalhadores, mas que nunca encontraram acolhimento.

Por exemplo, na questão do infantário, nós explicámos, porque nós entendemos, a senhora era francesa, não conhecia, a Dr.^a Ana Dionísio, que é a diretora de recursos humanos, também não conhece a empresa, ou não conhecia a empresa, e, portanto, nós explicámos, quer a uma, quer a outra, o que era o infantário da TAP.

Porque o que espoletou tudo isto, foi o facto de a Segurança Social dizer que o infantário precisava de obras de fundo, se não tinha de fechar.

Bom, não sei se os Srs. Deputados sabem, mas o infantário existe há 50 anos. Há 50 anos que o infantário nunca foi licenciado. Há 50 anos que a Segurança Social faz inspeções e diz: «Ah, isto não é edifício para um infantário, isto tem de levar obras, têm de fazer isto, isto e isto.» E TAP contrapõe e diz: «E, então, e se nós fizermos isto e isto?» «Ah, então, se fizerem isso, passa até à próxima vez.» E da próxima vez a conversa é exatamente a mesma.

Agora, nós gostávamos muito de saber o que é que aconteceu desta vez, para não ser assim.

Mas nós explicámos à senhora que o infantário é importante, porque dá segurança aos trabalhadores, especialmente àqueles que trabalham por turnos, o pessoal de bordo... Eles têm os seus filhos cuidados, sabem que eles estão seguros, sabem que, se não conseguirem voltar no voo que era suposto, porque o avião avariou ou porque houve uma contingência de aeroporto ou de manutenção, a criança está entregue, está segura e, portanto, não há essa preocupação.

Com o fecho do infantário, essa preocupação vai começar a existir muito mais, porque aquilo que a TAP propõe em alternativa são dois infantários, um, o Externato Champagnat e outro no LNEC, que, por especial

favor, acederam a abrir às 7 horas e 30 minutos a fechar às 20 horas para poderem acolher os meninos.

Ora bem, vamos lá ver uma coisa: os tripulantes têm de se apresentar ao voo, muitas vezes, às 5 horas da manhã, porque têm um voo às 6 horas ou às 6 horas e pouco da manhã. Muitas vezes, o último voo que eles vão fazer, isto no médio curso obviamente, chega às 23 horas ou à meia-noite, se não atrasar, se se atrasar pode chegar às 2 horas ou às 3 horas da manhã.

Portanto, como podem verificar, estes horários não são, de todo, adequados aos horários que os trabalhadores da TAP praticam.

Nós explicámos isto à senhora e também explicámos que o fecho do infantário vai implicar o agravamento de um problema crónico que existe especialmente no pessoal de bordo, que é o absentismo, porque os colegas de bordo, que tenham os filhos no infantário, se o infantário fechar e se for para a frente esta proposta que a TAP fez, essas pessoas vão meter todas as baixas, todas as assistências, todas as licenças a que tiverem direito para dar apoio aos filhos.

Portanto, o absentismo vai subir, e, se já estamos com 200 cancelamentos para o verão, imagine-se como é que vai ser depois com este absentismo.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Portanto, daí a importância de se conhecer a realidade para proporcionar condições de trabalho adequadas à realidade da companhia.

Falemos um pouquinho sobre o plano de reestruturação. Como sabemos, contém um conjunto de opções, mas foi desenhado e aprovado para salvar a TAP, enquanto pilar-chave da economia portuguesa.

Olhando só para 2019, o ano pré-pandemia, o contributo da TAP para a economia oscilava entre 2,3 e 2,6 mil milhões de euros, e nessa altura a TAP contava com quase 10 000 trabalhadores.

Considera que os auxílios de Estado foram essenciais para garantir a viabilidade da companhia nesse momento?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Ora bem, olhando para a realidade da TAP, portanto, olhando para a situação financeira da TAP em 2019 — depois veio a covid e a situação financeira agravou-se —, sim, achamos que, efetivamente, a ajuda do Estado foi essencial para a sobrevivência da empresa.

No entanto, se nunca tivesse sido adquirida pela TAP uma empresa chamada VEM (Varig Engenharia e Manutenção), se calhar a TAP não tinha precisado dessa ajuda, porque teria eventualmente uma almofada financeira que lhe permitisse fazer frente a algumas situações.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Tem ideia de quantos seriam os postos de trabalho, diretos e indiretos, que teriam sido perdidos em caso de insolvência da companhia, em 2020?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Ora, portanto, a nível da TAP, em 2020, seriam cerca de 7000 postos de trabalho. Mas depois temos todo um mundo à volta da TAP, muitas empresas, cerca de 100, algumas das quais dependem da TAP, porque o único negócio que têm é com a TAP, e não lhe sei precisar quantos trabalhadores estariam envolvidos nessas 100 empresas, mas com certeza seriam muitos.

Depois também temos a questão do turismo. Porquê? Eu passo a explicar. A TAP é uma empresa que não é uma *low-cost*. Embora, aparentemente, queiram fazer dela uma *low-cost*, não é. O cliente TAP é uma pessoa que vem para comer em bons restaurantes, ir a um bom espetáculo, ficar num bom hotel, comprar artigos portugueses, não é como o cliente de

outras companhias aéreas, que vem com a mochila às costas, dorme na praia e vai comer ao McDonald's.

Logo, portanto, um determinado setor do turismo ficaria realmente bastante prejudicado se a TAP não existisse.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Falemos um pouco dos acordos de emergência.

Como sabemos, no contexto do plano de reestruturação, o objetivo dos acordos de emergência seria procurar encontrar uma solução consensual sobre a forma de viabilizar e reestruturar a TAP.

Pergunto, daquilo que conhecem do plano de reestruturação em concreto, e já nos explicou que não conhecerão todo o conteúdo do plano de reestruturação, o que é que conhecem para além daquilo que é público? Como foram conseguidos os acordos de emergência? Como percecionam, no contexto dos acordos de emergência, um conjunto de medidas voluntárias? Acompanharam a execução das mesmas? E quais os resultados que objetivamente atribuem a essas medidas neste momento?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Ora bem, as medidas de redução de pessoal, as quais eu não diferencio...

É tudo despedimento, para mim foi tudo despedimento, porque, inclusivamente nas tais chamadas «rescisões por mútuo acordo» (RMA), a maior parte delas foi posta assim ao trabalhador: «ou saís, ou saís.» Não houve, na maior parte dos casos, opção de escolha, foi: «ou saís, ou saís»; «ou saís agora, ou saís depois, despedido, sem lewares nada.»

Muitos deles optaram por sair na altura e levaram a sua indemnização, que era sempre melhor do que ser sumariamente despedido e não ter direito a nenhum tipo de indemnização ou compensação pelos anos de trabalho que

tiveram na empresa. A maior parte deles saiu desgostosa, muito desgostosa. Portanto, para nós é tudo despedimentos.

Estes despedimentos tiveram um grande impacto na operação da TAP, no sentido em que, mais rapidamente do que alguma vez alguém pensou, mesmo os senhores iluminados da BCG — que parece que são muito iluminados mesmo —, a operação recuperou. E não há pessoal. Porquê? Porque foram obrigados a fazer RMA, porque foram despedidos. E agora não há pessoal.

Inclusivamente, a TAP neste momento tem concursos abertos para admitir pessoal em várias áreas, trabalhadores em várias áreas, e não está a conseguir fazê-lo, porque, devido à celebração dos acordos de emergência, que preveem um corte nos salários dos trabalhadores, ninguém quer ir trabalhar para a TAP com as condições salariais que a TAP oferece, quando cá fora conseguem arranjar trabalho em empresas que lhes pagam muito mais.

Portanto, estas são as consequências mais palpáveis, digamos assim, não é? Depois há todo um conjunto de outras, mas estas são as mais palpáveis.

O Sr. **Presidente**: — Penso que por consenso de todos, até pela forma como temos trabalhado, nomeadamente ontem, porque temos os trabalhos do Plenário a decorrer ao mesmo tempo, há a possibilidade de alguma gestão no uso da palavra por parte dos Srs. Deputados.

Portanto, falará agora o Sr. Deputado Bruno Dias, e depois o PSD. Agradeço a todos os Srs. Deputados a possibilidade de fazermos esta gestão.

Faça favor, Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, agradeço à Mesa e aos grupos parlamentares esta possibilidade.

Neste caso, não se tratava do Plenário, que na altura ainda não tinha começado, mas sim de uma outra comissão parlamentar que estava a decorrer, a Comissão de Negócios Estrangeiros e Comunidades Portuguesas, e por isso é que apenas pude juntar-me aos trabalhos da Comissão de Inquérito um pouco mais tarde. Por isso, agradeço a vossa compreensão, peço desculpa e também cumprimento a Comissão de Trabalhadores e agradeço a vossa presença.

Eu iria então começar agora as minhas perguntas.

Começo por perguntar, relativamente à Comissão de Trabalhadores, sabendo que, por lei, tem direitos específicos de participação num processo de reestruturação, se esses direitos específicos da Comissão de Trabalhadores foram respeitados.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Ora bem, a nosso ver, não foram. Porquê?

O que aconteceu no âmbito do plano de reestruturação foi que, numa primeira fase, a Administração chamou-nos, apresentou-nos um *PowerPoint* todo bonito — porque eles gostam muito de bonecos — e disse: «É isto o plano de reestruturação, os objetivos são estes, vamos fazer isto e isto e isto.» E a reunião acabou. Daí para a frente, nós começámos a pôr nas ordens de trabalho para as reuniões com a Administração o assunto da reestruturação. Íamos perguntando e eles iam respondendo.

Ou seja, o que devia ter sido permitido — que é o que está efetivamente na lei — à Comissão de Trabalhadores era, desde o início, acompanhar a elaboração do plano de reestruturação, ser chamada a dar a sua opinião, a dizer aquilo com que concordava, aquilo com que não concordava, e eventualmente até a fazer propostas — «nós não concordamos com isto, mas se calhar podíamos fazer assim, vejam lá se é possível fazer assim».

Isto nunca aconteceu. Foi-nos sempre apresentado como um facto.
Ponto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Código do Trabalho, artigo 429.º, n.º 2, diz: «No âmbito da participação na reestruturação da empresa, a comissão de trabalhadores [...] tem direito a: a) Informação e consulta prévias sobre as formulações dos planos ou projetos de reestruturação; b) Informação sobre a formulação final dos instrumentos de reestruturação e de se pronunciarem antes de estes serem aprovados.» É o que está na lei.

Eu pergunto se isto aconteceu.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Não.

Não aconteceu porquê? O conhecimento prévio que nós tivemos foi a tal apresentação em *slides*, em *PowerPoint*, sendo que, por nossa iniciativa, perguntámos: «Então e como é que é? Informação financeira... Obrigações... Onde é que isso entra?» «Ah, isso é confidencial...» E nós respondemos: «Então, mas nós estamos obrigados à confidencialidade pelo Código do Trabalho!» «Ah, não, é confidencialidade para com terceiros!...»

Há muita coisa do projeto de reestruturação que nós não conhecemos, de que nunca fomos informados. O parecer que nós demos, como já disse aqui, foi a um documento que é chamado «plano de reestruturação», mas que, na realidade, não é o plano de reestruturação. Portanto, nós entendemos que, até hoje, nem sequer conhecemos o plano de reestruturação.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ou seja, o que isto significa é que esconderam o processo, atuando à margem da lei.

Sobre o processo de privatização em 2015, a Comissão de Trabalhadores tem o poder de controlo de gestão, também nos termos da lei, e eu pergunto se conheciam, se ouviram falar, se tiveram alguma ideia do

que seriam os fundos Airbus, agora tão famosos, e se sabiam que a TAP tinha sido comprada, ou capitalizada, com dinheiro que, no fundo, era da própria TAP. Pergunto se isto foi do conhecimento da Comissão de Trabalhadores.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Não foi.

Como eu já disse aqui, na altura nós fizemos um comunicado e dissemos que, realmente, aquilo nos parecia tudo muito suspeito e, com certeza, alguém estaria a lucrar com esse negócio, mas não era a TAP, de certeza.

É que, convenhamos, como eu também já disse aqui, os objetivos a que se propõe o tal plano de reestruturação são muito idênticos àqueles que o famigerado Projeto RISE também propunha. E, no Projeto RISE, aquilo que se tira, assim mais empiricamente, é que o Projeto RISE previa uma diminuição da TAP em todos os seus aspetos e um incremento da Azul. Portanto, apoiados nisso e nessa troca que houve, de compra de aviões, a conclusão que tirámos foi que, realmente, alguém estaria a lucrar com isso e não era a TAP, de certeza.

Agora, na altura não tivemos informação dos valores envolvidos, não tivemos informação de quais eram as diferenças. Isso não tivemos, não nos foi dito, não acompanhámos — não acompanhámos porque, claro, não fomos chamados a acompanhar, obviamente —, e portanto, não, não tínhamos conhecimento.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ou seja, mais uma vez, esconderam tudo e atuaram à margem da lei.

Mas, atuando à margem da lei tantas vezes, não há de ter sido por falta de assessores jurídicos, porque foram contratações às dezenas e o mais que havia era gabinetes jurídicos a apoiar.

Não há gabinete jurídico na TAP? Não há serviço jurídico na companhia?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Essa é uma pergunta que nós também fizemos várias vezes.

Quando começaram a aparecer aqueles *outsourcings* jurídicos lá pela TAP — que não era só um, agora já são três ou quatro, agora até há um que é de uma multinacional, a Garrigues, enfim... —, nós também fizemos a pergunta: «Então, mas, espera aí, não há ninguém na TAP, no departamento jurídico, que tenha as capacidades para assumir? Como é que é possível?!»

São pessoas, muitas delas, que lá trabalham há 20 e tal ou 30 anos, que conhecem a TAP, que conhecem o negócio da TAP, que conhecem a parte legal da TAP. Então, e não há ninguém que seja competente para fazer isto? Têm de vir uns fulanos lá de fora, que agora até dizem: «Ai, não, a culpa não foi nossa»? Como é que é? Pessoas que não conhecem a empresa, não conhecem os meandros jurídicos da empresa?

Só para terem uma noção, já agora, por exemplo: desde que a Administração cessante entrou na TAP, todos os processos disciplinares que aparecem, seja por que motivo for, são para despedimento sumário. Ponto. Como é que é possível?!

É que, vamos lá ver uma coisa, há ilícitos que são coisas que não são bem um ilícito, sei lá, esqueci-me de entregar o papel da baixa lá na empresa aquilo é uma falta, mas eu o tenho papel, está aqui. Ai, não é assim tão grave. Mas agora, estou de baixa há sete anos, ando por aí a passear, há factos provados que até tenho outro emprego. Pronto, então se calhar aí justifica-se avaliar se o trabalhador realmente serve à empresa ou não.

Agora, por coisas pequenas, que eu até posso provar que, «É pá, foi erro meu, esqueci-me, mas está aqui.» Mas para despedimento? Pronto, este é um exemplo.

Aliás, aqui há tempos, também no âmbito de um processo disciplinar, nós fomos chamados a estar presentes numa auditoria ao computador de um trabalhador. Estava lá a colega dos jurídicos, que estava com o processo, e apareceu lá uma figura, uma senhora que eu não conhecia.

Então, essa senhora estava lá por conta, salvo o erro, da Rebelo de Sousa, e estava a supervisionar o trabalho da colega dos jurídicos. Uma colega que já lá trabalhava há muitos, muitos anos, que estava mais do que habituada aos processos disciplinares, a lidar, a avaliar, habituada a tudo, e aparece aquela fulana ali a supervisionar.

Eu penso: «Mas agora a colega tem de ter supervisão? Como é que é?» E estamos assim.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Já agora, para termos uma noção, consegue situar um determinado momento a partir do qual esse recurso sistemático aos *outsourcings* jurídicos passou a ser, de facto, sistemático?

É o momento do início da Administração cessante? É o momento de 2015, de 2020? Quando é que notam que há essa mudança?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — O primeiro *outsourcing* de que tivemos conhecimento foi a Rebelo de Sousa e, que nós tenhamos ideia, foi quando entrou a Administração cessante. Antes disso, não tínhamos...

Exato.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Outra coisa que tem ficado clara é que a reestruturação, nomeadamente o número de trabalhadores mandados para o desemprego, foi completamente contraproducente.

Manuel Beja falou em cortes que foram «até ao osso» — a expressão foi dele — e a Presidente da Comissão Executiva reconheceu que faltavam trabalhadores em vários setores, inclusive na parte jurídica, dizia ela.

Há notícias várias de cortes na oferta, com prejuízo para a TAP, devido à falta de trabalhadores. Gostávamos que nos dessem nota dos alertas que fizeram sobre isso e exemplos concretos dessa falta de trabalhadores e dos custos que isso comportou para a operação.

Estou mesmo a terminar, Sr. Presidente.

Aproveitando esta oportunidade, tenho uma segunda questão, que tem a ver com a questão da Manutenção e Energia Brasil, que mencionou há pouco. Tem ficado muito claro, destas audições, o problema que isso representou e tem sido e alertámos para essa questão durante anos.

A pergunta é, também, qual foi a intervenção da Comissão de Trabalhadores? Quem é que alertaram, a quem se dirigiram e qual foi a resposta que tiveram nessa matéria?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Relativamente aos prejuízos para a TAP decorrentes da falta de pessoal. Por exemplo, os cancelamentos de voos, que têm sido mais que muitos e que, pelos vistos, vão continuar a ser: estes cancelamentos de voos, logo assim *a priori*, envolvem uma indemnização de 350 € ou de 600 € e qualquer coisa por passageiro cujo voo foi cancelado. É a indemnização a que o passageiro tem direito por lei.

Depois, imaginemos que o passageiro não vive na cidade onde é o aeroporto, tem de se deslocar para aquela cidade para apanhar o avião. Quando o voo é cancelado assim, em cima da hora, tem de se pagar a estadia do passageiro no hotel onde fica e têm de se pagar as refeições.

Nos cancelamentos que são com tempo, têm essa compensação e depois essa compensação é paga em *voucher* que o cliente pode usar para outra viagem. Ou seja, em vez de o cliente pagar a sua passagem para a altura do voo que vai ser cancelado e voltar a pagar a sua passagem para o voo que vai fazer daqui a seis meses, está a aproveitar aquilo que gastou para a nova passagem. Logo, aqui há perda de receita, por via da indemnização e por via

de que o passageiro acaba por não pagar aquele bilhete por inteiro daqui a seis meses, utilizando um crédito que já tinha. Portanto, há perda de receita.

Depois, o que é que há mais? Temos a questão da imagem da empresa. A imagem da empresa fica altamente prejudicada cada vez que cancelam o voo. Muitas vezes os passageiros, aqueles que fazem mais frequentemente voos em determinadas rotas, sabem que têm de comprar o seu bilhete com bastante antecedência: com sete, oito, seis meses de antecedência. Às vezes, há quem compre com um ano de antecedência, para garantir as férias do ano seguinte e estão a contar com aquilo. Gastaram o seu dinheiro, pagaram o seu bilhete, estão a contar com aquilo.

Chegamos a três meses antes do voo e dizem: «Olhe, o seu voo foi cancelado, e agora só o conseguimos pôr num voo três dias mais tarde do que o que tinha inicialmente.» Isto também prejudica a imagem da empresa.

Se calhar aquela pessoa vai pensar: «Epá, nunca mais viajo na TAP. Então cancelaram-me o voo, só tenho outro daqui a três dias e as minhas férias são de cinco? O que é que eu vou fazer?»

Depois, ainda falando dos cancelamentos, aqueles que são em cima da hora: muitas vezes os passageiros depois têm dificuldade em arranjar um voo. Porquê? A TAP, tal como deve, faz as proteções. Só que, vamos lá ver uma coisa, imaginemos um voo, por exemplo, para o Brasil. Um voo para o Rio de Janeiro no Natal. Está tudo cheio. Se um cancela, aqueles 300 passageiros vão ter de ser protegidos nos voos a seguir. Mas, como está tudo cheio, só se vai conseguir proteger uns daí a dois dias, outros daí a três, outros daí a seis, outros daí a sete... Às tantas, já nem vale a pena a pessoa vir, porque as férias deles já passaram, não é? E não era isso que se entendia: interessava-lhes passar o Natal cá, não lhes interessava passar o Natal no Brasil, não é? Eles vinham cá para passar o Natal.

De maneira que tudo isto tem impactos, quer na receita, quer na imagem da empresa.

E depois ainda há outra coisa. Peço desculpa por me estar a alargar, mas é importante falar disto: não sei se os Srs. Deputados sabem, mas eu trabalho nas reservas da TAP, no *contact center*.

No outro dia, atendia uns senhores que vinham de Oslo para Lisboa, e eles ligaram para nós para confirmar o voo de regresso, porque na vinda tinham tido imensos problemas para embarcar e estiveram 1 hora e 30 no *check-in*. «Houve um problema, estivemos 1 hora e 30 no *check-in*.»

Quando fui ver a reserva — e atenção que isto é do conhecimento da Eng.^a Silvia Mosquera, porque mandei-lhe um *mail* a explicar tudo isto —, o que é que aconteceu com a reserva, que tinha acontecido logo no início? Quem fez a reserva e vendeu o bilhete, quando reservou, o sistema deu-lhe um estado de reserva de US, Unable to Sell. Ou seja, o sistema disse «aquí não há lugares, não podemos vender isto», mas a pessoa não se importou com isso e emitiu o bilhete. E o bilhete ficou em *request*, ou seja, em vez de ficar confirmado, ficou como pedido, por causa da condição em que estavam os voos.

Resultado: o que é que aconteceu quando os senhores chegaram ao *check-in* lá em Oslo? Estiveram lá uma hora e meia porque o colega do *check-in* esteve a emendar aquilo e a confirmar um novo voo para eles poderem embarcar. E eu, quando os atendi, também tive de fazer determinados procedimentos para emendar aquilo, para que ficasse confirmado e para as pessoas embarcarem sem problemas.

Como os Srs. Deputados sabem, a TAP, a Administração, pelo menos a cessante, tem um gosto especial por *outsourcings*, e *outsourcings* para tudo, como já vimos aqui, até para o departamento jurídico e esta reserva foi feita num *outsourcing*, agora não vos sei dizer se por falta de formação, se porque as pessoas ainda estão há pouco tempo a fazer o trabalho e não sabem tudo — como é óbvio, não é? —, mas a verdade é que estas situações são recorrentes.

Portanto, isto também representa perda de receita. Porquê? Imaginemos, por exemplo, que estes senhores compraram o bilhete por 100 €. Quando compraram, não estava nada confirmado, não é? Compraram o bilhete por 100 €. Eu, para conseguir a confirmação, tive de fazer a reserva numa tarifa que custa 300 €, mas não lhes pude cobrar o valor, porque quem fez a asneira, digamos assim, foi a TAP, portanto, não lhes posso cobrar a diferença do valor, ora, aqui há perda de receita e isto é recorrente.

Portanto, a sugestão que fizemos foi a seguinte: ou a TAP investe no *contact center* da TAP — porque o *contact center* tem falta de pessoal, porque quando foram os expedimentos, 90 % dos trabalhadores estavam a contrato e não lhes renovaram os contratos —, ou então a TAP investe na informação como deve de ser, os tais *outsourcings*. Porém, a nossa preferência, obviamente, é que se invista no *contact center* porque são trabalhadores da TAP, que vestem a camisola e que fazem as coisas realmente para que o cliente se sinta acolhido e se sinta bem tratado, digamos assim.

Mas a TAP diz: «Ai, não, isso é muito complicado, investir no *contact center*.» Pois é, antes de entrar o tal *outsourcing*, a TAP teve uma trabalhadeira, mas uma trabalhadeira, para arranjar trabalhadores para o *contact center* que falassem alemão e italiano. Aquilo foi uma luta, até pediram ajuda a empresas de trabalho temporário para arranjarem as pessoas, depois, as pessoas eram entrevistadas, faziam tudo lá na TAP e ficavam como trabalhadores da TAP, mas até a isso recorreram para conseguir arranjar trabalhadores.

No fim, quando já tinham tudo arranjadinho e tinham os trabalhadores, dizem-nos: «Ai, não, isto agora vai tudo: não se renovam contratos nenhuns e vamos para *outsourcing*.» Como é que é?

Portanto, isto é no *contact center*.

Falta de trabalhadores na manutenção, claro que há. Muita, muita. Desde os despedimentos, há muita falta de trabalhadores na manutenção.

Os atrasos que a TAP tem tido não são só por contingências do aeroporto, são por falta de trabalhadores na manutenção, porque não se consegue, com os trabalhadores que há, despachar o avião para estar pontualmente na pista e a TAP não está a conseguir contratar, lá está, porque com as condições salariais que a TAP oferece, estes técnicos, que realmente fazem um trabalho muito técnico, são muito procurados no mercado internacional, portanto, conseguem facilmente arranjar trabalho numa empresa que lhes dê melhores condições.

Onde é que há mais falta de pessoal? Pessoal de cabine, também há muita falta de pessoal de cabine. No entanto, 90 % dos processos disciplinares por «dá cá aquela palha», que nós recebemos dos colegas de bordo é para despedimento. Como é que é? É assim que estamos.

Faltam pilotos? Faltam. Pelas mesmas razões. E é assim que estamos.

Para além de que — já agora, se me permitem, queria só dar uma nota — a Administração cessante descarta tudo quanto fosse apoio social aos trabalhadores.

Até nos chegou a informação de que houve uma tentativa de acabar com o departamento de serviço social, quando a maior parte das empresas está, neste momento, a investir em serviço social

Não sei se respondi, Sr. Deputado.

O Sr. **Presidente**: — Obrigado.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Ainda falta o assunto da VEM.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Ainda falta o assunto da VEM, peço desculpa.

Ora bem, então é assim: quando o Eng.º Fernando Pinto anunciou que se ia comprar a VEM, foi-nos dito que a VEM estava livre de dívidas.

Mais tarde, veio a saber-se que efetivamente não estava. Tinha dívidas ao fisco, tinha dívidas ao Governo, tinha dívidas a toda a gente. A TAP teve de assumir o pagamento de todas essas dívidas.

Desde o início que a Comissão de Trabalhadores tem dito à Administração, que tem dito ao Diretor-Geral de Manutenção, que a VEM não é boa para a TAP, que a VEM não pode continuar assim, que o melhor seria a TAP ver-se livre da VEM, praticamente desde a altura em que a TAP comprou a VEM. Nós temos sempre alertado para essa situação.

Ora, quando o Eng.º Lobato de Faria nos disse «ah, nós vamos fechar a VEM», bem, foi «uau! Espetacular! Ainda bem. Há tanto tempo que estamos à espera disso».

É isto?

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra, pelo Grupo Parlamentar do PSD, o Sr. Deputado Paulo Moniz.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados.

Cumprimento a Comissão de Trabalhadores nas pessoas que os representam e, pegando no fim da sua intervenção, gostaria de fazer uma primeira pergunta que tem a ver com os recursos próprios, em particular do gabinete jurídico. Pedia-lhe que nos dissesse quantas vezes interagiu com a Sr.^a Dr.^a Stéphanie Sá Silva em matéria jurídica da TAP.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Nenhuma, e explico porquê — tem uma explicação — porque a Sr.^a Dr.^a Stéphanie Sá Silva estava no contencioso e a Comissão de Trabalhadores apenas trata de procedimentos disciplinares.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Em relação ao processo ideológico, ou à cambalhota, que vai levar agora o PS, depois de ter nacionalizado a TAP, a iniciar um processo de privatização — anunciado! —, qual é a vossa visão sobre esta cambalhota e este ziguezague?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Ora, como é sobejamente conhecido, penso eu — pelo menos, nós temos publicitado isto muito —, a Comissão de Trabalhadores entende que a TAP não deve, em circunstância alguma, ser privatizada.

A TAP é, nas palavras do Sr. Ministro demissionário Pedro Nunes Santos e nas palavras do Sr. Primeiro-Ministro, António Costa, uma empresa estratégica para o País, garantia da soberania e da diáspora.

Portanto, nós concordamos com isso e vamos mais além: devido à situação geográfica de Portugal, a TAP é essencial para Portugal. É essencial na manutenção da soberania, é essencial na unidade do País, porque temos territórios insulares e, portanto, a TAP faz um trabalho de ligação desses territórios insulares ao continente.

Atenção que, como os Srs. Deputados também sabem, essas ligações, algumas delas, são ao abrigo do serviço público e, como sabemos, o que o privado quer é lucro. Portanto, serviço que não seja rentável... Porque, é assim: a TAP tem de ter determinados voos, regularmente, tenham passageiros ou não tenham! Têm de andar, têm de fazer aquelas rotas, naqueles horários, naqueles dias, tenham passageiros ou não tenham, e claro que isto não será propriamente rentável, não é?!

Portanto, o privado quer rentabilidade, quer lucro e, muito provavelmente, vai recusar-se a fazer operações que não sejam rentáveis.

Depois, temos a ligação à diáspora. Quando os nossos emigrantes entram num avião da TAP, nem que seja na Patagónia, sentem «estamos em Portugal, isto aqui é Portugal». Portanto, é uma ligação importante que eles têm ao país de origem.

Depois, como eu já disse aqui, a TAP, além de dar trabalho aos seus trabalhadores, também dá trabalho a muitos trabalhadores de outras áreas, quer sejam de empresas que fornecem a TAP, quer sejam de empresas de turismo e até mesmo de agências de viagens com quem a TAP tem acordos. Portanto, é muito importante economicamente, também... Aliás, há bem pouco tempo era o principal exportador de Portugal, e por aí se nota, realmente, que é uma empresa muito importante para o País e que não deve cair nas mãos dos privados.

Aliás, aquilo que a história da TAP nos tem demonstrado ao longo dos tempos é que a privatização na TAP não corre bem e, depois, o Estado tem de lá ir meter a mãozinha por baixo e de meter lá dinheirinho, porque senão, de outra maneira, não há TAP.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas, como sabe, a partir deste ano o Estado não pode pôr nem mais 1 cêntimo, é o acordo que decorre daquilo que foi contratado com Bruxelas.

Hoje, o Conselho de Ministros determinou uma avaliação da companhia, numa das decisões com vista ao processo de privatização. Estão a ser envolvidos neste processo de privatização?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Não!

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Já se reuniu com o novo presidente do Conselho de Administração?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Vamos reunir amanhã, às 3 horas da tarde.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Quando é que foi marcada a reunião?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — A reunião foi marcada na semana passada. Ou seja, nós tínhamos intenção de pedir uma reunião ao senhor, para nos apresentarmos e conversarmos um bocadinho, mas antes que tivéssemos oportunidade de o fazer recebemos um *e-mail* da secretária a perguntar se concordávamos em ter uma reunião amanhã, às 3 horas da tarde, ao que nós respondemos «com certeza que sim».

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sabe se houve uma reunião, na segunda-feira, com todos os trabalhadores e/ou sindicatos da TAP?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Uma reunião na segunda-feira? Não, na segunda-feira não tenho conhecimento.

Pausa.

Peço desculpa, está aqui o meu colega a dizer que na segunda-feira foi só com os sindicatos. Peço desculpa.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Então, para segunda-feira foi convocada uma reunião, só com os sindicatos, pelo novo Presidente do Conselho de Administração. É isso?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Sim, exatamente.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Quando é que foi essa convocatória, tem ideia?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Ah, isso eu não sei, porque não sou do sindicato. Não é?!

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sabe se foram todos os sindicatos? É porque ficámos com a perceção de que havia um sindicato ou outro que não tinha sido convocado.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — É assim, sobre esse assunto, realmente, não lhe sei responder, porque nós somos da Comissão de Trabalhadores e, como o Sr. Deputado deve saber, a Comissão de Trabalhadores e os sindicatos têm funções diferentes. Portanto, nós não temos informações do que se passa, nestas questões de reuniões e tal, nos sindicatos, assim como muitas vezes eles também não têm informação das reuniões que nós temos. Não é?! Nós vamos falando, e tal, mas são coisas que, se calhar... Com os sindicatos, temos assuntos mais prementes do que propriamente saber quem é que foi à reunião e quando é que foi a reunião.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Só estava a perguntar porque, uma vez que, nesta semana, vamos ouvir praticamente todos os sindicatos, achei curioso que na segunda-feira tivesse havido esta convocatória — e oportuno, naturalmente.

Queria ainda perguntar-lhe se acompanhou o processo, enfim, de tentativa de despedir um motorista que não estava vacinado contra a covid.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Ouvi falar desse caso... Aliás, muitas das informações, muitas das coisas que se passam na TAP nós sabíamos pela comunicação social, porque a Comissão Executiva não nos dizia.

Portanto, nós sabíamos pela comunicação social e, depois, lá pedíamos uma reuniãozinha — «Olhem, vimos isto. Como é que é?» —, porque com antecedência não sabíamos.

Quanto a esse caso específico, soubemos dele por aquilo que foi falado nos media. Portanto, não tivemos conhecimento, na altura; tivemos conhecimento, sim, pelos media, quando isso começou a surgir publicamente.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Inteiraram-se de algum detalhe sobre o caso? Falaram com o trabalhador?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Não, porque isso nem sequer foi... não sei... Os Srs. Deputados com certeza sabem que a TAP vive muito do rumor, da conversa de corredor. Há muitas coisas que nós sabemos pelas conversas de corredor e, claro, depois perguntamos a quem de direito e isso é confirmado ou não é.

Neste caso específico, isso nem sequer foi conversa de corredor, nem sequer andou por lá o boato. Portanto...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Aquando da contratação da Sr.^a Christine, o ex-Ministro Pedro Nuno Santos encheu o peito, porque era uma contratação fruto de uma ampla consulta internacional, era o supprassumo que vinha para a gestão.

Como é que interpreta toda a equipa de gestão e o acompanhamento político da tutela num processo de reestruturação que vai conduzir a um

verão IATA (International Air Transport Association) — nas palavras, ontem, do Sr. Comandante —, pelo menos próximo do caótico?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Bom, quando soubemos que vinha esta senhora para Presidente da Comissão Executiva, o primeiro pensamento que tivemos foi este: «Então, mas não há ninguém em Portugal? Então, mas não há ninguém capacitado em Portugal para fazer isto? É preciso gastar-se milhões para contratar uma empresa de *outsourcing* para procurar uma pessoa para aqui? Não há ninguém em Portugal? Não há ninguém na TAP que possa assumir isto?» Foi essa a nossa primeira pergunta.

Depois, com o convívio, do que é que nos fomos apercebendo? Que a senhora tinha um objetivo: cumprir o plano de restauração. Se calhar, porque se o cumprisse, coisa para a qual foi contratada e estava a ser paga mensalmente para fazer, depois ainda recebia mais de 2 ou 3 milhões de euros. Não sei se por isso, a senhora e os restantes membros da Comissão Executiva «vai de cortar a direito», sem pensarem em mais nada, sem conhecerem a realidade da empresa, sem conhecerem a realidade dos trabalhadores, sem conhecerem nada. Nada! Mas também não procuraram informar-se, porque, por exemplo, a Eng.^a Silvia Mosquera, que é administradora da parte comercial, não tem a mínima noção de como é que o *contact center* funciona ou o que é que se lá faz. Não tem!

Portanto, aquilo que nós temos dito ao longo deste tempo é que essa Administração tem «andado aos papéis», como se costuma dizer. Eu acho que eles nem sabiam bem, bem o que é que andavam a fazer. Têm «andado aos papéis» — é esta a sensação que temos.

Ah, e depois é tudo muito secreto, é tudo muito confidencial. Transparência, não há. É como eu digo, quanto aos nossos pedidos de documentação — documentação que, por lei, nós temos direito de ter, de ver — dizem: «Ah, não, é confidencial, não pode ser». Portanto...

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — A nós também nos disseram que é confidencial.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Sim, mas vamos lá ver uma coisa, os senhores têm um bocadinho mais de poder de dissuasão do que nós, digamos assim. Não é?!

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Alguma vez reuniu com o Sr. Ministro e o Sr. Secretário de Estado, quer das Finanças, quer das infraestruturas?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Nós reunimos com... Espero não estar a cometer um erro, mas nós só reunimos com o Secretário de Estado Hugo Mendes.

As reuniões que tivemos no âmbito do acionista Estado, no âmbito da informação e negociação dos despedimentos, etc., foi sempre... E mesmo quando viemos aqui, à Assembleia... Quando fomos ao Ministério das Infraestruturas reunimos sempre com o Secretário de Estado, o Dr. Hugo Mendes.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Como é que teve conhecimento do caso Alexandra Reis? E teve conhecimento de que detalhes?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Ora bem, do caso Alexandra Reis tive conhecimento pela comunicação social, por estes senhores que estão todos aqui.

A Oradora apontou para os jornalistas presentes na sala.

São eles os nossos maiores informadores, e foi assim que tivemos conhecimento. Detalhes? Não conhecemos.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Já vimos que a VEM foi considerada um cancro nas contas da companhia TAP e percebemo-lo ontem, inclusive por um dos sindicatos que disse, do Dr. Lacerda Machado: «Este senhor, se ainda lá estivesse, porventura, a companhia continuava aberta e na TAP.»

Qual era a influência e o interesse deste senhor nesta companhia?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Peço desculpa, mas não ouvi bem. Peço-lhe o favor de repetir, peço desculpa.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Eu disse-lhe que, ontem, um dos senhores que cá esteve, do sindicato, disse que se o Dr. Lacerda Machado ainda estivesse na TAP, provavelmente, a VEM ainda estaria aberta e, digamos, na esfera do universo empresarial TAP.

A pergunta que lhe faço é esta: qual é, no seu entender, o interesse e a força, digamos, essa posição, do Dr. Lacerda Machado em relação à VEM e a este negócio da TAP?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Sr. Deputado, não faço a mínima das ideias. Se o senhor tem interesse na VEM, se tem algum interesse desconhecido, enfim, não sei. Não faço a mínima das ideias.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Em relação à entrada no capital dos privados, o período que se sucedeu até à pandemia, como é que classifica em termos de aumento de negócio, de pessoas, de aeronaves? Como é que, empresarialmente classifica esse período?

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Ora bem, como eu já disse aqui, a privatização nunca é boa para a TAP. Historicamente, temos visto isso.

Na altura... Nós não reconhecemos crescimento ou que alguma coisa de bom tenha resultado, para a TAP, dessa gestão. Aliás, resultaram foi coisas más, a começar pelo tal negócio dos aviões e a acabar num resgate que o Estado português teve de fazer.

Para nós, nada correu bem, nada foi bom. É essa a avaliação que fazemos.

O Sr. **Presidente**: — Obrigado.

Penso que tempos consenso em todas as bancadas para fazermos mais uma alteração à ordem, pelo que usa agora da palavra o Sr. Deputado Bernardo Blanco, da Iniciativa Liberal.

Faça favor, Sr. Deputado, para pergunta/resposta, dispõe de 3 minutos.

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

Antes de fazer as perguntas, não vou resistir a fazer um pequeno comentário ao que disse, porque já ouvi três vezes essa posição mais ideológica e vou ter de fazer um pequeno comentário.

Acho que ninguém acredita, sinceramente, que o resgate do verão de 2020 foi pelo facto de a gestão ser privada, porque o Estado, pela pandemia, parou todo o mercado. Por isso, qualquer empresa, em todos os países, precisou de ajuda. Depois, efetivamente, Portugal nacionalizou — e vejo que é essa a posição que defende — e, enquanto os outros países europeus emprestaram ao privado, que entretanto já devolveram, Portugal não recebeu nada.

Mas queria só fazer esse ponto, porque, efetivamente, com o mercado fechado durante uma pandemia, parece-me que o resgate não tem nada que ver com o tipo de gestão.

Há pouco, em resposta ao Sr. Deputado Bruno Dias, falou dos *vouchers* e eu fiquei sem perceber uma coisa, porque disse que a TAP perdia com os *vouchers*. Gostava de saber se nos consegue dizer — assumo que não, mas, pela afirmação, preciso de fazer esta pergunta — quantos *vouchers* é que não foram utilizados nos últimos três anos, em 2020, 2021 e 2022.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Agora vou falar como funcionária do *contact center*: praticamente todos foram utilizados. Porquê? Porque, precisamente devido à covid e à operação ter parado, a TAP prolongou a sua validade.

Um *voucher*, normalmente, é válido por um ano, a contar da data de emissão, mas devido às contingências da covid, ao facto de a operação estar parada, essa validade foi prolongada, precisamente, para o cliente poder utilizar esse *voucher*. Portanto, praticamente nada se perdeu aí.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — A questão é mesmo o «praticamente», porque nós aqui estamos a falar de valores.

Em 2020, 2021 e 2022, a TAP emitiu mais de 1 milhão e meio de *vouchers*. Agora, olhando para as contas a 31 de dezembro de 2022, este montante é de 61 milhões, e 53 milhões é de *vouchers* mesmo sem indemnização. Por isso, se dissermos — e vamos imaginar, até, um número baixo — entre 5 % a 10 %, estamos aqui a falar de 4 ou 5 milhões de lucro, direitinho.

Por isso, mesmo que a percentagem até seja muito pequena, estamos a falar de milhões e, efetivamente, sem termos esses números — que nós também ainda não recebemos, da TAP —, acho que é impossível dizer se a TAP ganha ou perde com os *vouchers*. Uma coisa é a perceção que nós temos, mas, tendo em conta que estamos a falar de 60 milhões, nem que sejam só 5 % desse valor são 3 milhões de euros, efetivamente. Assim, sem

saberemos quantos é que não foram utilizados, eu diria que é impossível saber se a TAP ganha ou perde com os *vouchers*.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Ora, então é assim: eu não tenho esses números, porque, obviamente, não nos são dados. Não é? Mesmo que os peçamos, é confidencial, da empresa, e não os podemos ter.

Mas o que posso dizer a esse respeito é que, não tirando a razão ao Sr. Deputado, a questão é esta: hoje, compro um bilhete por 300 € e, por qualquer razão, tenho um *voucher* de 300 € de reembolso; daqui a seis meses, quero ir para um sítio em que o bilhete que está à venda custa 2000 € e, para esses 2000 €, vou usar 300 € do *voucher*. Ou seja, em vez de ganhar 2300 €, a TAP ganha 1600 €. Isto, multiplicado pelos tais milhões, se calhar, supera esse valor dos tais 10 % que não foram usados.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Eu não vou entrar aqui numa discussão económica, porque isso pressupõe que as pessoas iriam fazer as duas viagens, e, efetivamente, se eu não faço uma viagem e me dão um *voucher*, eu depois faço a viagem seguinte. Por esse pressuposto, digamos assim, não me parece economicamente muito racional. Percebi o ponto, mas penso que, na maioria dos casos, isso não se aplica.

Depois, há outra questão, que é a de a TAP, nos documentos pendentes de voo, ter 61 milhões de euros em caixa, sem pagar nada.

Quando recebemos dinheiro e, depois, só o devolvemos dali a um ano ou um ano e meio, estamos com mais dinheiro em caixa sem estar a pagar nada, porque não há aqui nenhum juro. Em alguns casos, se não estou em erro, até há uma majoração de 10 %, que às vezes é dada. Também não sei o número exato, e, por isso, não querendo entrar numa discussão económica, era só para dizer que nós também já pedimos esses números à TAP, dos

vouchers, e quando os tivermos será mais fácil perceber quantos milhões é que a TAP ganha, ou não, com isto.

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

Tem a palavra para responder, querendo.

A Sr.^a **Cristina Carrilho**: — Ora bem, isto aqui envolveria uma discussão financeira bastante intrincada, e acho que este não é o local para ser feita. De qualquer maneira, agradeço ao Sr. Deputado que nos dê esses números quando os tiver, porque a empresa não nos vai dar. Portanto, seria bom.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Posso mencionar aqui...

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

Sentindo eu que, da parte das bancadas, se prescinde da segunda ronda, passávamos diretamente à terceira ronda. É assim, não é?

Pausa.

Penso que, da parte dos Srs. Deputados, haverá consenso, pelo que passamos diretamente à terceira ronda.

A terceira ronda é individual e cada um dos Srs. Deputados se pode inscrever, tendo 2 minutos para colocar qualquer questão, e o nosso convidado responderá, no fim, a todas elas.

Pergunto quais os Srs. Deputados que se inscrevem para esta terceira ronda.

Pausa.

Inscreeveu-se a Sr.^a Deputada Fátima Fonseca, que tem a palavra.

Faça favor.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Muito obrigada, Sr. Presidente, tenho três blocos de questões, que coloco muito rapidamente.

No primeiro, relativamente ao representante dos trabalhadores no Conselho de Administração, pergunto: o que representou para a Comissão de Trabalhadores esta nova composição do Conselho de Administração, com a presença deste representante? Que tipo de interação têm com ele? — «ele», porque é um senhor — Existem relações periódicas? Que resultados concretos têm alcançado? Tem alguma visão daquilo que permitiria, eventualmente, reforçar o papel deste representante no processo decisório da Administração da TAP?

Segundo conjunto de questões, relativamente ao futuro: na vossa perspetiva, qual a importância, para a TAP, do *hub* de Lisboa? Relativamente ao transporte de passageiros para Portugal, nomeadamente no setor do turismo, consideram que é fundamental manter o centro de operações em Portugal? Os trabalhadores sabiam que, com a privatização de 2015, deixaria de haver obrigatoriedade de manter o centro de operações em Lisboa a partir de 2021?

Por fim, o último bloco de questões — e termino já, para lhe dar espaço para responder — é mais para clarificar dois aspetos que, na verdade, resultam das intervenções que fizeram até agora. Em primeiro lugar, foi já aqui referida a questão da senhora polaca, e pergunto se sabem quem conduziu o processo de contratação. Por último, eu não terei, eventualmente, percebido bem, mas referiu-se a contornos, vamos dizer assim, pouco claros relativamente ao pagamento de indemnizações e prémios, sobretudo num

ano em que a empresa dava prejuízo, e eu pedia-lhe para elaborar um pouco mais sobre este tema, se possível.

Muito obrigada.

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

Tem a palavra para responder, no tempo que entender.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Ok, então, relativamente aos Sr. Representante dos Trabalhadores no Conselho de Administração, nós não temos reuniões periódicas, digamos assim. No entanto, temos contato, sim, e quando é preciso falamos um com o outro.

Resultados práticos, não vejo. Inclusivamente, ele queixou-se — já foi há uns tempos, atenção, não sei se entretanto mudou, mas, na altura, era assim — de que não conseguia introduzir assuntos na ordem de trabalhos para as reuniões do Conselho, porque diziam: «Ah, a ordem de trabalhos já está fechada! Agora não se pode introduzir assuntos».

Depois, diferença, não creio que esteja a fazer alguma. Nós fizemos um plenário e convidámo-lo para estar no plenário, obviamente. Ele é representante dos trabalhadores, portanto... Respondeu-me: «Ah, eu não me posso comprometer assim com os trabalhadores. Isso não pode ser, não me posso comprometer assim!» — deixo à consideração.

Relativamente à importância do *hub* em Lisboa, o *hub* é muito importante, não só para a TAP. É muito importante para a concessionária, também, porque a TAP detém 60 % de ocupação no *hub*, 60 % da operação, e, portanto, é o maior cliente que eles têm. Se a TAP sair do *hub*, há aqui uma perda de proveitos.

E é extremamente importante para a TAP, porquê? Porque nós, no *hub*, conseguimos fazer coisas que também não conseguíamos. Por exemplo, temos voos que têm ligações de 50 minutos, o que só é possível tendo ali o

hub e tendo ali pessoal que possa envidar esforços para que os clientes consigam fazer essa transferência de um voo para o outro e chegar ao destino com as malas. Se não tivéssemos um *hub*, isto não seria possível de fazer, obviamente.

Depois, o *hub* também é importante para os passageiros, porque com este tipo de ligações não perdem tempo; ou não perdem tanto tempo, não é? Se alguns são mais descontraídos, até estão de férias e não se importam muito, há outros que não são; há outros que querem, realmente, chegar ao seu destino com prontidão, com facilidade e com rapidez, o que apenas é possível existindo este *hub*.

Funcionalidades, o *hub* tem muitas. Nos nossos *lounges*, os passageiros, os clientes, têm acesso a uma série de serviços: casas de banho, duche, refeições... Portanto, têm acesso a uma série de serviços entre voos, dos quais podem desfrutar.

Portanto, para nós, o *hub* é da máxima importância, quer para a TAP, quer para a ANA, quer até para o País.

Depois, quanto à senhora polaca, pois não sei quem é que a contratou; não fomos informados, como eu já disse. Houve, realmente, uma circular interna a dizer que a senhora vinha e o que é que vinha fazer, mas depois, a partir daí, não tivemos mais informação.

Podemos presumir que esta contratação tenha sido gerida pela área de Recursos Humanos, porque, supostamente, todas as contratações têm de passar por aí. Agora, mais não sei; não sabemos, não temos informação.

Relativamente ao pagamento das tais indemnizações, como eu já disse, o único facto concreto que temos são as tais de 2018, sendo que é do conhecimento comum, entre os trabalhadores da TAP, que estas indemnizações têm vindo a acontecer ao longo dos anos, não é só de agora. Não é só de há três anos para cá, não é só de há cinco anos para cá, têm vindo a acontecer desde há bastante tempo, mas, realmente, o único exemplo

concreto que temos é esse de 2018, porque foi do conhecimento público, e mais nada.

É tudo feito com segredo, é tudo feito por baixo dos panos, e não é suposto ninguém saber, não é?! Só que, como eu já disse também, ali há muita conversa de corredor e sempre se vai sabendo qualquer coisa.

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

A Sr. Deputada Fátima Fonseca pediu a palavra?

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Sr. Presidente, creio que apenas não foi respondida uma questão que coloquei, sobre se os trabalhadores sabiam que com a privatização de 2015 deixaria de haver obrigatoriedade de se manter o centro de operações em Lisboa.

O Sr. **Presidente**: — A questão colocada tem a ver com o conhecimento, por parte da Comissão de Trabalhadores, sobre a manutenção, ou não, do *hub* naquilo que eram os pressupostos da privatização de 2015. A pergunta da Sr.^a Deputada era no sentido de saber se tinham conhecimento de que a previsão era de que não havia garantia para isso. Penso que interpreto bem a pergunta da Sr.^a Deputada.

Se faz favor, se puder dar-nos esclarecimentos.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Peço desculpa Sr.^a Deputada, falhei essa.

Não, não tivemos conhecimento de que, em 2015, o *hub* estaria em risco. Não, não tivemos conhecimento.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, penso que a questão está esclarecida.

Se estiverem todos de acordo, dávamos por terminada esta primeira audição, agradecendo à coordenadora da Comissão de Trabalhadores da TAP, Cristina Carrilho, e a quem a acompanhou, o facto de ter prestado estes esclarecimentos e desejando as melhores felicidades na vossa missão.

Os trabalhos da nossa Comissão vão continuar, daqui a alguns minutos. Faço a proposta de uma pausa de 5 minutos, para começarmos a audição seguinte, que temos já agendada.

Muito obrigado e até já.

Eram 16 horas e 11 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Muito boa tarde, o PSD está já a caminho, mas, como já estamos atrasados, vamos retomar a nossa reunião.

Eram 16 horas e 26 minutos.

Temos agora a audição do dirigente do Sindicato dos Aeroportos de Manutenção e Aviação (STMA), Sr. João Varzielas, que vou receber, pelo que suspendo os trabalhos por uns momentos.

Pausa.

Srs. Deputados, quero cumprimentar e agradecer a presença e disponibilidade do Sindicato dos Aeroportos de Manutenção e Aviação, o STMA, na pessoa do Sr. João Varzielas e de quem o acompanha, para nos prestarem esclarecimentos no âmbito da Comissão de Inquérito.

Vamos começar pelo Grupo Parlamentar do Partido Socialista. Vamos fazer uma primeira ronda por cada um dos grupos parlamentares com três minutos de pergunta/resposta, depois poderemos ter uma segunda ronda de

dois minutos por cada grupo parlamentar, com resposta individualizada a cada grupo, no final, e, ainda, se for solicitado, uma terceira ronda com perguntas de cada um dos seus Deputados.

A qualquer momento, caso seja necessário, poderemos suspender os nossos trabalhos, por isso, sintam-se à vontade para o solicitar.

Não sei se têm alguma apresentação inicial para fazer, pergunta que eu não fiz logo no início, mas pergunto se têm.

O Sr. Sr. **João Varzielas** (Dirigente do Sindicato dos Aeroportos de Manutenção e Aviação): — Sr. Presidente, boa tarde a todos.

Sr. Presidente, Srs. Deputados, de facto, tinha aqui um texto introdutório muito ligeiro para enquadrar depois nas perguntas que se seguem.

O Sr. **Presidente**: — Tem, então, a palavra.

O Sr. **João Varzielas**: — Ex.^{mo} Sr. Presidente, Ex.^{mos} Srs. Deputados: Permitam-me extrapolar a visão que ultrapassa largamente a existência do STMA, pedindo, desde já, desculpa por alguma coisa que possa ser dita e que possa ferir alguma suscetibilidade pela falta de jeito para o chamado «politicamente correto», arte que não me assiste.

Fala-se muito dos 500 000 € de Alexandra Reis como se tal fosse, de facto, o problema da TAP. De facto, e com o decorrer desta Comissão, é frequente ouvir nas bases que o que se trata aqui é da disputa de lugares no Hemiciclo e pouco dos reais problemas da TAP.

Cabe um ponto de reflexão: a TAP vem sofrendo, ao longo de muitos anos, ataques sucessivos e enumera-se, desde já, a primeira grande estocada que lhe foi infligida, ou seja, a criação da SGPS.

Citando um Diretor-Geral, que atravessou todos ou quase todos os

acontecimentos e que um dia disse: «é preciso não perder o objetivo de vista».

Colocado este introito, alguém se lembra, de tempos a tempos, de fazer girar a lâmina dentro do dorso para que a ferida não feche rumo ao tal objetivo que não querem perder de vista.

Relativamente a este último, passaram de caravelas à pressa para o «privatize-se já», considera-se que seja a maneira mais fácil de passar um pano por cima de tudo que correu ao longo de todos estes anos e que ultrapassa bem o meio milhão de euros.

O Sr. Presidente: — Muito obrigado, pela apresentação inicial.

Vamos então iniciar a nossa ronda de pergunta/resposta, dando a palavra à Sr.^a Deputada Fátima Fonseca.

A Sr.^a Maria de Fátima Fonseca (PS): — Muito obrigada, Sr. Presidente.

Cumprimento os representantes do STMA, agradecendo, desde já, as suas palavras iniciais e tranquilizando-o, porque nenhum de nós aqui procura o «politicamente correto», nós procuramos, sim, a verdade, porque é a verdade e toda a verdade que esta Comissão está vinculada a descobrir.

Ora, se me permitisse, começo por um primeiro conjunto de questões relacionadas com o papel ativo dos sindicatos na vida da TAP, na gestão da TAP.

Nós tivemos aqui o Dr. Manuel Beja, antigo presidente do Conselho de Administração, que manifestou nesta Comissão a vontade de manter uma relação boa entre a Administração e os trabalhadores.

Primeira questão: quais os canais institucionais de diálogo que foram implementados entre a Administração e os sindicatos, centrando a pergunta, em particular, no período que releva para esta Comissão Parlamentar de

Inquérito, tal como foi definida, nos anos de 2020 a 2022?

O Sr. **João Varzielas**: — Vou responder muito sucintamente: o STMA conheceu, pela primeira vez, ou, pelo menos, conheceu o rosto do Dr. Manuel Beja nesta Comissão.

Posto isto nunca tivemos conversa nenhuma com ele.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Tem alguma explicação para a não existência desses canais de diálogo e considera que essa situação, eventualmente, terá prejudicado as decisões de gestão da companhia?

O Sr. **João Varzielas**: — Se prejudicou ou não, eu não o posso afirmar dessa maneira.

Era salutar, perante o clima que se instaurou na TAP, que esses encontros fluíssem e que as conversas acontecessem, parte a parte, quanto mais não fosse, para ouvir e captar opiniões que pudessem conduzir a uma menor penosidade e a uma situação menos dolorosa do que foi este exercício.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Ontem foi aqui dito por representantes de outros sindicatos que existem tripulantes que auferem pelo salário mínimo e muitos menos de 1000 €.

A questão que coloco é a seguinte: em termos de práticas remuneratórias da empresa, de que forma são definidas as remunerações dos trabalhadores nas suas várias componentes? É possível detalhar um pouco a forma como a estrutura remuneratória dos vários trabalhadores é configurada num período, chamemos-lhe, normal?

O Sr. **João Varzielas**: — As remunerações dos trabalhadores, e atenção, aqui faço um aparte, porque não me vou pronunciar sobre colegas

de bordo, sejam eles tripulantes de cabina ou de *cockpit*, porque não abrangemos esses trabalhadores e, portanto, não vou tecer comentários até porque não conheço.

Relativamente aos trabalhadores de terra, as variáveis, o que compõe a massa salarial está tipificado em acordo de empresa, bem escalonado. Se concordamos ou não com esses valores, essa será outra questão, mas, de facto, está tudo tipificado em acordo de empresa.

De algum tempo a esta parte começou a acontecer dentro da TAP algo que não é entendível: o pagamento de avenças que saem fora do jugo do acordo coletivo de trabalho, mas que já são atos de gestão, quiçá, para prender trabalhadores, entre de outras situações.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Tinham conhecimento da prática da TAP relativamente a pagamentos indemnizatórios ou outros a administradores e trabalhadores? Consegue dar-nos alguns exemplos de situações desse tipo?

O Sr. **João Varzielas**: — Conhecimento temos — como, creio, já alguém disse aqui nesta Comissão —, dos corredores, porque, de facto, não nos é conferido o acesso a esse tipo de documentação. Penso que isso será mais do pelouro da Comissão de Trabalhadores e não de um qualquer sindicato.

De vez em quando, lá calha cair um papel na máquina fotocopadora errada e temos acesso a alguma coisa, mas é só de vez em quando.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — O conjunto de medidas que estão contidas no plano de reestruturação terão sido desenhadas e aprovadas para salvar a TAP num momento muito exigente da empresa, enquanto pilar-chave para a economia portuguesa.

Olhando só para 2019, um ano antes da pandemia, o contributo da TAP para a economia em Portugal era entre 2,3 e 2,6 mil milhões de euros e a TAP empregava nesse ano cerca de 10 000 trabalhadores.

Considera que os auxílios de Estado foram essenciais para garantir a viabilidade da companhia naquele momento?

O Sr. **João Varzielas**: — Para lhe responder, com franqueza, para já, há que fazer a dicotomia das TAP, porque quando se fala em TAP imagina-se o logo, o avião e os funcionários, mas, de facto, há várias TAP e não foi à toa que, na minha introdução, eu falei na criação da SGPS.

Temos a TAP transporte aéreo e temos a SGPS que, já agora, se complementam funcionalmente uma à outra e que será demasiado perigoso que uma venha a ser desmembrada, ficando a outra desprovida desses serviços.

Obviamente que a TAP no seu todo, se quisermos falar assim, é por demais importante, quanto mais não seja, se fosse só de uma maneira direta, para os postos de trabalho que agrega e multiplicar isso por qualquer coisa vezes sete, penso que é esse o racional, portanto familiares e empresas agregadas.

Obviamente que, depois, há a componente da segurança social e há todo o manancial de fornecedores da própria TAP que auferem e promovem negócio via TAP com alguma intensidade e acho que esses números foram já demasiado badalados acerca da magnitude desse assunto.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Portanto, assim, em grandes números, pelo menos, em grandes ordens de valores, quantos seriam os postos de trabalho, diretos e indiretos, que seriam perdidos em caso de insolvência da companhia em 2020?

O Sr. **João Varzias**: — Sr.^a Deputada, vou pedir-lhe que repita a pergunta, por favor.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Quantos seriam os postos de trabalho, diretos e indiretos, que seriam perdidos em caso de insolvência da empresa em 2020?

O Sr. **João Varzias**: — Em 2020! Tanto quanto nós sabemos, os postos de trabalho diretos dentro da TAP tiveram uma redução de cerca de 4000, e, portanto, daí conclui-se que são 4000 famílias afetadas, 4000 — e, agora, passando em tom de brincadeira, que não tem brincadeira nenhuma — mercearias afetadas, 4000... e é por aí adiante.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Segundo o relatório de gestão e contas consolidadas da TAP de 2021, assim como o conjunto de comunicados que a TAP fez à CMVM, o objetivo dos acordos de emergência seria procurar uma solução consensual para viabilizar e reestruturar a empresa.

Pergunto: o que conhecem, em concreto, do plano de reestruturação, além daquilo que é público e que consta, por exemplo, do comunicado da TAP à CMVM, de 11 de dezembro de 2020? Como foram conseguidos os acordos de emergência e, em particular, como percecionam a existência de medidas voluntárias? Acompanharam-nas e quais os resultados que objetivamente atribuem a essas medidas?

O Sr. **João Varzias**: — Eu vou começar a responder pelo fim.

Relativamente ao acordo de emergência, nós não o conhecemos todo. Trouxemos aqui o que nos foi enviado desse acordo de emergência para subscrever, que terei todo o prazer em deixar à Comissão, em que até no

próprio texto não se percebe bem o que é que está, de facto, a ser estruturado, ou seja, se são os Transportes Aéreos Portugueses, S.A., se é a TAP, SGPS — e recebemos este documento debaixo de estrita confidencialidade.

Portanto, acho que não é de lisura, numa situação desta natureza, que afeta os trabalhadores da maneira que afeta, colocar as organizações sindicais, todas elas, sob este cutelo.

Respondendo-lhe agora aos acordos de emergência, acho que foi consensual, consensual por todos, que eles eram exacerbados nas medidas que eram aplicadas.

A verdade é que no decorrer desse processo houve uma divisão — e, atenção a isto que eu vou dizer, não falando das organizações de bordo, portanto, pilotos e tripulantes de cabina — que nós não entendemos, em que se criaram dois grupos para celebrar esses acordos de emergência, sendo que eles são iguais.

Não percebemos é o porquê da divisão. Obviamente ele foi assinado por uma parte, há notícias a dar conta que foi uma grande vitória, nós não concordamos com isso, e acabámos por assinar o acordo de emergência, sendo que as alterações que achávamos que deviam figurar naquele acordo seriam, de facto, se à data x foram atingidos os níveis de 2019, e era isto que o sistema pretendia na altura, cessa o acordo de emergência e voltará a normalidade. Ora, tal posição não vingou e acabou por ficar nos moldes atuais.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada Maria de Fátima Fonseca, pede a palavra para que efeito?

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Apenas para fazer uma interpelação à mesa, Sr. Presidente, porque, se possível, gostaríamos de solicitar o documento.

O Sr. **Presidente**: — Pedia que, no final desta ronda, depois, se fosse possível, como mostraram disponibilidade, que ficássemos com o documento para fazer parte da documentação da Comissão. Se tiver uma cópia, nós próprios faremos entrega imediatamente através do nosso sistema de *e-mail*.

Passo agora a palavra, pelo Grupo Parlamentar do PSD, ao Sr. Deputado Paulo Moniz.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, cumprimento novamente as Sr.^{as} e os Srs. Deputados e os Srs. Representantes do Sindicato dos Aeroportos de Manutenção e Aviação.

Atendendo à natureza e ao âmbito particular do vosso sindicato, perguntava-lhe como é que vê a empresa VEM, Engenharia, do Brasil, no universo TAP e como é que foi a passagem desta empresa pelo grupo.

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Ora bem, é bom recordar que o STAMA existe desde 2018. Posto isto, se me faz a pergunta enquanto organização sindical e seu Presidente, não lhe posso responder porque não apporto essa história para trás. Tenho as minhas opiniões pessoais relativamente a essa matéria, mas não é institucional, obviamente.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Hoje soubemos que o Governo dá o arranque do processo de privatização com a deliberação do Conselho de Ministros para proceder à avaliação da empresa. Face a um processo de nacionalização 100 % pública e a 3200 milhões de euros neste processo, como é que entende agora esta rapidez em privatizar a TAP?

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Vou tentar dizer isto com elegância.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Diga como entender!

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Para já não vemos com bons olhos e por uma questão simples. Em 2015, navegava eu noutras águas. Saiu agora, há relativamente pouco tempo, em tribunal administrativo, uma sentença que dita que a privatização de 2015 não precavia e não salvaguardava, de maneira nenhuma, entre outras coisas, a permanência do *hub*, como lhe queiram chamar, ou da base, em Lisboa, até porque dificilmente isso será garantido legalmente, seja por quem for, porque é uma razão de capital. Quer dizer, quem tem a maior parte de capital manda e ponto final.

O que nos está a parecer aqui é que, e olhando para o processo de reestruturação levado a cabo pela gestão, a maneira como foi levado, com algum cinzentismo de ação, isto tem uma radiografia de alguém colada ao processo de compra. Não é uma afirmação, é o que me quer parecer.

Já agora, queria ressaltar aqui que, dentro do que se vai vendo na comunicação social, se fosse a Ibéria seria muito perigoso, se fosse a Lufthansa era igualmente muito perigoso, porque a TAP correrá certamente o risco de ver a sua frota de médio curso desaparecer e ficar, portanto, só com o longo curso. Não esquecer que a Portugália já passou para a SGPS, que é tal empresa para ser vendida. Esta é a nossa convicção e não passa disso.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas percebe que este, aparentemente, é um processo inevitável, segundo as declarações do Governo? Queria também ver a sua opinião sobre o seguinte: há uma mudança radical entre «as caravelas, o interesse estratégico nacional e a TAP será sempre pública» para, hoje, um Conselho de Ministros que manda fazer uma avaliação e para notícias que, em julho, o processo deve estar a rolar. Como é que entende

isso? Quer dizer, como é que se muda uma visão política de um país em dois anos, três anos? Entende que isso é de um Governo que sabe o que quer para o País e para a empresa?

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Nós, STAMA, não nos dedicamos a controlar o Governo, sabe? Mas não entendo isto como racional, de todo. Não se fazem as declarações, e é preciso ver que mudaram atores políticos, entretanto, da grandiosidade da TAP, das quais eu não discordo em nada, não «joga a bota com a perdigota» com a pressa do que parece querer ser feito agora amiúde e não se sabe bem em que moldes, correndo-se seriamente o risco de cometer os mesmos erros de 2015.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Embora agora tenha consciência de que, por razão dos compromissos com Bruxelas, o Estado não pode mais pôr 1 cêntimo que seja na companhia.

Há pouco falou na radiografia do esqueleto, esclareça melhor o que é que queria dizer que eu não percebi muito bem.

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Pode repetir, Sr. Deputado?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Há pouco pareceu-me ouvi-lo falar na radiografia ou de um esqueleto, não percebi muito bem qual era a imagem que nos tentava passar.

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Vai ao encontro da sua última alegação que diz que, de facto, o Estado não pode injetar mais dinheiro na TAP. Há uma expressão muito useira, que é costume ouvir em Portugal de que somos muito bons alunos, de facto. Somos todos bons alunos, obedecemos a Bruxelas, Bruxelas é o Deus todo-poderoso sobre esta nação independente.

É bom que se reflita sobre o que é que o Governo italiano fez com a Alitalia, de 2017 em diante, quanto é que investiu, quanto é que injetou, se foi ao arrepio... Quer dizer, se uns podem e os outros também podem. Aliás, a Air France também teve, e com aquelas declarações que não foram nada polémicas, foram muito patrióticas, do então, ministro que dizia «é o que for preciso».

Queria dizer que só — e eu também posso deixar este documento se quiserem, ok? — a injeção na Alitalia, antes da reestruturação e da formação da ITA Airways foi qualquer coisa de astronómico. Apareceu a ITA e agora, curiosamente, a Lufthansa aparece interessada em comprar a ITA.

Portanto, fazendo analogias a isto, há aqui uma peça que joga nos dois lados, e estamos a falar da Lufthansa obviamente, não me custa nada a perceber que há algum paralelismo neste tipo de negócio. Faço-me entender?!

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Confesso que... Mas, seguramente por dificuldade minha, não percebi o paralelismo, porque a questão aqui é, o Estado português ter um compromisso, que assumiu, de a reestruturação obrigar a não poder haver mais nenhuma ajuda de Estado. Há bocadinho falou, percebi eu, nos esqueletos e que, portanto, estava montado aqui eventualmente algum cenário e era isso que eu não estava a perceber.

O Sr. **Jorge Varzielas**: — O esqueleto é a construção da peça para ser trabalhada, não tem nada a ver com ossos.

Sr. Deputado, o que se passa realmente na TAP, e voltando à parte da construção, foi, no nosso entender, atabalhado todo e qualquer processo de reestruturação, que não é do conhecimento de ninguém. Acho que ninguém tem conhecimento do processo de reestruturação.

Estamos a trabalhar, ou trabalhamos, com base em alguns *slides* com informação muito parca e obviamente que daí só podemos tirar ilações e deduções. Não temos matéria, de facto, para poder apontar o dedo de forma contundente, a não ser tudo aquilo que a gente vem dizendo aqui nesta Comissão.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Aproveitando a sua estada, porque, de facto, já ouvimos muitos sindicatos ontem e hoje estamos a ouvir outros tantos, gostaria que me ajudasse a perceber se houve alguma convocação para alguma reunião esta semana com os sindicatos ou com todos os trabalhadores. Gerou-se aqui alguma confusão e se me puder ajudar a esclarecer agradeço.

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Houve uma reunião com o Sr. Luís Rodrigues. Aliás, houve várias reuniões na TAP, houve uma com o Luís Rodrigues na semana passada e, de facto, não estavam consagrados todos os sindicatos nessa convocatória.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Quando é que foi?

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Tinha de ir à agenda. Foi na terça, quarta, por aí, da semana passada.

Mas deixe-me esclarecer aqui também, para não haver más interpretações acerca da não presença de alguns sindicatos nessa mesma reunião, que era a terceira ocorrência de reuniões com a TAP em que algumas organizações não eram convocadas. Aliás, isso deu a natural celeuma no seio dos trabalhadores, mas nós mantivemos a calma.

A posteriori surge então uma dita carta aberta da qual o STAMA não foi subscritor, até porque não foi contactado por nenhum dos seus pares e, portanto, não podia estar lá a dita rubrica.

Sabendo nós o que aconteceu, endereçámos um *e-mail* ao Sr. Luís Rodrigues, dizendo-lhe que estaria nas mãos dele parar com estes sectarismos que — atenção! — não lhe são imputados, de todo. E ele, de facto, convocou os sindicatos em falta, neste caso, nós, para estarmos presentes nessa reunião e regularizou uma situação que nunca devia ter acontecido, a nosso ver, mas cuja gravidade também não é por aí além, faz parte das lides sindicais estas coisas que de vez em quando acontecem.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Os senhores foram o único sindicato excluído?

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Fomos.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Tiveram alguma explicação para este facto?

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Da parte da empresa não, até porque, como lhe digo, não é imputável à empresa. Uma coisa que nasce e é pedida pela parte sindical não é imputável à empresa, portanto, não podemos pôr nesse rol a empresa ou o seu administrador.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Agora que, aparentemente, vai haver a pressa de privatizar novamente a TAP pelo mesmo Governo que a achava às caravelas, estão envolvidos em alguma parte deste processo? Já foram contactados?

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Negativo.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Para finalizar aqui a intervenção, gostaria que nos dissesse como é que veem esta ingerência política, se a sentem, se tiveram alguma reunião com ministros e/ou secretários de Estado e qual é a vossa visão, enquanto organização sindical, desta permanente confusão entre o Governo, a gestão da empresa, a empresa. Como é que veem isso?

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Ora, para já, não sei se isto é extensível aos outros, mas não é disso que estamos a falar, a nossa visão é a de que lidamos com o Conselho de Administração, ponto, e é com ele que devemos lidar.

O acionista, seja quem for o acionista, não quer dizer que não haja reuniões a pedido de um ou de outro, mas que servirão especialmente de alertas e para discutir pontos de vista, com o objetivo de que a Administração possa tomar ou ter em conta as particularidades que possam vir a surgir.

No nosso decurso com o anterior Ministro das Infraestruturas, assim como com o Secretário de Estado, devo dizer que foi, pela primeira vez, o único político que, sem peneiras — e passe a expressão —, nos disse aquilo que ia fazer ou o que era para fazer e quais eram os objetivos, doesse ou não doesse, e disso lhe agradeço a honestidade. Não quer dizer que concorde, mas agradeço-lhe a honestidade. Relativamente ao *gap* comunicacional, de facto, é com a gestão da empresa e com mais ninguém.

Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra, pelo Grupo Parlamentar do Chega, o Sr. Deputado Filipe Melo.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Muito obrigado, Sr. Presidente. Cumprimento os senhores representantes do STAMA, Sr. Jorge Varzielas, Sr. Eng.º Eduardo Marcos, Sr. Fernando Simões.

Sr. Jorge Varzielas, ouvi a sua curta, mas explícita intervenção inicial e devo dizer-lhe que tocou num ponto chave com o qual concordo particularmente, a questão da TAP SGPS. Tenho dito isto vezes sem conta, importa dividir o que é a TAP boa, que é a TAP S.A., do que é o ativo tóxico no que diz respeito à aviação, a TAP SGPS, que, como é sabido, é uma bolha que leva tudo atrás, incluindo a VEM Brasil e que foi provavelmente o negócio mais ruinoso para a TAP. Ora, sabendo nós que a TAP tem excelentes técnicos de manutenção — podemos dizer até que serão dos melhores da Europa, que demoram anos a ser formados —, vamos comprar uma empresa que se revelou um desastre com mais de 1000 milhões de prejuízo e o responsável por essa compra foi Fernando Pinto, o mesmo que depois foi contratado para prestar serviços de consultoria à TAP, já depois de ter saído, por um valor astronómico.

Era precisamente por aqui que eu queria que o Sr. Presidente nos desse uma breve explicação desta compra desastrosa, da mesma pessoa que comprou voltar para a TAP com um contrato megalómano e a questão também da TAP SGPS, com a inclusão da VEM Brasil.

Muito obrigado.

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Sr. Deputado, antes de mais, quero fazer uma correção, mencionou o Sr. Eng.º Eduardo Marcos, de facto, aconteceu-lhe algo inesperado e familiar e ele não pôde vir, tendo esta Comissão sido informada de que foi substituído pelo Sr. Pedro Cardoso, aqui à minha esquerda.

Relativamente ao Sr. Eng.º Fernando Pinto, lá está, vou entrar num dilema porque, volto a dizer, venho cá convocado como Presidente do

STAMA e o STAMA aparece em 2018. Obviamente, que eu tenho algum conhecimento de algumas coisas, mas a minha pessoa residia noutra organização sindical e não sei se será muito ético, até porque esse sindicato já cá esteve a prestar declarações, da minha parte responder a isso. Se me pedir a título pessoal e ficar devidamente registado em ata, não me oporei, certamente, a prestar as minhas opiniões pessoais acerca disso.

Ora, o negócio da Swiss Air, como bem se lembram, foi ruinoso, aliás, eles conseguiram fazer a migração do sistema informático de reservas para a Suíça e daí mais milhões, portanto, supera largamente os 500 000 da D. Alexandra Reis, mais milhões em cima de milhões, que quase matou a TAP, não fosse a Swiss Air entrar no buraco também. Após isso, e se a memória não me falha, o Sr. Fernando Pinto — e atenção, é mesmo se a memória não me falha, porque pode falhar —, entra em diligências para a aquisição dos restos mortais da então Varig, portanto, tentando, com o Stanley Ho, fazer a aquisição da Varig e da VEM, que se veio a manifestar um autêntico sorvedouro de dinheiro. Aliás, essas conversas foram amplamente tidas aquando do processo de 2015, nunca se chegou a grande conclusão sobre isto, portanto, pelo menos do conhecimento público e sindical, a verdade é que criou um monstro.

Tentando uma coisa que disse, chamando à TAP SGPS a parte tóxica ou a TAP má, permita-me corrigi-lo, está enganado, a parte tóxica é, de facto, ultramarina, ou era de facto ultramarina, portanto, eram os resquícios mortais da Varig. Aqui, em território nacional e com as empresas que de facto compõem a SGPS, isso não se dava, poderia haver problemas de gestão aqui e ali, e havia-os, certamente, mas não era propriamente tóxico, *ok?* Acho que ambas as partes se complementam. Posso dar-lhe um exemplo do que não deve ser feito. Nós não temos associados na Cateringpor, mas, neste momento, a Cateringpor está metida no baralho desta privatização, ou venda, ou alienação, o que se queira chamar.

Na altura, soubemos que alguém tinha um projeto em estudo para a criação, e agora veja-se bem o conflito de interesses aqui. O Sr. Ari Kté tinha em desenvolvimento, e depois acho que isso foi parado, uma empresa de *catering*, daquelas de sandochas empacotadas, para servir nos aviões, aquilo que se deve servir aos passageiros com parcimónia, ao invés do bom serviço que a TAP tinha e, paralelamente, metem a Cateringpor, que cobrava à TAP por acerto de contas, também acho que era isso que acontecia no final do exercício, e não faz sentido nenhum, até porque não é uma TAP má, dava lucro, ou se não dava lucro, por acerto de contas, não dava prejuízo. São duas coisas distintas que gostaria de frisar aqui.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Muito obrigado, Sr. Presidente, pela clareza da resposta. Gostava também de lhe perguntar outra coisa: tem sido público que o sindicato a que preside sempre defendeu a intervenção do Estado, a participação do Estado na empresa, para bem da empresa, naturalmente. O que lhe pergunto diretamente é o seguinte: a intervenção que nós vemos do Estado na empresa, era a mesma intervenção que o vosso sindicato reclamava, ou não era esta a ingerência que vocês estariam à espera?

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Este modelo não foi o modelo que nos agradou, de todo. Achávamos que, de facto, podia ter havido outro tipo de intervenção, com menos custos, porque vamos lá ver uma coisa, quando se despedem pessoas, paga-se imediatamente, ou faseado, conforme o acordo, mas paga-se a indemnização ao trabalhador. Cria-se uma má imagem, tudo isto tem reflexos, e depois vimos a assistir a coisas como, recentemente, em que a TAP está, neste momento, a contratar pessoas, e nós, na aviação, temos uma expressão muito gira, para quem começa a atividade com 30 segundos de antiguidade, já assumir posições de chefia, agora, na operação.

E portanto, um eventual ou um subcontratado a assumir funções de chefia, expliquem-me lá como é que se consegue acautelar o bom funcionamento de uma empresa nestes termos, a sua segurança e tudo mais. Acho que isto é o mundo virado ao contrário, o que está a acontecer na TAP é um mundo virado ao contrário, de facto.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Presidente disse, há instantes, que nunca reuniu com o Presidente do Conselho de Administração, facto que é transversal à grande maioria dos sindicatos. Pergunto-lhe: chegou a reunir, na ausência deste, com o Ministro das Finanças ou com o Ministro das Infraestruturas para demonstrar as vossas preocupações?

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Reunimos, salvo erro, três vezes no Ministério, duas delas tinham a ver diretamente com a TAP. Obviamente, tentámos, nessa conversa, puxar a sua empresa afiliada, portanto, a SPDH, até porque achávamos que também para essa empresa havia outro caminho, mas, sim, reunimos com eles e alertámos para aquilo que achámos elementar na altura, nomeadamente no que diz respeito à salvaguarda dos postos de trabalho e a mecanismos que podiam ser adotados nesse sentido.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Pode indicar-nos, Sr. Presidente, em concreto, quais foram os ministros com quem esteve reunido, quais foram as preocupações que o Sr. Presidente lhes transmitiu, quais foram as respostas que lhes foram dadas e a reação dos ministros? Se estavam com uma postura colaborativa, se estavam com uma postura distante e se sentiu da parte deles uma efetiva vontade de ajudar o sindicato e os trabalhadores da TAP?

O Sr. **Jorge Varzielas**: — De facto, reunimos com o Sr. Pedro Nuno Santos, com o Sr. Secretário de Estado Hugo Mendes, e devo confessar que

não sou grande espingarda com nomes, mas duas senhoras que lá estavam — peço desculpa às senhoras —, e, de facto, à medida que fomos falando, o interesse foi manifesto. Obviamente, depois veio a dar no que deu, não deu em nada, mas, presencialmente, e por aquilo que nós podemos ver, assistir e conversar, foi uma conversa franca, interessada, mas que depois haverá certamente questões que nós não conhecemos e que fazem valer outros valores, e portanto, não vamos entrar por esse prisma.

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

Usa, agora, da palavra do Sr. Deputado Bernardo Blanco, da Iniciativa Liberal.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Muito obrigado, Sr. Presidente, cumprimento-os e desculpem este pequeno atraso.

Gostaria de saber se alguma das reuniões que teve com o Governo foi relativa ao plano de reestruturação, se foram ouvidos nessa fase, ou se todas essas reuniões foram já posteriores, relacionadas com as vossas reivindicações, sobretudo, imagino, ao nível dos cortes salariais, mas se puder desenvolver o tema da reunião, agradecia.

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Mencionei que foram reuniões que nós pedimos, e portanto, estas foram com o STAMA e com uma outra organização sindical. O Ministério das Infraestruturas tratou — salvo erro, e se a memória não me falha —, de convocar duas reuniões com todos os sindicatos, em que, abertamente, em linhas gerais, descreveu a operação.

Portanto, tentou passar a ideia do *hub-and-spoke*, tentou dar a imagem de que as rotas ponto a ponto não davam dinheiro. Bem, se as rotas de médio custo desaparecerem, como nós calculamos que possa acontecer, obviamente

que elas não vão dar dinheiro, pelo menos à TAP — vão dar dinheiro a alguém!

Portanto, é bom lembrar que durante o ano 2020, quando esteve tudo parado aqui em Portugal, as outras companhias continuavam a fazer ponto a ponto. Como alguém, há muitos anos, me disse: mais vale 2 % de alguma coisa do que 100 % de nada.

Posto isto, o Sr. Ministro, coadjuvado pelo Sr. Secretário de Estado, foi explicando todo o processo da melhor maneira que entendeu. Na altura não houve, da parte de nenhum sindicato, nenhuma reação adversa, porque estava tudo muito fresco e estava tudo a tentar perceber até onde é que isto iria, em termos de extensão.

E ficamos por aí, porque depois as reuniões já foram pedidas pela nossa parte, com temáticas bem estipuladas para discutir.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Mas então, em relação ao plano, em si, de reestruturação, nunca nada foi falado?

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Como digo, ao plano de reestruturação nunca tivemos acesso, balizados logo por isto que está aqui e que vai ficar cá.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Perguntei, porque ontem, como imagino que saibam, tivemos aqui outros sindicatos e também se percebeu que o nível de cortes salariais que houve não foi tanto por imposição de Bruxelas, mas, se calhar, foi mais algum aproveitamento do lado da gestão pública.

Até se falou aqui, ontem, de um documento da Comissão Europeia e uma das coisas que se dizia era isso mesmo, que a TAP precisava de mais recursos próprios e menos cortes de custos — e recursos próprios poderiam

ser mais investimento privado ou mais partilha de perdas com os credores, e até está no documento que poderia não ser admissível um nível tão alto de cortes salariais.

O que lhe pergunto é se nessas reuniões também sentiram isso. Pergunto, por um lado, se já reivindicavam — e imagino que sim — que o nível de cortes não fosse tão alto e, por outro, o que é que vos foi dito para justificar que fosse tão alto.

Foi dito publicamente, até no Parlamento, por várias vezes, que era uma imposição de Bruxelas, mas parece que o Governo quis ir um bocadinho além da troica — usando uma expressão do passado.

O Sr. Jorge Varzielas: — Nos vários processos de reestruturação, em que o da TAP é mais um, normalmente, fazem-se este tipo de coisas para apresentar o *filet mignon* a quem vem comprar.

Portanto, são cortes feitos na carne à medida — não é?! — Para tirar as gorduras, etc. A gente tem assistido a isso, ao longo da história, neste País. Não quer dizer que seja este o caso, mas de facto dá a entender qualquer coisa desse género.

Obviamente que os cortes foram brutais, e devo dizer aqui algo que vai muito além deste processo de reestruturação: a TAP tem, há sensivelmente 10 anos, um grupo de trabalhadores a quem cortou, sabe-se lá porquê, a remuneração fixa mensal. Os trabalhadores recorreram para tribunal, acabaram por ganhar e a TAP recorreu; entretanto já foi dada a ordem de pagamento e, neste momento, a TAP meteu mais um recurso, porque quer regatear os juros.

Não sei o que lhe diga, Sr. Deputado. É que, realmente, isto é puramente aviltante. Não havia necessidade de os cortes serem naquela ordem de grandeza, até porque não acreditamos que quando fizeram aquelas projeções, a projeção pior, depois a mediana e a mais alta... Quer dizer, com

as fontes de informação que a empresa e o Estado têm, acho que ninguém acreditava que aquilo fosse tomar proporções catastróficas, do mais pesado.

Aliás, foi dito por quase todas as organizações que aquilo era completamente desfasado da realidade, e, atenção, ninguém estava contra sacrificar-se e sacrificar os seus rendimentos para salvar uma empresa. É de notar que, já no passado, a sobretaxa — e não quero estar a mentir, mas pelo menos foi o que me pareceu — cobrada no ordenado dos trabalhadores revertia para a TAP; não saía para mais lado nenhum, portanto, ficava a financiar a própria TAP.

Os trabalhadores da TAP têm sido uns mãos largas, ao longo dos anos, a salvar a própria TAP de desaires de gestão.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Mesmo assim, fiquei sem perceber uma parte. Fiquei sem perceber se durante essas reuniões vos foi dito, ou não, que este nível de cortes salariais era exigência da Comissão Europeia ou que era opção própria da nova gestão do Estado.

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Vou responder-lhe com esta afirmação: o que a gente soube relativamente a isso foi pela comunicação social, não foi informação ministerial; foi tal qual, já agora, como o STAMA soube que iria estar presente nesta comissão de inquérito, pela comunicação social, o que é de repudiar.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Quer dizer, e vou fazer uma pequena defesa da Comissão, as pessoas são notificadas formalmente. O que acontece é que, antes, os partidos dizem à imprensa quem é que vão chamar. Possivelmente foi assim que viu, antes da notificação, que algum partido o tinha chamado — penso até que quase todos os partidos, ou todos os partidos,

o chamaram. Mas adiante, o que interessa é que também estão aqui para dar esses esclarecimentos.

Queria fazer-lhe ainda uma pergunta, no seguimento do que o Sr. Deputado Filipe Melo lhe perguntou, há pouco. O Sr. Deputado perguntou se era esta a gestão pública que queriam — e a mim parece-me difícil haver uma gestão pública sem interferência política, até a este nível de gestão partidária, mas obviamente que cada um terá a sua opinião — e o senhor respondeu que esperava outro tipo de intervenção ou que poderia ter havido outro tipo de intervenção. Pergunto-lhe o que é que queria dizer com isso, porque depois não desenvolveu e eu fiquei sem perceber que modelo é que poderia ter havido, além daquele que foi seguido.

O Sr. **Jorge Varzielas**: — De facto, o acionista, que neste caso é o Estado, dita as diretrizes à gestão, e a gestão deve tomar as medidas mais corretas para levar a cabo essas diretrizes do acionista.

O que nos quer parecer, muito sinceramente, é que o desnorte criado entre regimes — e atenção que isto já começou antes, vem ainda da TAP privada —, neste processo megalómano, criou disfuncionalidades que, a páginas tantas, como eu disse num canal de televisão, «isto parecem os coronéis do Brasil», parece a época dos coronéis no Brasil, em que toda a gente está a mandar e ninguém percebe em que é que está a mandar.

Portanto, fica um bocado complicado para uma organização sindical, e quero acreditar que para a Comissão de Trabalhadores será pior, perceber como é que uma casa destas está a funcionar e em que moldes.

Não sei se me faço entender com isto, porque, realmente... Nós fomos habituados a uma TAP em que sabíamos, categoricamente, quem era quem e quem é que mandava em quê, e as comunicações fluíam para as organizações. Funcionava razoavelmente bem — a 100 % nunca será, mas razoavelmente bem — e a partir de certa altura deixou de funcionar.

Portanto, não lhe sei explicar mais do que isto. Quer dizer, também não posso apontar dedos a rostos que não conheço. Seria injusto, poderia estar a cometer alguma *gaffe* que não devesse e, portanto, vou-me ficar por esta análise, deste tipo. Está bem?

O Sr. **Presidente**: — Passo agora a palavra ao Sr. Deputado Bruno Dias, do Grupo Parlamentar do PCP, para iniciar o questionário.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, começo por cumprimentar os representantes do STAMA, agradecendo a vossa presença e a vossa participação nesta Comissão.

Alguns de nós, como observaram, tiveram, durante a tarde, trabalhos parlamentares em simultâneo com várias reuniões, a começar pelo Plenário. Foi esse o caso, mas penso que foi possível registarmos o fundamental, muitos dos esclarecimentos e da informação transmitida pelo STAMA à Comissão Parlamentar, e, aliás, já ouvimos a correção e o esclarecimento que fez relativamente àquela tese do tratamento à TAP como se fosse o BES, na altura, tipo TAP boa e TAP má.

Gostava de voltar a esse tema, até porque, a propósito da TAP SGPS, mencionou a questão da Cateringpor, dando destaque a esse tema, e eu queria acrescentar a questão do *handling*, propondo que a pudesse abordar, mas também as várias outras áreas e serviços que estavam integrados na TAP-SGPS — no fundo, era o grupo TAP, desde a UCS (Unidade de Cuidados de Saúde) à questão da Megasis e da informática — porque verificamos que há aqui uma lógica de separação, de uma suposta ideia de atividades que não são *core business*, como se diz. Como se o *handling*, por exemplo, fosse uma atividade que não é *core business*, como se fosse uma questão opcional, não estratégica, não decisiva relativamente à aviação.

Gostava que pudessem abordar essa matéria relativamente às preocupações que devemos, ou não, considerar no futuro da TAP, quanto à obrigatoriedade de alienar, por opção do Governo e da União Europeia, esses serviços — e já nem estamos a discutir a questão da privatização da TAP, que está a marcar o dia de hoje, nem as decisões do Governo, que a anunciou.

Por outro lado, relativamente às medidas tomadas no que diz respeito aos cortes, que foram até ao osso — há bocado, falou nas gorduras e na carne, mas o Dr. Manuel Beja, nesta sala, assumiu e reconheceu que houve cortes que foram mesmo até ao osso e que a capacidade operacional da TAP ficou prejudicada por decisões que levaram a uma falta de pessoal em todas as áreas —, gostávamos que pudesse dar nota dos alertas feitos sobre isso. Mencionou várias reuniões com entidades do Governo, e não só, e gostávamos que pudesse abordar essa matéria.

Fico por aqui, muito obrigado.

O Sr. Jorge Varzielas: — Sr. Deputado, vou começar pela UCS.

A UCS morava, tal qual como o *handling*, no Reduto TAP. Tinha as suas instalações — não eram muito recentes, mas tinha as suas instalações —, que estavam pagas, e, de repente, a UCS sai do Reduto TAP. Não sabemos quanto é que essa operação custou, nem a aquisição... se é alugado, se não é, não temos informação nenhuma sobre isso. A verdade é que, useiro e vezeiro, deve ser mais caro do que era.

Relativamente ao *handling*, há uma confusão enorme que remete para outras guerras, e não vou entrar nelas aqui, mas devo dizer que uma das preocupações que tivemos — e acabamos por reunir com o Secretário de Estado Hugo Mendes — foi, exatamente, para a salvaguarda do *handling* no que a assistir à TAP diz respeito.

Volto a repetir, Portugal costuma ser o bom aluno e faz aquilo que Bruxelas quer, mas há países e companhias que não fazem isso. É bom citar

aqui dois exemplos que foram dados, que são os casos da Ibéria e da BA (British Airways), porque a Inglaterra ainda estava na União Europeia. Portanto, a formulação que eles encontraram para capitalizar e autonomizar o *handling*, mas nunca desagregando o *handling* da companhia-mãe, foi aceite pela União Europeia. Não se percebe, e era possível à data — agora não sei se será — percorrer esse caminho salvaguardando um serviço de excelência do qual a TAP necessita.

Relativamente aos cortes até ao osso, voltamos a cair naquela parte. Realmente os cortes foram anunciados e depois houve ali uma rezinga de negociação, da qual nós não fizemos parte porque fomos afastados então para o 2.º grupo. O que não se percebe nisto é que, aplicando os cortes no *hub* de Lisboa, e penso que na escala do Porto também, foram aplicadas adicionais de função — estamos a falar em dinheiro — que, nalguns casos chegam aos quase 500 €. Posto isto, pergunto se, de facto, eram precisos mesmo esses cortes. É que sinceramente, perante isto, achamos que não.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra a Sr.ª Deputada Mariana Mortágua. Faça o favor, Sr.ª Deputada.

A Sr.ª **Mariana Mortágua** (BE): — Sr. Presidente, cumprimento os representantes do STAMA.

Para além desta questão dos cortes e dos despedimentos, pergunto de que forma é que a saída de trabalhadores da TAP influenciou especificamente a área de manutenção e de técnicos muito especializados, porque têm sempre um papel importante na TAP, até pela especificidade que representam.

Aproveitando esses conhecimentos, há outras perguntas que gostaria de fazer.

Primeiro, sobre a manutenção no Brasil, se é tão óbvio que era um buraco — e acho que era óbvio porque essa discussão é tida, que me lembre, pelo menos desde 2014 ou 2015, quando se discutia a privatização —, porque é que não foi resolvido, desde logo pelo David Neeleman, que era o privado que vinha sanear e fazer uma gestão eficiente da empresa? Porque é que esse problema se arrastou até agora e foi preciso uma renacionalização, recompra, recapitalização com a intervenção do Estado para que esse problema fosse resolvido?

Segunda questão: a White acaba por sair da TAP, sendo substituída por outro tipo de *leasings*, de contratos, de ACMI (*aircraft, crew, maintenance and insurance*). Se existiam, de facto, problemas de manutenção nos voos operados pela White, essa tem sido a justificação dada. Quais os custos dos aviões da White e de se ter abdicado desses contratos? Mantendo aviões parados que não foram entregues à White e, portanto, estando a TAP a pagar uma penalidade por eles, como é que podemos fazer o balanço de custos e benefícios do fim da operação com a White?

A mesma pergunta faço em relação aos Neo e ao Airbus 350. É óbvio que é difícil percebermos se os Neo foram pagos acima do preço ou não. Há um parecer que diz que foram; há estudos da altura que dizem que não. Há também registo de que — e já ouvimos aqui indicações em contrário — pelo menos uma parte desta frota, um avião em particular, terá alguns problemas, passa muito tempo em terra com alguns problemas de manutenção. Não sei se isto é bem assim ou não. O que eu sei é uma coisa: há um parecer técnico da TAP, na altura da compra, que questiona a compra dos Neo do ponto de vista operacional. Mas, independentemente, os Neo até podiam ser a melhor escolha operacional, mas isso não quer dizer que o David Neeleman não tenha utilizado fundos da TAP para entrar na TAP.

De qualquer forma, tenho ideia de já ter visto o vosso sindicato a questionar este negócio antes e a alertar para ele muito antes. Se calhar, agora é a altura de podermos fazer as contas com esses esforços passados.

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Sr.^a Deputada, de facto tenho memória de um comunicado que foi feito logo no início de toda esta trapalhada em que soubemos, curiosamente, e por obsceno que consideramos, que se desenrolava uma *joint venture* com a Azul e foi isso que deu a Azul à comunicação. Tivemos a oportunidade de questionar o Governo, que disse, taxativamente, que teria mandado suspender tal operação da *joint venture*. Se é verdade ou não, só estou a replicar aquilo que me foi dito.

Relativamente à manutenção Brasil, volto a frisar que são opiniões pessoais e, portanto, remetem para presenças noutras organizações. A manutenção Brasil sempre foi um buraco. São vastas as histórias, que conhecemos todos, de que os aviões iriam para o Brasil fazer grande manutenção e, quando chegavam cá, os nossos técnicos de manutenção já sabiam onde é que tinham de ir apertar os parafusos e as porcas porque aquilo não vinha em condições. Portanto, por muito investimento que se tivesse feito no capital humano no Brasil, pelos vistos aquilo não funcionava tão bem como era de esperar.

Relativamente à questão do Sr. David Neeleman, já agora é bom a gente perceber que o Sr. David Neeleman não estava só naquilo. É que só se ouviu falar no homem e às páginas tantas eram dois, não é? Da negociata que ele faz com os aviões, o que sabemos é da comunicação social e a única coisa que poderíamos fazer era realmente parafrasear folhas de jornal, o que me parece que é escusado fazer aqui.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Só queria esclarecer esta *joint venture* com a Azul. Se me podia dar alguma informação, só para perceber se foi em frente, se não foi, mas para ter alguma noção desse...

O Sr. **Jorge Varzielas**: — É muito simples. Estávamos na fase de grande negócio para reverter capital e tudo o mais, e recebemos o *input* de uma pessoa, uma informação, que dava conta da existência de uma *joint venture* com a Azul. E foi isto, *tout court*, sem saber o que é que essa *joint venture* englobava, não sabemos se a Varig Engenharia e Manutenção, não sabemos de nada. Na prática, só sabemos da existência dessa *joint venture*. Questionámos a tutela, que nos disse, perentoriamente, que havia mandado suspender — e foi esta a expressão, suspender — o processo.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Na altura?

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Na altura, já estamos a falar, portanto, de 2021 ou por aí.

O Sr. **Presidente**: — Terminamos assim a primeira ronda. Subentendo que há consenso que não passemos agora à 2.^a ronda. Passamos já à 3.^a, com a inscrição individual de cada um dos Srs. Deputados que assim o desejem fazer, com dois minutos, cada um deles podendo fazer a questão, e depois havendo, no fim, uma resposta em conjunto por parte dos nossos convidados.

Pergunto quem são os Srs. Deputados que estão inscritos. Sr.^a Deputada Fátima Fonseca. Mais algum Sr. Deputado?

Sr.^a Deputada Fátima Fonseca, tem a palavra, faz favor.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Sr. Presidente, queria colocar três questões muito rapidamente.

Em resultado do aumento da participação acionista do Estado português, houve uma nomeação em 2021 de um novo Conselho de Administração que, pela primeira vez, integrou um administrador eleito pelos trabalhadores. Aquilo que gostaria de saber é o seguinte: na opinião do sindicato, como é que vê esta nova composição do Conselho de Administração? Que tipo de interação têm com o representante dos trabalhadores no Conselho de Administração? Têm reuniões periódicas? Que resultados têm alcançado? Têm alguma visão daquilo que permita, eventualmente, reforçar o papel deste representante no processo decisório da administração da TAP?

Por outro lado, todos concordamos que a TAP é um ativo inestimável para o País e que deve ser sustentável. Com esta perspetiva, pergunto qual a importância que atribuem ao *hub* de Lisboa para a TAP.

Relativamente ao transporte de passageiros para Portugal, nomeadamente no setor do turismo, consideram que é fundamental manter o centro de operações em Portugal?

Também queria saber se os trabalhadores sabiam que, com a privatização de 2015, deixaria de haver obrigatoriedade, a partir de um determinado momento, de manter o centro de operações em Lisboa?

Por fim, pediria só um esclarecimento, porque seguramente não alcancei aquilo que referiu há pouco. Referiu-se a um adicional de 500 €. Não percebi se esta informação se enquadra na pergunta que coloquei há pouco sobre a estrutura remuneratória dos trabalhadores ou se é um outro tema. Como é que isto se encaixa? Pedia, por favor, que esclarecesse e elaborasse mais um pouco sobre este tema.

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Se calhar, Sr.^a Deputada, vou começar exatamente pelo fim, pelo adicional, que é para sanar esse assunto.

As remunerações dos trabalhadores foram delapidadas, com percentagens calculadas sobre as várias matérias remuneratórias, sob o argumento de que tal era necessário para o processo de reestruturação, para fazer face à situação económica difícil, etc., etc. e tal. O que não se percebe e que torna falaciosos estes cortes é que, paralelamente, se me cortam isto aqui — imagine, Sr.^a Deputada, que me tiram 300 € do vencimento-base, mais 400 € das anuidades, etc., por aí abaixo — e depois fazem uma adenda de função que, bem, não percebo o conceito da adenda de função. Tenho uma categoria profissional que me permite executar certos trabalhos de «A a zinco» dentro dessa categoria profissional, não é? Porque é que dão uma adenda de função que, para já, não é igualitária a todos os trabalhadores? Para algumas, há trabalhadores que valem mais do que outros sendo da mesma categoria profissional, no valor de 400, 500 €, outros de 300.

Tive uma reunião caricata com a Administração e disse: «Vão-me desculpar, mas quero equidade no tratamento. Os nossos associados, aqueles que dão a cara todos os dias aos passageiros, portanto, as pessoas que estão no balcão *premium*, à entrada do aeroporto, não recebem nada e já levaram com atos de violência, atos de destruição, todo o resultante de um ano parado, levaram com a mescambilha toda. Portanto, eu quero equidade.» E quanto é que quer? «Não, eu só quero equidade.» O resultado que se viu dessa equidade da empresa, e foi interessante perceber o que é que a empresa entende por equidade, foram 100 €. Face aos custos, recebiam 500. Não sei se lhe respondi à pergunta, mas acho que sim.

Relativamente ao trabalhador eleito, nosso colega, é uma pessoa afável, uma pessoa com quem eu às vezes converso, a título pessoal. Telefone, ele também me telefona de vez em quando, trocamos umas impressões e fica por aí. Acho que ele não pode fazer muito mais, pronto, mas a democracia venceu nas eleições. Dos candidatos que se perfilaram, de

facto havia pessoas com mais capacidade, mas pronto, não vamos discutir um ato democrático e, portanto, foi o que foi.

Relativamente ao *hub* de Lisboa e à sua importância, antes de mais, nós criticamos a visão da TAP relativamente ao *hub* porque é só gastar dinheiro. Quer dizer, estamos a falar num aeroporto novo, andamos aqui com estas discussões todas que nunca mais se desembrulham. A verdade é que nós temos três aeroportos no continente. Faro está na penúria e não tinha de estar, e a operação da TAP podia ser expandida para Faro, rentabilizando, até, a região do Algarve, coisa que não faz.

O Porto tem mais do que capacidade para crescer e clientes que servem para suprir esse hipotético aumento de atividade da TAP, nomeadamente da Galiza. Com a travessia do comboio até cá, vai ser uma realidade ainda mais evidente.

Portanto, acho que o panorama territorial português está mal estudado, mas isso sou eu, que não sou engenheiro, não sou doutor, só lá trabalho e, por isso, vejo as coisas dessa maneira.

O de Lisboa, sim, é importante, mas também não é nas condições em que está.

Gostaria de meter uma «facadazinha» nesta conversa, porque, realmente, é interessante. Antes da privatização de 2015, a TAP fez uma coisa que eu nunca vim a perceber bem o que era, que era a divisão da sua operação em quadrantes: Europa 1, Europa 2, África e Américas. Parecia que estávamos a cortar um bolo. Isso, pelo menos, foi a sensação com que eu fiquei. Atrever-me-ia, em tom de brincadeira, a dizer que a Europa 1 já foi para a EasyJet.

Com isto, se calhar, é melhor começar a refletir no que é que está realmente neste plano de reestruturação, sendo que não vemos necessidade de ampliar ou de gastar milhões naquele aeroporto de Lisboa, porque, de

facto, há no próprio continente mais dois que podem servir perfeitamente para o efeito.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado. Penso que estão dadas as respostas e os esclarecimentos.

Queria agradecer ao STAMA, neste caso, à equipa de dirigentes que esteve connosco os esclarecimentos que nos deram. Agradeço da parte da Comissão de Inquérito e disponibilizamo-nos para continuar a trabalhar durante os próximos tempos.

Irei aí para receber o vosso documento e para me despedir, mas, de qualquer forma, agradeço mais uma vez e desejo os maiores sucessos para os vossos sindicatos.

O Sr. **Jorge Varzielas**: — Obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Antes da próxima audição, daremos um espaço de 5 minutos, durante os quais suspenderemos os nossos trabalhos.

Muito obrigado.

Eram 17 horas e 46 minutos.

O Sr. **Presidente** (Jorge Seguro Sanches): — Sr.^{as} e Srs. Deputados, muito boa tarde a todos, de novo.

Eram 18 horas.

Pedia que criassem condições para retomarmos os nossos trabalhos, em especial à comunicação social.

Pausa.

Voltava a pedir que criassem condições para retomarmos os nossos trabalhos, desta vez, em especial, à comunicação social, se conseguirem.

Muito bem. Já estão connosco os dirigentes do Sindicato Independente de Pilotos de Linhas Aéreas e, portanto, se estiverem todos de acordo, suspendemos agora os nossos trabalhos para irmos recebê-los — eles estão precisamente a chegar — e, depois, iniciamos a nossa audição.

Eram 18 horas e 1 minuto.

Vamos, então, retomar os trabalhos e iniciar a nossa audição.

Eram 18 horas e 2 minutos.

Pergunto se desejam utilizar a possibilidade de fazer uma apresentação inicial.

O Sr. Comandante **João Leão** (Dirigente do Sindicato Independente de Pilotos de Linhas Aéreas – SIPLA) — Boa tarde a todos. Sim, faremos uma apresentação breve.

Estamos aqui na qualidade de representantes dos pilotos da Portugália, exclusivamente. O sindicato é recente, foi fundado em 2017, a partir de um sentimento generalizado de que os pilotos da Portugália precisavam de uma representação nova.

A nossa maior preocupação, enquanto sindicato, e que temos vindo a dizer aos diferentes acionistas e às diferentes administrações, é, de forma inequívoca, no sentido de haver um plano o quanto antes, a médio e longo

prazos, para a Portugalia. Tanto quanto sabemos, ele não existe ou não é partilhado, e é fundamental.

Durante a pandemia, como sabem, foi a Portugalia que assegurou mais de 90 % da operação da TAP e daí, entre outros pontos, a importância da Portugalia dentro da TAP, mas achamos que não lhe é dada a importância que devia ser dada. É tudo.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Comandante João Leão, agradecemos a apresentação inicial.

Vamos iniciar agora o nosso período de perguntas. Dou a palavra ao Sr. Deputado Bruno Dias, do Grupo Parlamentar do PCP, que dispõe de 3 minutos para pergunta/resposta.

Sr. Deputado, tem a palavra.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, começo por cumprimentar a representação do SIPLA, o Sr. Comandante e a Sr.^a Dr.^a Sofia Monge, que estão aqui presentes. Obrigado por participarem nesta Comissão.

Como o Sr. Comandante acabou de referir, foi principalmente no contexto da crise pandémica, das restrições brutais que se fizeram sentir durante bastante tempo, que a PGA (Portugalia Airlines) assumiu muita da operação da TAP no médio curso. Poderá até corrigir-me, mas julgo que a expressão é «COA» (Certificado de Operador Aéreo), que é a identificação do voo. Durante bastante tempo, eram voos TAP operados pela PGA e, a partir de certa altura, começou mesmo a surgir a identificação de voos Portugalia.

Eu gostava de perguntar se, da experiência dos pilotos da PGA relativamente a estes últimos anos, não tem existido o aproveitamento das condições, até do ponto de vista humano, eventualmente mais vantajosas em

termos financeiros e de resultados para a gestão, quando, em muitos casos, as questões que se foram colocando eram de indefinição quanto ao futuro, mesmo antes destas discussões que estamos a ter agora, na sequência da reestruturação. Portanto, a indefinição quanto à estratégia e quanto às opções para a PGA tem sido, ou não, um problema para os trabalhadores e para o dia a dia da companhia, ou das empresas, Portugália e TAP?

O Sr. Comandante **João Leão** — De facto, nesse período de pandemia, houve essa utilização da Portugália, devido à demanda, que era muito pouca, e faria todo o sentido naquela altura haver aviões com menos capacidade de lugares a fazer operação.

Em relação à pergunta que me fez do COA, neste momento, e tem vindo a ser comum desde que a Portugália foi comprada pela TAP, em 2007, quase toda a operação da Portugália, se não mesmo toda, é feita para a TAP: voos TAP, a parte comercial é feita pela TAP, ou seja, a Portugália é da TAP, por isso faz todos os voos TAP. Existe essa possibilidade, e já foi feito, a espaços, o chamado «voo *charter*», que pode ser operado com o COA da Portugália, ou seja, fora da esfera dos voos TAP.

Mais uma vez, aquilo que sempre fizemos questão de dizer, tanto aos diferentes acionistas, privado ou público, como às diferentes administrações, foi que achamos que é necessário haver um plano a médio e longo prazos, seja ele a voar para a TAP, seja ele a Portugália a ser integrada na TAP, seja ele a operar completamente fora da esfera da TAP.

Eu acho que é necessário, a nível de gestão da empresa, haver um plano a médio e longo prazos, que é uma coisa que tem faltado nos últimos anos para a Portugália, para se definir, de uma vez por todas, se a Portugália faz parte e é TAP 100 %, e aí faz todo o sentido ser integrada, ou se querem utilizar a Portugália como um *side partner* da TAP e fazer outro tipo de operação. Essa é a nossa grande preocupação neste momento.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Neste momento, tem surgido uma preocupação acrescida relativamente às opções políticas, no que diz respeito à privatização da TAP. Quando fala em *side partner* tem, precisamente, a ver com o facto de a PGA ir no embrulho — peço desculpa pela expressão —, relativamente à venda, ou melhor, à entrega da TAP, se for como a experiência tem demonstrado, com a PGA em brinde, ou então a questão ao lado.

Mas a última questão que queria colocar-lhe, aproveitando o tempo, tem a ver com o famoso *hub*. Não há *hubs* sem enlaces, porque não é só ver o mapa e ver para onde é que vão os voos; a questão é se há articulação entre os voos.

Em relação à operação TAP, ou por outra, aos voos TAP operados pela Portugália, a questão que se coloca, depois, tem a ver, precisamente, com a centralidade desta operação conjugada, TAP e PGA, que tem vindo a perder-se no caso de Lisboa, muito por força das opções de gestão aeroportuária, e eu gostava de ouvir também a vossa experiência relativamente a essa questão, porque tem havido, de forma evidente, um ganhar de terreno pela concorrência, que opera em condições muito diferentes, justamente no mercado ponto a ponto.

Ainda ontem, à parte, lembrávamos que há aquele provérbio que diz: «Dá Deus nozes a quem não tem dentes»; aqui, dá a ANA (Aeroportos de Portugal) mangas a quem não tem *hubs*. Por isso, gostava de ouvir a vossa experiência.

O Sr. Comandante **João Leão** — Quanto às opções políticas de gestão e sobre aquilo que referiu, de a Portugália ser um brinde na privatização, de facto, nós já tivemos oportunidade de questionar essa problemática, tanto ao Ministro Pedro Nuno Santos como ao Ministro João Galamba. Obviamente

que aquilo que nos foi dito por ambos os ministros foi que a Portugália fazia parte da TAP e, assim sendo, seria vendida juntamente com a TAP.

Mas o que questionámos, porque, na realidade, são duas empresas diferentes, foi que, enquanto houver essa questão, o privado que comprar pode, após a compra, decidir que a Portugália já não faz sentido e, então, acabar com a Portugália. Nesse caso — remoto e que esperamos que não aconteça —, a nossa questão, junto da tutela, foi a seguinte: qual é a garantia dos postos de trabalho? É que não nos foi dada ainda nenhuma garantia de que, no caso da privatização, independentemente de a Portugália ir no pacote, ou não, após a compra, esses postos de trabalho são garantidos.

Na questão do *hub*, há uma série de possibilidades operacionais. De facto, o Aeroporto de Lisboa está completamente exacerbado, se me permite a expressão, está a rebentar pelas costuras, e poderia haver alguma capacidade na Portugália, com os aviões que tem, de tentar o *point-to-point*. Mais uma vez, essa é uma questão puramente da gestão, a gestão é que tem de tomar essa decisão. Como costumamos dizer, voamos para onde quiserem e o avião que quiserem, não temos esse tipo de veleidades, cabe à gestão dizer.

Há companhias que operam as frotas regionais como um *open market*, vão abrir mercados, porque são aviões mais pequenos, que têm prejuízos menores caso a rota não seja rentável. Pode ser feito isso, podem ser explorados os Aeroportos do Porto e de Faro. Há uma série de soluções que poderiam ser, e podem ser, vistas com bons olhos, mas, volto a dizer, essa é uma questão da gestão. Até agora, não tem sido a melhor naquilo que toca à Portugália, mas vamos esperar que esta nova Administração faça um melhor trabalho.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua, do Bloco de Esquerda.

Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Cumprimento o Sr. Comandante João Leão — enfim, a graça faz-se sozinha — e a Dr.^a Sofia Monge, pela presença aqui.

Retomando algumas perguntas que foram feitas, vou colocar algumas questões muito breves.

Em primeiro lugar, pergunto que conhecimento é que tem deste processo de privatização e se houve algum contacto oficial sobre ele. Já nos disse que não foi dada nenhuma garantia quanto a postos de trabalho da Portugália, apesar de a TAP depender, neste momento, da Portugália para uma parte da sua operação. Pergunto se há algum contacto com a Administração ou com a tutela relativamente a esse processo de privatização.

Há outro tema que já aqui foi abordado parcialmente pelo Deputado Bruno Dias, que tem a ver com as dificuldades de gestão do Aeroporto de Lisboa. Sabemos que ele é estruturalmente limitado para a expansão da atividade, mas há também uma gestão que pode ser feita da melhor ou da pior forma. E já nos foi dada a indicação de que alguma discriminação da TAP, nomeadamente no acesso a mangas e a operações que podem facilitar a gestão do *hub*, não tem facilitado a atividade da TAP e tem levado, até, a prejudicar a imagem da própria TAP junto dos seus clientes.

Faço-lhe duas ou três perguntas e a primeira tem a ver com a White. Trata-se de um processo controverso, não se sabe se a TAP ganhou, ou não, em ter acabado com esse contrato. Há custos que vêm do término desse contrato, com aviões que não foram devolvidos, que pagam multas, que estão parados, mas também há custos, depois, com novas subcontratações e novas formas de contratos a empresas que têm muito pouca ligação ao País, e consequências em termos de postos de trabalho e também da própria cultura da empresa, e por aí adiante.

Finalmente, uma última pergunta, que tem a ver com a concorrência, nomeadamente da Ryanair: está no acervo documental desta Comissão de Inquérito a comparação entre os impostos e as contribuições para a segurança social pagas pela Ryanair e pela TAP, e essa é uma medida da importância da TAP para o País e do contributo da TAP para o País. Pergunto, porque ando a tentar perceber, porque é que a Ryanair paga tão poucas contribuições para a segurança social. Uma parte dos trabalhadores não está, certamente, aqui, está fora, mas uma parte estará aqui. Portanto, o que é que justifica que a Ryanair opere, faça grandes parangonas sobre a importância estratégica e o seu contributo para o País, mas, depois, esse contributo não se meça em contribuições para o erário público?

O Sr. Comandante **João Leão** — Obrigado pelas questões. De facto, no que toca à privatização, o conhecimento que temos dela é praticamente nulo. Nós, inclusivamente, já questionámos tanto a tutela como a Administração sobre se havia algum desenvolvimento no que toca às notícias que aparecem na comunicação social e nem a tutela nem a Administração nos deram informação nenhuma sobre o processo de privatização, se é que já está a correr. É que, de facto, para se iniciar um processo de privatização, tem de haver um caderno de encargos, tem de haver uma série de questões que têm de se cumprir, e isso, tanto quanto sabemos, ainda não é público. Portanto, da privatização pouco sabemos.

Em relação ao Aeroporto de Lisboa, há, de facto, essa preocupação e essas restrições. Tendo em conta que a TAP opera a larga maioria dos *slots* do Aeroporto de Lisboa, tendo em conta que a TAP é um instrumento fundamental para a economia do País, faria todo o sentido haver aqui algum tratamento mais diferenciado no que respeita à utilização do Aeroporto de Lisboa, para haver uma melhor gestão de operação, nomeadamente no que

diz respeito ao uso de mangas que faz com que a rotação dos voos seja mais fácil. Todas essas questões são válidas.

Não é, acho eu, que, a partir do momento em que se vendeu a ANA à Vinci, tenham de ser os privados a serem questionados sobre o porquê de esta gestão estar a ser feita desta maneira. Nós, pessoalmente, não sabemos se é falta de pagamento ou pagamentos a mais das outras companhias, que pagam mais para ter o usufruto das mangas ou não. Essas questões técnicas não sabemos.

De facto, é um facto — isso aí é incontornável — que a operação se torna muito mais fácil quando o *ground handling*, digamos assim, é feito através de mangas. Facilita bastante.

Quanto à terceira questão, sobre a White. A White é uma questão um bocado espinhosa de se falar, porque, durante alguns anos, a White foi subcontratada pela TAP para operar os ATR. Sobre o proveito, ou não, poderá alguém ter essa capacidade de leitura, nos relatórios de contas, se existiu algum proveito ou não nessa operação. Não nos cabe a nós dizer se é proveitosa ou não.

O que é certo — e aí falo meramente como um colega — é que, por causa da gestão que foi feita nesta matéria, há pilotos que ficaram sem emprego, que tiveram de ir para o estrangeiro obrigatoriamente, ou seja, houve aqui alguma gestão humana que poderia, na nossa opinião, ser feita de outra forma.

Se trouxe benefícios ou não, ou se o facto de terminarem o contrato com a White traz benefícios ou não, acho que só o futuro dirá. Não conseguimos opinar sobre essa matéria.

Finalmente, quanto à questão da Ryanair, acho que podia perguntar aos serviços das Finanças e da segurança social essa questão, porque não tenho esse conhecimento, se há trabalhadores que pagam menos ou se a empresa paga menos encargos sociais do que os seus trabalhadores.

Aquilo que sabemos é que as *low cost* são concorrência feroz às *legacy*. É muito complicado concorrer com as *low cost*, por causa dos preços que praticam e do tipo de operação que fazem, pelo simples facto também de estarem quase em todas as cidades da Europa, sendo que as *legacy* normalmente não estão, só operam para... Mas também, na altura, fizemos questão de dizer que poderíamos ser vistos — nós, Portugal — não como uma possível concorrência direta, porque isso é muito complicado, mas como uma possível concorrência às *low cost* naquilo que é o *point to point*. Mas, para isso, se calhar, idealmente teria de se trocar a frota, para ter aviões mais capazes de concorrer com essas mesmas companhias.

O Sr. **Presidente**: — Penso que a Sr.^a Deputada já terminou.

Passamos agora ao Grupo Parlamentar do Partido Socialista. Tem a palavra a Sr.^a Deputada Fátima Fonseca.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Comandante e quem o acompanha, agradecendo, naturalmente, a vossa presença e sublinhando que muita tem sido a informação clarificada nesta Comissão Parlamentar de Inquérito, não só o conjunto de factos que culminaram na saída da Eng.^a Alexandra Reis, mas, sobretudo, a forma como a TAP tem sido conduzida ao longo dos anos.

Como sabem, temos estado a ouvir, desde ontem, um conjunto de sindicatos que representam os trabalhadores do grupo, vários trabalhadores do grupo, e é muito importante que continuemos a ouvir quem tem um conhecimento único, porque está por dentro do negócio e acompanha a atividade das várias empresas do grupo TAP, e não só por ser importante olhar para o passado e avaliar o presente, mas também pela perspetiva de futuro que o Sr. Comandante já aqui referiu.

Portanto, uma vez que já partilhou connosco a sua preocupação com

alguma indefinição relativamente ao futuro da Portugália, em concreto, deduzo, mas pergunto-lhe se têm existido canais institucionais de diálogo com a Administração do grupo e, se existem, com quem e quais os resultados práticos desses canais.

O Sr. Comandante **João Leão**: — Antes de mais, boa tarde à Sr.^a Deputada. De facto, já, como eu disse, manifestámos esta nossa preocupação aos diferentes acionistas público-privados e às diferentes administrações.

Com esta nova Administração não deixou de acontecer. Já o fizemos. Já comunicámos estas nossas preocupações. Foi-nos dito pela Administração que a Portugália era uma peça-chave naquilo que é a operação da TAP, mas, tendo em conta que, numa eventual privatização, não se sabe se a Administração fica, se é outra Administração, quais são as decisões de gestão que irão ser tomadas daí para a frente, é um bocado... Aí terá de ser a tutela, quando fizer o negócio da privatização, a garantir que estejam salvaguardadas as condições, nomeadamente, os postos de trabalho e a operação da Portugália a médio prazo.

Mas, de facto, os canais de diálogo existem e estão a ser usados com esta Administração.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Portanto, refere-se à Administração atualmente em funções e não ao período entre 2020 e 2022, que é, na verdade, o período que releva para o objeto essencial desta Comissão Parlamentar de Inquérito?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Sim, com esta Administração e também com a anterior. Pode-se depois ter níveis de interpretação diferentes daquilo que são as capacidades de gestão de uma e de outra, mas canais de diálogo foram sempre abertos com as duas administrações.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Falemos um bocadinho, então, do plano de reestruturação, que, como sabemos, contém um conjunto de medidas que foram desenhadas e aprovadas para salvar o grupo TAP enquanto pilar-chave para a economia portuguesa.

Enfim, podemos recordar os grandes números que evidenciam o impacto na nossa economia: no período pré-pandémico, entre 2,3 e 2,6 mil milhões de euros, com cerca de 10 mil trabalhadores.

A minha pergunta é: considera que, naquela data, os auxílios de Estado foram essenciais para garantir a viabilidade da companhia?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Vamos lá ver, isto é uma questão de economia quase, porque, de facto, a viabilidade ou não da empresa, caso não tivesse havido auxílio de Estado, é uma questão também da intervenção dos privados ou, na altura, quando foi decidido retirar totalmente os privados, era uma das possibilidades. O privado poderia ter assumido e não haver esse auxílio de Estado, ou pelo menos um auxílio tão grande, mas, de facto, foi geral, na aviação mundial, que, não diria 100 % porque não tenho esse conhecimento, mas a grande maioria das companhias da aviação tiveram de ter auxílio dos diferentes Estados. Por isso, a TAP não seria diferente, e daí ter sido fundamental esse auxílio.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Considerando a perspetiva específica da PGA, quantos seriam os postos de trabalho diretos e indiretos que teriam sido perdidos, em caso de insolvência do grupo, em 2020?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Na altura, em 2020, estávamos a falar, concretamente com os pilotos que representamos, à volta de 200 pilotos. A nível proporcional, se calhar — e não tenho estes números,

concretamente, do número de trabalhadores todos os anos —, provavelmente estaríamos a falar de 500 ou 600 trabalhadores, só da Portugália.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Olhando para um conjunto de documentos de prestação de contas ou de obrigações de reporte da TAP, por exemplo à CMVM, a TAP vai referindo que foi desenvolvido um processo de negociação conjunta, em dezembro de 2020, entre os sindicatos, a Administração e o Estado, tendo em vista a conclusão dos acordos de emergência, para encontrar uma solução consensual sobre a forma de viabilizar e reestruturar o grupo TAP, nele se incluindo a Portugália e também a Cateringpor, à data também declaradas em situação económica difícil.

Aquilo que pergunto, para finalizar este primeiro conjunto de questões, é: em que medida conhecem, em concreto e para além daquilo que é público e que consta, por exemplo, do comunicado da TAP à CMVM de 11 de dezembro de 2020, do plano de reestruturação; como acompanharam o processo de celebração dos acordos de emergência; e como percecionaram e percecionam, quer com os olhos à data quer com a avaliação que hoje fazem da existência de um conjunto de medidas voluntárias — como sabemos, de natureza diversa —, e se acompanharam a implementação das mesmas e como é que as avaliam objetivamente, neste momento, em termos de impacto.

O Sr. Comandante **João Leão**: — Bom, em relação ao plano de reestruturação, na melhor das hipóteses, ele é vago, porque não há concretamente um conhecimento fornecido sobre esse mesmo plano de reestruturação. Daí, é um bocado inglório estar a falar sobre um plano de reestruturação, quando não temos acesso ao conhecimento global ou total desse mesmo plano.

Em relação aos acordos de emergência, esta Direção fez parte dessa negociação dos acordos de emergência e aquilo que é a nossa perceção é que foi, provavelmente, das poucas alturas da nossa sociedade em que os sindicatos negociaram contranatura, porque não estávamos a negociar aumentos, melhorias de condições de trabalho ou laborais, estávamos pura e simplesmente a regatear, se é que se pode dizer, quanto é que não poderíamos perder.

E, de facto, é muito complicado, naquilo que é a génese de um sindicato, estar a fazer este tipo de acordos. Foi esse o sentimento que tivemos.

Tentámos, na medida do possível, tendo em conta que tanto a Administração como a tutela diziam que eram obrigatórias essas mesmas perdas de condições laborais. Tentámos diminuir ao máximo aquilo que foram os acordos de emergência.

Recorde-me só a última questão, de que já não me recordo, por favor.

O Sr. **Presidente**: — Para precisar, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — A avaliação dos resultados que objetivamente atribuem ao conjunto de medidas, e posso precisar, se quiser, Sr. Presidente, contar o tempo.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Posso precisar. Refiro-me especificamente às medidas voluntárias, como as rescisões por mútuo acordo, o trabalho a tempo parcial, as licenças não remuneradas de longo prazo, para além da redução salarial dos trabalhadores do grupo.

Como avaliam, na perspetiva da PGA, em concreto, como é que os

trabalhadores, no fundo, se enquadraram neste leque de medidas, à data?

O Sr. **Presidente**: — Se puder precisar, então, que é tão simples.

O Sr. Comandante **João Leão**: — Esse leque de medidas não foi posto à disposição da Portugália. Todas essas medidas voluntárias ou não voluntárias de rescisões por mútuo acordo ou despedimentos coletivos a Portugália não teve, exatamente porque, durante a pandemia, foi quem mais operou, e não operou a 100 %, mas operou bastante. Sendo assim, não teve acesso a estas medidas voluntárias pela Administração.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, o nosso cronómetro esteve parado durante uns tempos na sua intervenção. Quando puder terminar, agradecia. Se terminar só mesmo com uma pergunta, faça favor, porque o erro da Mesa não pode ser imputado aos Srs. Deputados.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Já terminei, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Já terminou. Muito obrigado, Sr.^a Deputada.

Passamos agora ao Grupo Parlamentar do PSD. Tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Moniz.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Comandante e restante comitiva, queria perguntar-lhe o seguinte: tivemos, ao longo destas audições, conhecimento, em particular ontem, de uma resposta de Bruxelas que indicia que, em matéria de reestruturação, aquilo que era solicitado era um corte de 20 %, digamos, nos custos operacionais da companhia. A opção de gestão e política, seguramente, foi fazer isto através do corte salarial, com um profundo impacto, como

sabemos, e também com uma redução dos efetivos, drástica.

Face a esta opção política, que foi tomada porque poderia ter custos, o corte de custos podia ter sido outro, viemos a saber, por exemplo, ontem, também por um seu colega, que o verão IATA (International Air Transport Association) que se aproxima estará profundamente afetado, nas palavras dele, provavelmente caótico.

Qual é a sua leitura desta decisão e consequência atual?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Obrigado, Sr. Deputado, pelas questões. De facto, como volto a referir, não tivemos acesso a essa informação, da parte de Bruxelas, de que o requisito seria uma redução de 20 % dos custos operacionais.

De qualquer das maneiras, não posso deixar de dizer que sempre achámos que não era necessário o corte que foi efetuado a todos os trabalhadores e achámos que era demasiado volumoso, se se lhe pode chamar, para aquilo a que nos propúnhamos.

Em relação à nossa leitura do próximo verão IATA, de facto, há aqui uma série de questões que podem ser levantadas, nomeadamente, a falta de recursos humanos a nível de tripulantes, seja de cabine, seja de pilotos. Ainda assim, nós, na qualidade de representantes da Portugália, achamos que, dado que não houve essa redução de efetivos, não era aí a questão da Portugália, seria mais na gestão da rede que é feita pela TAP, de forma que seja otimizada essa questão, para conseguir, no verão IATA, minimizar cancelamentos, atrasos, tudo isso.

Finalizando, de facto, achamos que vai ser um verão complicado, sem dúvida nenhuma, mais complicado do que é normal, porque todos os verões IATA, tendencialmente, são mais complicados.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Já teve algum contacto em relação à reversão dos cortes salariais?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Já, já tivemos contactos, ou já tentámos essa possibilidade.

A resposta que nos foi dada tanto pela tutela, ou pelo acionista, como pela Administração, foi que isso só seria possível com a obtenção de novos acordos de empresa.

A justificação sempre foi que era o que Bruxelas exigia. Mais uma vez, não tivemos acesso à documentação toda que Bruxelas acordou com o Governo. Então, nesse campo, aquilo que fizemos foi tentar chegar a um novo acordo de empresa, até porque todos os acordos de empresa foram denunciados, daí termos de entrar em negociações.

Mas a informação que temos é que a reversão dos cortes será só com a obtenção de novos acordos de empresa.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Por que razão acha, no seu entendimento, que a privatização que estaria prevista para 2025 — fim do período, digamos, de reestruturação completa — foi antecipada, surpreendentemente, para o mais depressa possível?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Olhe, vou ser-lhe o mais honesto possível: está-me a dar uma informação nova.

Essa questão da privatização o mais depressa possível é para quando? Estamos em 2023, uma privatização não é uma coisa que se faça de um dia para o outro. Aqui, a questão é: para quando é a privatização?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — *(Por não ter ficado registado na gravação, não foi possível transcrever as palavras do Orador).*

O Sr. Comandante **João Leão**: — Nós não temos essa informação, por isso, era muito difícil para mim opinar sobre essa matéria.

Mesmo a referência que fez de que a privatização seria no final do plano de reestruturação, no final de 2024 ou 2025, mesmo essa informação, também não a temos, por isso, é muito complicado opinar sobre essa matéria.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sim, mas, do ponto de vista, digamos, da lógica, do racional, como é que entende que houve uma afirmação de que a TAP tinha de ser pública? Houve a nacionalização e, agora, ainda mal, ela está nacionalizada e já se quer privatizada? Como é que interpreta este ziguezague de opção política?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Ora bem, aquilo que dá a entender é que há algum desnorte naquilo que é, mais uma vez — neste caso, não só da Portugália, mas também da TAP inteira—, um plano a médio e longo prazo daquilo que se quer.

Neste momento, o acionista é o Estado. Há uns anos, o acionista era privado, na sua maioria.

Há um certo desnorte, ou sempre houve um certo desnorte. Esperemos que, agora, se vire a página e que ele deixe de existir, mas sempre houve um certo desnorte naquilo que é o plano a médio e longo prazo da TAP, incluindo a Portugália nesse plano.

Nesse aspeto, se me permitem, esteve «sem rei nem roque», o Grupo.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — «Esteve sem rei nem roque». É uma boa caracterização, que lhe agradeço.

Inclui a tutela política neste desaguizado?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Não sei o que lhe responda a essa questão.

Risos.

Eu acho que, obviamente, não pode ser excluída, visto que faz parte dos acionistas, sejam eles maioritários, ou não. Nesse aspeto, acho que poderia ter sido feito um melhor trabalho naquilo que é a gestão de planeamento da empresa a médio e longo prazo.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Com que interlocutores políticos interagiu? Quais foram os seus interlocutores políticos?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Ora bem, os interlocutores políticos com quem interagimos, na anterior estrutura do Ministério das Infraestruturas, foram o Ministro Pedro Santos e o Secretário de Estado Hugo Mendes. Neste novo Ministério, digamos assim, foi com o Ministro João Galamba.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sentiu diferenças de estratégias para a TAP entre aquilo que conversou com o Ministro Pedro Nuno Santos e o Ministro João Galamba?

O Sr. Comandante **João Leão**: — A única estratégia diferente que possamos ter sentido foi que o Ministro Pedro Nuno Santos tinha a intenção de ser mais interventivo do que o Ministro João Galamba. O Ministro João Galamba remeteu sempre, quando falámos, para a Administração. É a única diferença que existe.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Portanto, deduzo do que diz que o Ministro Pedro Nuno Santos era metade Ministro, metade membro da Administração, da gestão corrente, e entendo que o Ministro João Galamba, digamos, deixa à Administração a gestão corrente da companhia.

O Sr. Comandante **João Leão**: — Isso já é o Sr. Deputado a pôr palavras na minha boca.

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

O Sr. Comandante **João Leão**: — A questão aqui é que, se calhar, fruto do momento que a TAP vivia, caótico, no meio da pandemia, o Ministro Pedro Nuno Santos era mais interventivo nas questões que lhe eram colocadas. Mas também, verdade seja dita, a interação que tivemos com o Ministro João Galamba foi muito menor — porque é uma nomeação recente — do que aquela que tivemos com o Ministro Pedro Nuno Santos.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Pode considerar, então, que a interação primeira com o Ministro João Galamba foi um bocadinho um *hard landing*?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Eu não diria *hard landing*, mas, na gíria de pilotos, não foi «um fininho», se é que se pode dizer isso.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Quer dizer que, afinal, foi difícil. É isso?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Não, não foi complicado. Foi uma reunião institucional, educada, em que demonstrámos o nosso ponto de vista e o Ministro João Galamba ouviu e tirou as suas ilações, presumo eu.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Compreendo.

Qual é a vossa expectativa em termos das futuras orientações, hoje que soubemos que o Conselho de Ministros vai avaliar o valor da companhia com vista à sua privatização? Qual é a vossa expectativa?

O Sr. Comandante **João Leão**: — A nossa expectativa a nível do valor da companhia? Eu acho que isto é um bocado como tudo o que se compra e vende: o valor é definido por quem compra, não por quem vende. Quem compra, se quiser comprar por um certo valor, compra. O mercado dita isso, por isso, é um bocadinho especulativo estar aqui a falar em valores, até porque tem muitas variáveis associadas: frota, *slots*, parte de imóveis até.

Acho que seria pura especulação estar aqui a entrar nesse campo.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Como sabe, os resultados da TAP de 2022, cerca de metade, *grosso modo*, são benefícios fiscais e a outra metade vem muito à custa da redução dos salários dos trabalhadores da TAP.

Com a previsão de um verão IATA difícil, de perturbações na operação, porventura, naturalmente, com custos adicionais, como é que vê a folga para voltar a haver resultados positivos na operação?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Estamos a falar da TAP S.A.? Nós não temos acesso ao relatório de contas da TAP S.A., visto que ainda estamos à espera da integração da Portugália...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — É público. Pode ficar com os meus dados.

O Sr. Comandante **João Leão**: — Sim, é público, mas não me cabe a mim opinar sobre aquilo que é o relatório de contas da TAP S.A.

Agora, uma coisa é certa: quanto à influência que isso tem na Portugália, porque a Portugália vive exclusivamente daquilo que a TAP paga para fazer os voos, posso dizer-lhe que tudo o que for justificação de custos operacionais, isso aí, gostaríamos de saber o porquê do aumento ou não.

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

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Comandante João Leão e a Sr.^a Dr.^a Sofia Monge. Obrigado por terem vindo.

Sr. Comandante, permita-me começar por onde terminou o Sr. Deputado Paulo Moniz. Segundo percebi, e corrija-me se estiver enganado, fez aqui um paralelismo entre os dois Ministros, o anterior e o atual, do Ministério das Infraestruturas. O ex-Ministro Pedro Nuno Santos seria o Ministro que conhecia bem a pasta e, por isso, interventivo de mais, chegando-se a confundir com o Administrador. João Galamba, por não conhecer a pasta, não intervém e remete para a Administração. É isso?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Antes de mais, muito boa tarde, Sr. Deputado.

Eu não diria interventivo de mais, eu dizia mais interventivo. São duas coisas diferentes. Ele era mais interventivo, não diria interventivo de mais.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Portanto, discordou de mim na primeira parte, concordou na segunda. O Ministro João Galamba não conhece a pasta, por isso, não intervém. É isso?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Vamos lá ver: nós reunimos com o Ministro João Galamba uma única vez, daí haver alguma limitação naquilo que podem ser juízos de valor dessa matéria. Na altura em que reunimos, o Ministro, de facto, tinha acabado de assumir a pasta e, em certas ocasiões, disse que ainda não estava perfeitamente confortável na pasta da TAP. Daí também se calhar não ter essa intervenção.

Mas isto foi à data. Hoje, não sei se ele já tem mais conhecimento da pasta ou não.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Dada a importância estratégica da empresa e o que os contribuintes portugueses injetaram na TAP, não teria o Ministro, obrigatoriamente, de ser um profundo conhecedor da empresa antes de assumir esta tutela?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Na minha opinião, sim.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Podemos assumir que foi uma má escolha deste Governo indicar para uma pasta um Ministro que não está preparado para assumir essa pasta?

O Sr. Comandante **João Leão**: — A escolha, não me cabe a mim avaliar se é má, ou se é boa.

Na questão que me colocou, acho que quem assume uma tutela em que se insere a TAP, que é uma empresa bastante importante no panorama económico-social do País, tem de ter conhecimento dessa pasta.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Muito obrigado, Sr. Comandante. Agradeço a frontalidade das suas respostas. Penso que foi útil para todos nós

percebermos que temos um Ministro impreparado numa pasta desta importância.

Deixe-me perguntar-lhe o seguinte, solidarizando-me com todos os trabalhadores da Portugaláia, porque acredito que seja duro ter, ao longo do seu historial, dois acionistas muito complicados: primeiro, o Grupo Espírito Santo e, depois, o Estado, com o Governo socialista. São resilientes e têm a nossa admiração por isso.

Agora, explique-me como é que uma empresa que é responsável por cerca de 30 % dos voos de médio curso da TAP vê, de 2019 a 2022, aumentar de 13 para 19 *Embraer*, de 170 para 250 pilotos, se não me falha a memória, e de 24 para 25 milhões de euros de massa salarial. Como é que explica isso?

O Sr. Comandante **João Leão**: — É uma boa questão.

Aqui, a problemática que existe, de facto, é a importância que nós achamos que deveria ter sempre sido dada à Portugaláia naquilo que é a sua capacidade operacional, essa mesma resiliência de que falou, visto que a Portugaláia já existe há bastantes anos, desde 2007 que faz parte e é 100 % da TAP. Nesse aspeto, sim.

Essa questão da massa salarial foi bastante debatida ainda com a Administração anterior, da Eng.^a Christine. De facto, era uma intenção da Administração, ou da empresa que fez *outsourcing*, a BCG, fazer essa redução de massa salarial, justificando que seria o requisito de Bruxelas baixar o custo operacional relacionado com a massa salarial do pessoal navegante técnico.

A primeira coisa que dissemos foi: «Isso é impensável. Estamos a falar numa realidade de aumento de 30 % a 40 % da frota, 40 % de capacidade humana. Não poderemos ter um decréscimo nem que seja de 1 % de massa salarial, isso é impensável.»

Essa preocupação, foi logo transmitida à empresa e, neste momento, estamos a negociar o melhor possível para que se chegue a um acordo de empresa com melhores condições para todos os trabalhadores. É essa a nossa intenção.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Fizeram um pré-aviso de greve, para final do mês de março, que depois desconvocaram. Porquê? Terá sido o efeito do Mário Chaves?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Posso dizer que foi e não foi. A entrada do Mário Chaves coincidiu com o pré-aviso estar em vigor.

De facto, poderemos dizer, a quem de direito, que o Mário Chaves contribuiu para a resolução mais célere do processo, mas o pré-aviso foi levantado, ao contrário do que se possa pensar, porque a própria tutela concordou com as nossas reivindicações, toda ela, o Ministério das Finanças e o das Obras Públicas.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Tem conhecimento de, quando o Mário Chaves entra para o cargo de Diretor-Geral, quem o convidou?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Daquilo que é o nosso conhecimento, foi ideia da Christine.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Então, estará também a prazo?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Daquilo que é o nosso conhecimento, não. Mas nós temos um ditado na aviação, «o que é hoje, amanhã não é», por isso, é difícil.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Na política é igual!

O Sr. Comandante **João Leão**: — Pronto, então, é semelhante.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Pelo menos, no PSD!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Mário Chaves terá dito algo deste género: «Dos cortes verificados de salários na casa dos 70 %, já reduzimos em 50 % esses cortes, situando-se atualmente em 20 %».

É verdade esta afirmação? Foi-vos comunicado? Já estão a sentir no recibo de vencimento estas alterações proclamadas, ou terá sido uma informação encomendada?

O Sr. Comandante **João Leão**: — A única questão em que não me revejo é nos 70 % de corte. Nunca houve 70 % de corte.

De facto, já houve uma reversão parcial dos cortes, horizontal, a todo o grupo, nomeadamente na remuneração variável dos tripulantes.

Não sei, a nível de numerário ou percentual, quanto é que isso representa, a nível total do grupo, de redução de corte. Isso não lhe sei dizer.

O Sr. **Presidente**: — Usa, agora, da palavra, pelo Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal, o Sr. Deputado Bernardo Blanco.

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

Disse há pouco que já tinha questionado a tutela e a Administração sobre o processo de privatização.

Gostava de saber o que é que perguntou concretamente e se houve alguma resposta, ou se foi apenas ignorado.

O Sr. Comandante **João Leão**: — Antes de mais, boa tarde, Sr. Deputado.

Nós, de facto, questionámos tanto a tutela, como a Administração sobre o processo de privatização e as questões foram simples: em que é que se baseia a privatização? Em que moldes está a tutela a pensar fazê-la?

A resposta foi, basicamente: «O processo ainda não está a decorrer, portanto, não podemos dar informações que não temos.»

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Essa também tem sido a resposta aqui dada. Apesar de toda a gente assumir que há algo a acontecer, não usam a palavra «processo». Como ainda não há decreto-lei, seria uma forma de incumprir a lei, apesar de, na prática, estar a acontecer.

Queria fazer-lhe perguntas sobre isso e também sobre opiniões passadas, porque sei que várias vezes defenderam a fusão da Portugália com a TAP. Gostaria de saber o que é que o Governo foi respondendo. Qual foi a resposta do Governo sobre essa proposta?

O Sr. Comandante **João Leão**: — Há aqui uma questão nesta matéria de integração, digamos assim. Não se pode chamar «fusão», porque a Portugália já é da TAP. Mas aí haveria uma integração da Portugália dentro da TAP S.A. Há essa intenção, que ainda não aconteceu — atualmente, a Portugália pertence à TAP SGPS —, de fazer a passagem para a TAP S.A.

A nível de trabalhadores, daquilo que nós já falámos, tanto com as várias tutelas, como com as várias Administrações, há prós e contras de que eles falam e enumeram, que podem ser válidos, ou não. Mas uma das maiores questões que se prende aqui é na forma como será feita a integração.

Como todos sabem, a Portugália foi comprada em 2007. Aí, sim, teria feito sentido fazer uma integração direta, porque, ao adquirir mais frotas, a

TAP teria mais capacidade de rede. Tal não foi feito nessa altura e, neste momento, é uma questão pertinente a forma como será feita a integração, e é provavelmente um dos maiores entraves neste momento a que isso aconteça.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Em 2020, o anterior Ministro Pedro Nuno Santos dizia: «A aposta é no longo curso, mas também na TAP Express, a antiga Portugália. Não vai concorrer com as *low cost*, mas há um segmento de mercado entre as *low cost* e as companhias de bandeira que queremos explorar. Este segmento não vai sofrer despedimentos e até vai ganhar mais aviões.»

Gostaria de saber se isto, efetivamente, aconteceu, como foi prometido em 2020.

O Sr. Comandante **João Leão**: — De facto, houve um aumento público da frota da Portugália. A frota da Portugália passou de 13 aviões para 19 aviões. Inicialmente, a previsão, e aquilo que foi dito no suposto plano de reestruturação, foi de que seriam 26 aviões. Depois, reduziu para 21 e, agora, neste momento, estão com 19.

Houve, de facto, um aumento da capacidade da Portugália, a nível operacional, não tanto, presumimos nós, para entrar nesse nicho de mercado entre as *low cost* e as *legacy*. Nós continuamos a fazer a operação TAP, sem qualquer tipo de diferença, mas, de facto, houve esse aumento operacional.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Boa parte dessa intenção da altura tinha também a ver com o facto — penso que também já falou disso hoje — de poder haver alguma capacidade de ajudar a crescer o aeroporto do Porto e o aeroporto de Faro, mas, efetivamente, quando olhamos para as quotas de

mercados e passageiros, vemos que a TAP tem uma percentagem muito baixa aí.

Gostaria de saber o que é que aconteceu para isso efetivamente não ter acontecido, apesar de ter havido esta expansão.

Depois, olhamos para os dois aeroportos e, efetivamente, perdoe-me a expressão, a TAP continua a ser mais regional e menos nacional. Porque é que isso aconteceu? O que é que seria, no vosso entender, bom que acontecesse para estes dois aeroportos, sabendo obviamente que o País não é só o Aeroporto de Lisboa?

O Sr. Comandante **João Leão**: — De facto, há aqui uma questão da aviação, que é a questão do *hub*. Como sabem, um *hub* tem características próprias para as companhias e todas as companhias de aviação operam maioritariamente num aeroporto que é o seu *hub*.

Neste exemplo concreto de Lisboa e da TAP e da pouca utilização dos aeroportos do Porto ou de Faro, de facto, na nossa opinião — vale o que vale —, poderiam ser mais aproveitados os Aeroportos Francisco Sá Carneiro e o de Faro.

A Portugália, com a sua frota, se tivesse uma maior capacidade operacional, ou seja, uma frota maior, de facto, poderia ser uma peça fundamental para fazer esse aumento de operação no Porto e em Faro. A questão é que teria de operar fora do conceito atual, que é *feeder-defeeder*, e teria de operar numa forma *point to point*.

Até agora, não foi esse o caminho enveredado pela Administração ou pelas Administrações anteriores. Não sei qual é que vai ser o caminho enveredado por esta Administração daqui para a frente, mas os aeroportos do Porto e de Faro poderiam ser mais aproveitados, se calhar, mais numa configuração de *point to point* do que propriamente de *feeder-defeeder*.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — A minha última questão tem a ver com os cortes salariais. Tem noção de qual foi a percentagem média de cortes que sofreram?

Efetivamente, já tivemos aqui vários sindicatos e estamos a tentar perceber o que é que aconteceu, na altura da negociação do plano de reestruturação, na qual, na prática, os sindicatos não estiveram envolvidos, infelizmente. Do que se vai sabendo, o nível de cortes implementado foi superior àquilo até que a Comissão Europeia exigia. O que a Comissão Europeia exigia é que, depois, também houvesse ou a entrada de novo investimento privado, ou a partilha de perdas com os credores.

O que se tenta agora perceber é se o Governo fez esse esforço, ou se simplesmente aproveitou as duas coisas mais fáceis, que era aumentar a percentagem de cortes e aumentar o dinheiro vindo dos contribuintes, basicamente.

Por isso, gostaria de saber se houve essas conversas e se o Governo fez esse esforço ou não, ou se preferiu simplesmente esta opção mais fácil.

Já agora, se tivesse os números médios dos cortes na massa salarial, também agradecíamos.

O Sr. Comandante **João Leão**: — Começando pelos números médios do corte da massa salarial, é um bocadinho inglório fazer essa conta, porque, como sabem, quando foram assinados os acordos de emergência, havia um valor isento de corte — um mínimo garantido, digamos assim — e o corte de 25 % aplicar-se-ia pelo remanescente, o que transformaria a percentagem de corte efetivo de forma diferente, dependendo de quanto é que cada pessoa ganhava. Um comandante ganha mais do que um copiloto. Ou seja, a efetividade do corte é diferente.

Aquilo que lhe podemos dizer é que, em média, nos pilotos da Portugália, o corte provavelmente efetivo deveria rondar à volta dos 20 %, 22 %. Em média, deveria ser este o valor.

A nível da questão do Governo e da Administração, acho que, correndo o perigo de poder ser injusto — mas isto pode dizer-se por uma série de decisões até a nível nacional —, as pessoas têm tendencialmente a capacidade de ir pelo caminho mais fácil e, de facto, cortar o salário dos trabalhadores foi o caminho mais fácil. Se é certo ou errado, para nós, como representantes dos trabalhadores, vai ser sempre considerado errado. Agora, para o público em geral, se é certo ou errado, cabe às pessoas fazerem essa análise.

De facto, é como lhe digo: se calhar, tomando como exemplo o panorama nacional, optou-se pelo caminho mais fácil, que é os contribuintes e os trabalhadores serem mais prejudicados do que aquilo que poderiam ou deveriam ser.

O Sr. **Presidente**: — Terminamos, assim, a primeira ronda.

Penso que há consenso no facto de que não vamos realizar a segunda ronda. Pelo menos, tenho essa indicação. Portanto, pergunto se algum dos Srs. Deputados deseja utilizar aquela prerrogativa de fazer uma questão individual na terceira ronda.

A Sr.^a Deputada Fátima Fonseca indicou à Mesa que sim. Pergunto se há mais algum Sr. Deputado.

Pausa.

Não? Então, nesta ronda, uma pergunta será feita e, depois, o Sr. Comandante terá o tempo para poder responder.

Sr.^a Deputada Fátima Fonseca, faça favor.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Muito obrigada, Sr. Presidente.

Sr. Comandante, não tomando muito mais do seu tempo, queria colocar três questões, essencialmente.

Penso que é evidente que, nesta sala, podemos discordar de muitas coisas, de muitos métodos, de muitos modelos, mas concordamos na necessidade imperiosa de garantir que a TAP continue a ser um ativo estratégico para o nosso País e que, para isso, tem de ser necessariamente sustentável.

As três questões que coloco são as seguintes: em primeiro lugar, queria saber que tipo de interação têm, se é que têm, com o representante dos trabalhadores no Conselho de Administração que, como sabemos, existe desde junho de 2021. Pergunto se têm reuniões e que resultados eventualmente podem atribuir à existência desta figura.

Por outro lado, já falou aqui um bocadinho sobre a importância do *hub* de Lisboa, enfim, da organização da operação no território, digamos assim. Gostaria de saber se, relativamente ao transporte de passageiros para Portugal, nomeadamente para o setor do turismo, consideram que é fundamental manter o centro de operações em Portugal e se os trabalhadores sabiam que, com a privatização de 2015, deixaria de haver obrigatoriedade de manter o centro de operações em Lisboa, a partir de 2021.

Por fim, só para clarificar, a propósito do tema que o Sr. Comandante acabou de referir, da reversão dos cortes salariais, que já foi iniciada, queria saber ao certo se nos pode dizer quais os cortes que subsistem e qual é o caminho que se perspetiva no sentido da sua reversão integral.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Comandante, tem a palavra para responder.

O Sr. Comandante **João Leão**: — Começando pela primeira pergunta, a interação que nós, SIPLA, temos com o representante dos trabalhadores no Conselho de Administração não é muita, mas, ocasionalmente, recebemos um *e-mail* ou um telefonema do representante dos trabalhadores para saber se precisamos de alguma coisa, se está tudo a correr, digamos assim. Nunca houve nenhuma reunião presencial, mas a interação existe.

Em relação à segunda questão, achamos que é crucial manter o centro de operações em Portugal, obviamente, até porque, geograficamente, Lisboa tem vantagens a nível de aviação, por estar colada ao oceano Atlântico, nomeadamente nas ligações à América do Sul e à América do Norte. Lisboa tem uma vantagem geográfica enorme, daí acharmos que uma das mais-valias do Grupo TAP é estar com o centro de operações em Portugal.

Em relação à última questão, sobre os cortes que subsistem, neste momento, estamos a falar de 20 % do vencimento fixo. É o corte que subsiste. Na remuneração variável, o corte já foi revertido. Neste momento, é o que subsiste, é 20 % de corte do vencimento fixo.

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

Penso que me resta agradecer ao Sindicato Independente de Pilotos de Linhas Aéreas, ao Sr. Comandante João Leão e a quem o acompanha, os esclarecimentos que foram dados. Desejo-vos as maiores felicidades, da parte da Comissão de Inquérito. Estaremos disponíveis para qualquer questão que entendam relevante partilhar connosco. Agradeço mais uma vez a vossa presença, apesar do atraso no início dos nossos trabalhos.

Vamos, por nossa parte, suspender os nossos trabalhos durante 5 minutos, para iniciarmos a quarta audição de hoje.

Suspendemos, então, os nossos trabalhos.

Eram 19 horas e 5 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos retomar os nossos trabalhos.

Eram 19 horas e 17 minutos.

Srs. Deputados, agradecia que criássemos condições, se faz favor. Como se recordam, no início dos nossos trabalhos, porque não tínhamos o quórum deliberativo necessário, pedi para adiarmos para o final da nossa reunião de hoje, após a audição, a aprovação de *atas*, a votação de um requerimento e, ainda, a prestação de uma informação que tem a ver com uma resposta que tivemos e que queria partilhar com os Srs. Deputados.

Faremos, então, isso no fim da nossa reunião, agradecendo, desde já, o consenso, que tem sido possível, para que os nossos trabalhos possam ser tão rápidos e eficazes, quanto possível.

Se estiverem todos de acordo, vamos suspender os nossos trabalhos para eu ir receber o Sr. Presidente do Sindicato dos Técnicos de Manutenção de Aeronaves (SITEMA), que vem acompanhado por duas pessoas, para iniciarmos a nossa audição.

Penso que será o Bloco de Esquerda a iniciar as perguntas...

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, estava a trocar opiniões sobre se prescindiríamos ou não da segunda ronda, como temos feito até aqui.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, acabei de elogiar essa nova modalidade, mas acho que durante dos trabalhos veremos se há ou não esse consenso, mas parece-me que sim.

Vou suspender, então, os nossos trabalhos uns instantes, para ir receber o Sr. Presidente do Sindicato dos Técnicos de Manutenção de

Aeronaves (SITEMA).

Pausa.

Srs. Deputados, cumprimento todos, de novo, agora já na presença do Presidente do Sindicato dos Técnicos de Manutenção de Aeronaves (SITEMA), Jorge Alves, que vem acompanhado por uma delegação.

Agradeço, em nome da Comissão, a vossa presença e a disponibilidade para dar respostas às questões que vão ser colocadas e queria dizer que vamos ter uma primeira ronda de pergunta/resposta que vai iniciar-se pelo Bloco de Esquerda.

O Sr. Presidente Jorge Alves pediu a palavra não para fazer exatamente uma apresentação inicial, mas, sim, para partilhar umas palavras connosco.

Tem a palavra, Sr. Jorge Alves.

O Sr. **Jorge Alves** (Presidente do Sindicato dos Técnicos de Manutenção de Aeronaves — SITEMA): — Boa tarde a todos, gostaria de cumprimentar os Srs. Deputados e Sr.^{as} Deputadas na pessoa do Sr. Presidente da Comissão.

Nós estamos aqui a representar o Sindicato, o SITEMA, que é o Sindicato dos Técnicos de Manutenção de Aeronaves, e estamos convictos que vamos ser úteis. É isso que pretendemos: ser úteis à Comissão. Por nós, podemos prosseguir.

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

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Muito obrigada, Sr. Presidente.

Cumprimento o Sr. Presidente Jorge Alves, os representantes do SITEMA e faço as minhas perguntas em conjunto, porque penso que há um conjunto de temas que têm sido abordados na Comissão de Inquérito, provavelmente já os conhecerão se assistiram às outras audições, que vão interessando aos Deputados e que estão relacionados com a análise que temos vindo a fazer.

Em primeiro lugar, gostaria de falar do papel da manutenção no Brasil para os prejuízos na TAP. Aliás, mais do que isso, acho que já todos sabemos que a manutenção no Brasil foi essencial para os prejuízos da TAP, o que não sabemos é porque é que ela não foi resolvida mais cedo e porque é que se arrastou durante tanto tempo.

Em segundo lugar, a questão da White. Não tem sido fácil perceber se foi uma boa decisão ou não, há quem diga que a White tinha problemas na manutenção dos aviões, a White coloca esse problema na TAP, dizendo que o problema da manutenção era da TAP, porque a manutenção era feita na TAP, entretanto, desistiu-se do funcionamento da White, que tinha o *leasing* dos ATR, fizeram-se outras opções, e eu gostaria de compreender que opinião é que têm sobre este assunto.

Há uma questão em relação ao contrato que substitui ou que prescinde da compra dos Airbus 350 para os Neo. Há evidência ou, pelo menos, registo que uma parte destes novos aviões tem alguns problemas de manutenção, mas têm sido inconsistentes as declarações a esse respeito, portanto, se pudéssemos ter a vossa opinião, seria importante.

Finalmente, há uma questão particular que tem a ver com as consequências dos cortes salariais, das saídas de profissionais e de que forma é que isso coloca ou não em causa a operação da TAP, em particular, tendo em conta que, como já vimos, as projeções de futuro eram completamente irrealistas e muito mais pessimistas do que o previsto, o que permitiu ao Estado português, eventualmente, conseguir uma autorização para pôr mais

dinheiro na TAP, mas à custa de mais cortes salariais, até porque não houve uma partilha dos custos com outros interessados, nomeadamente os donos das obrigações da TAP.

Pergunto, então, de que forma é que estes cortes colocam em causa a retenção de técnicos especializados, que são essenciais para o funcionamento da TAP, e como é que isto afeta em particular o verão que aí vem — que, aliás, já começou — onde se espera um aumento da atividade.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Jorge Alves.

O Sr. **Jorge Alves**: — Muito obrigado, pelas suas questões.

Quanto à manutenção no Brasil, apenas consigo dizer que os aviões da TAP iam para lá para fazer a manutenção, demoravam mais tempo do que era suposto e chegavam a Lisboa a precisar de mais manutenção antes de poderem operar com passageiros. Isto durou anos, como sabem. Porque é que não se conseguiu fechar mais cedo? Os Srs. Deputados têm de chamar aqui os administradores responsáveis, porque nós, trabalhadores, também não conseguimos perceber.

No que se refere à White e aos ATR, a manutenção dos ATR não era feita nas instalações da TAP; era feita, em termos de manutenção de linha, com alguma colaboração da Portugália, mas não houve nenhum ATR que fizesse manutenção nas instalações da TAP. A TAP não está capacitada para este tipo de aeronave, a TAP Manutenção e Engenharia.

Relativamente ao contrato dos A350 e à sua troca pelos A330Neo, também não conseguimos acrescentar nada. Não temos dados nenhuns, não temos documentos nenhuns, não conseguimos acrescentar nada referente a isso.

Quanto aos A330Neo, sim, têm alguns problemas de manutenção, inclusivamente tiveram de substituir-se alguns motores, mas, relembro, que

a TAP foi o primeiro operador a funcionar com esse tipo de aeronaves.

Relativamente àquilo que nos é mais caro e que são os cortes salariais, já foi dito várias vezes pelo nosso Sindicato, que isso, sim, de facto, põe em causa a retenção dos técnicos, de forma que poderá ser irreversível até para se conseguir fazer manutenção de aviões em Portugal e na TAP.

Nós, técnicos de manutenção de aeronaves, somos uma das classes mais mal pagas em relação ao mercado, mas somos muito apetecíveis, porque temos muito pendor técnico, temos muito *know how* e, no estrangeiro e até em Portugal, paga-se duas a três vezes mais e, então, é muito difícil reter pessoas. Aliás, com o agudizar da situação dos cortes, torna-se completamente inviável. A situação acelerou de uma forma que não...

Posso dizer-vos que desde que acabaram as RMA (rescisões por mútuo acordo) na TAP, nós contabilizamos 75 técnicos que já abandonaram a TAP. 75 técnicos! Se fizermos assim uma conta rápida de 10 anos de experiência, vocês estão a ver os anos de experiência que se perderam em pouco tempo.

E o pior de tudo é que não se está a conseguir travar estas saídas. Houve um plano para reter técnicos que não chega. É urgente fazer um acordo de empresa que consiga dar condições às pessoas para ficarem a trabalhar na TAP.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Só queria perceber que contornos é que tem esse programa para reter os técnicos e se há conversações neste momento, ou, se houve, por forma, enfim, a criar mais condições de retenção de técnicos, nomeadamente reversão total de cortes, ou outro tipo de remuneração, ou de condições salariais que permitam reter esses técnicos.

Essas conversações estão em cima da mesa, foram tidas e qual é a perspetiva que têm?

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Jorge Alves.

O Sr. **Jorge Alves**: — Nós estamos, neste momento, a negociar um novo acordo de empresa e temos muita expectativa e muita esperança de conseguirmos aí criar as condições para a retenção dos técnicos.

O programa de retenção de técnicos que se fez foi para um ano, ele é manifestamente insuficiente, mas esperamos que a TAP, neste momento, consiga acelerar a questão do acordo de empresa, porque poderá vir a ser tarde, se não o conseguirmos.

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

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Muito obrigada, Sr. Presidente.

Cumprimento o Sr. Presidente do Sindicato, Jorge Alves, e quem o acompanha, agradecendo a informação que já partilhou connosco e que, seguramente, irá continuar a partilhar até ao final desta audição.

Gostaria de começar por dizer que temos aprendido muito nesta Comissão Parlamentar de Inquérito sobre a forma como a TAP tem sido gerida ao longo dos anos e é, de facto, fundamental ouvir as pessoas que conhecem intrinsecamente o funcionamento da companhia, porque têm um conhecimento único sobre aquilo que se passa no terreno, que nem sempre corresponde ao que é apresentado em relatórios, ou em *PowerPoint*, ou em qualquer documentação formal.

Portanto, este conhecimento único, direto e na primeira pessoa é

fundamental para nós.

Tenho um conjunto de questões que tomaria a liberdade de colocar. Começo por perguntar se existiam canais institucionais de diálogo entre a administração da TAP e o Sindicato, centrando a pergunta, em particular, no período que releva para o objeto desta Comissão Parlamentar de Inquérito, ou seja, entre 2020 e 2022. Admitindo a existência desses canais, com quem, em concreto, negociavam?

Já foi aqui referido o tema salarial e eu pergunto, em termos de práticas remuneratórias da empresa, como são definidas as remunerações dos trabalhadores nas suas várias componentes. Sabemos que existe tipicamente uma componente fixa e um conjunto de componentes variáveis, pelo que lhe pergunto se pode detalhar um pouco a estrutura remuneratória dos trabalhadores num período, chamemos-lhe, normal, e não num período atípico como o do plano de reestruturação.

Pergunto-lhe também se conhecem a prática da TAP relativamente a pagamentos indemnizatórios a administradores ou a trabalhadores e, se sim, se podem partilhar connosco alguns exemplos.

No que concerne ao plano de reestruturação, com o conjunto de medidas que contém, sabemos que ele foi desenhado, e esse é o seu objetivo, para salvar a TAP enquanto pilar-chave da economia portuguesa, aliás, olhando só para o ano 2019, sabemos que o contributo da TAP para a economia foi de entre 2,3 a 2,6 mil milhões de euros e a TAP empregava, nesse período, cerca de 10 000 trabalhadores.

Pergunto-lhe: considera que os auxílios de Estado foram essenciais para garantir a viabilidade da companhia naquele momento? Quantos seriam os postos de trabalho diretos e indiretos que seriam perdidos em caso de insolvência da empresa?

No que diz respeito aos acordos de emergência, sabendo que o objetivo seria encontrar uma solução consensual sobre a forma de viabilizar

e reestruturar o grupo TAP, pergunto se conhecem, em concreto, o conteúdo do plano de reestruturação, para além daquilo que é público, como foram conseguidos e acompanhados os acordos de emergência e como percecionaram a existência de um conjunto de medidas voluntárias, sabemos que diversas, e que impacto tiveram.

Como já foi referido, sabemos que está em curso um processo de reversão dos cortes salariais, pelo que lhe pergunto, em concreto, em que ponto estamos e o que é que ainda continua por reverter.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra Sr. Jorge Alves.

O Sr. Jorge Alves: — Em termos dos canais institucionais, passámos por várias fases.

No que diz respeito ao nosso Sindicato, tivemos quase um ano em que a Administração não nos recebeu, de facto, e com o Ministro Pedro Nuno Santos não fomos recebidos durante seis meses. Fomos o único sindicato da TAP que, devido ao processo de despedimento coletivo, tivemos uma greve às deslocações e às horas extras, e foi a primeira vez na história, que eu me lembre, desde que estou no Sindicato, em que se meteu um pré-aviso de greve e não houve uma conversa, sequer.

Há pouco tempo, consegui regularizar-se e normalizar as relações e a partir daí tem sido normal a relação entre o sindicato e a Administração — e «há pouco tempo» estou a falar desde há seis meses, para aí, sensivelmente.

Relativamente à estrutura de remuneração, ela é muito diversa. Íamos estar aqui até amanhã, no mínimo. A estrutura tem várias componentes, mas é completamente diferente a do pessoal de terra da do pessoal do ar, e, mesmo no pessoal de terra, também tem a ver com as várias categorias, se fazem turnos, se não fazem turnos. Tem muito a ver com esse tipo de coisas, varia muito com essa situação. A TAP é uma empresa que tem várias

profissões, bastantes, e todas com a sua especificidade, portanto não dá para contextualizar aqui a estrutura como ela é.

Relativamente às práticas indemnizatórias, sabemos o que vem nos jornais, não sabemos mais nada.

Relativamente ao plano de reestruturação, vão-me perdoar, mas de reestruturação não tem nada, e não o conhecemos. Nunca nos foi apresentado o plano de reestruturação, infelizmente. Fomos quase coagidos, para ter acesso a alguma coisa do plano tínhamos de assinar um documento em que nos comprometíamos a não revelar rigorosamente a ninguém, e pelo menos não conheço nenhum sindicato que o tenha assinado ou que tenha assumido que o assinou. Portanto, lamentavelmente não conhecemos nada do plano de reestruturação.

Relativamente aos auxílios estatais, não tenho dúvidas de que, se não tivessem existido, hoje não tínhamos a TAP como temos e ficaríamos todos a perder.

Relativamente ao acordo de emergência, para o nosso sindicato... Nós fomos o sindicato de terra que foi mais longe para salvar postos de trabalho. Fizemos um acordo que permitia salvar, no mínimo, 100 postos de trabalho e, mesmo assim, temos pessoas no despedimento coletivo.

Nós fizemos, durante mais de um ano, um *part-time* de 15 %, para além de todos os acordos normais de terra, e isso deixou marcas, que podem ser irreversíveis, nas pessoas. Continuamos a ter um despedimento coletivo que não me atrevo a qualificar, temos seis técnicos altamente qualificados nesse processo de despedimento coletivo, e a TAP anda a tentar recrutar técnicos por um lado, com sucesso zero.

Posso dar-vos um exemplo: contratámos, no mês de março, um técnico que durou 15 dias na companhia. Foi-se embora, disse: «Isto não é para mim. Com estes valores, eu não aguento aqui a trabalhar.» Portanto, a capacidade

de recrutamento é zero e temos seis pessoas altamente qualificadas despedidas. Não se compreende.

Acho que respondi a todas as perguntas.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra, pelo Grupo Parlamentar do PSD...

A Sr.^a Deputada Maria de Fátima Fonseca pede a palavra.

Faça favor.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Sr. Presidente, creio que, a não ser que eu tenha estado temporariamente distraída, faltou a questão de saber em que ponto nos encontramos em matéria de reversão dos cortes salariais.

O Sr. **Presidente**: — Se puder, peço-lhe só que precise esta questão antes de passarmos ao próximo Sr. Deputado, então.

O Sr. **Jorge Alves**: — Sim, os cortes têm vindo a ser repostos, mas ainda estão na casa dos 20 % por mês, o que é terrível. Atrevia-me a dizer que temos uma espécie de um *cocktail* explosivo, com tudo o que se tem passado: as pessoas com aumentos do valor da habitação por via dos juros, com a inflação que todos conhecemos e ainda com cortes salariais, o que me admira é como ainda temos tanta gente para trabalhar cá.

O Sr. **Presidente**: — Usa da palavra agora, pelo Grupo Parlamentar do PSD, o Sr. Deputado, Paulo Moniz.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, cumprimento o Sr. Presidente Jorge Alves e a sua equipa, a sua comitiva.

Queria começar por lhe colocar uma questão que, do nosso ponto de vista, é muito próxima da manutenção, que é a realidade da empresa de manutenção do Brasil, a VEM (Varig Engenharia e Manutenção), no contexto da TAP.

Gostava de ouvir a vossa opinião sobre a mais-valia, ou não, desta operação. Como é que vê isto e o desfecho que acabou por ter?

O Sr. **Jorge Alves**: — Relativamente à manutenção do Brasil, já respondi numa primeira pergunta que me fizeram.

Não temos muito a acrescentar sobre isso, sabemos falar mais sobre a parte técnica e menos sobre a parte económica dessa parte. Nós não somos um sindicato generalista, como outros que vocês têm tido aqui, somos um sindicato especialista em técnicos de manutenção de aeronaves, e não consigo acrescentar muito a essa pergunta.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Tem conhecimento de alguma auditoria feita no âmbito da TAP à empresa do Brasil?

O Sr. **Jorge Alves**: — Não.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Ao longo da audição dos sindicatos, fomos tendo conhecimento de que, aparentemente, o que Bruxelas impôs na reestruturação foi um corte de 20 % nos custos operacionais da companhia, e houve a opção de que esse corte se refletisse nos salários das pessoas.

Como é que vê esta opção, objetivamente política e estratégica, de, em vez de cortar noutros sítios, cortar nos vencimentos dos trabalhadores?

O Sr. **Jorge Alves**: — Olhe, eu não sei se lhe consigo responder à pergunta assim tão diretamente.

Aquilo que lhe consigo dizer é que o SITEMA, quando se começou a falar do plano de reestruturação, apresentou à TAP um dossiê com 47 medidas, nenhuma das quais incluía qualquer impacto nos trabalhadores. Eram medidas de reestruturação, de facto, porque achávamos que era isso que fazia falta e que era preciso, mas lamentavelmente ninguém, nem da TAP nem do Governo, nos perguntou nada sobre essas 47 medidas.

Eu acho estranho... Ou nós fomos completamente explícitos naquilo que apresentámos... Ou três meses de trabalho foram deitados ao lixo... Ou ninguém olhou para aquilo, de facto... Porque a reestruturação... Eu não consigo dizer esta palavra, desculpem, porque a reestruturação não existiu. O que existiu foi esmagamento de quem trabalha, e não consigo dizer mais nada sobre isso. Peço desculpa.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Quantas vezes reuniram com a tutela política, com o Sr. Ministro ou o Sr. Secretário de Estado?

O Sr. **Jorge Alves**: — Durante todo este processo, reunimos para aí umas seis vezes.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Na presença dos dois, ou só com o Sr. Ministro ou o Sr. Secretário de Estado?

O Sr. **Jorge Alves**: — Reunimos algumas vezes sem o Sr. Secretário de Estado, com o Sr. Ministro sempre. Com o Sr. Secretário de Estado não me lembro de ter reunido, a não ser durante as negociações dos acordos temporários de emergência.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Em alguma destas reuniões esteve alguém do Ministério das Finanças?

O Sr. **Jorge Alves**: — Que eu saiba, não.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Como sabe, houve uma circunstância em que o Governo do Partido Socialista fez a nacionalização da TAP, por razões que até disse serem de interesse nacional, e agora, aparentemente, inicia hoje, com uma resolução do Conselho de Ministros, um processo de privatização.

Como é que encara este ziguezague, esta cambalhota de estratégia, em relação à TAP?

O Sr. **Jorge Alves**: — Eu não consigo falar politicamente sobre essa questão, apenas lhe consigo transmitir a posição do SITEMA relativamente à TAP privada ou não privada, ou pública.

Nós não temos nenhum preconceito ideológico, queremos é que a TAP tenha uma gestão que sirva os trabalhadores e que sirva o País. É a única coisa que queremos.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas sente-se confortável com este processo que agora se vai iniciar, e aparentemente com grande pressa, por parte do Governo?

O Sr. **Jorge Alves**: — Nós não temos de nos sentir nem confortáveis nem desconfortáveis.

Se há um processo, teremos de ser ouvidos, teremos de participar nele e teremos de assegurar que ficam garantidas as coisas que são essenciais para o País e para os trabalhadores.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Portanto, deduzo que ainda não tenham sido ouvidos e que contem ser ouvidos neste processo de privatização.

O Sr. **Jorge Alves**: — Não, neste momento ainda não fomos ouvidos, mas contamos ser ouvidos.

Temos o exemplo da SATA (Serviço Açoriano de Transportes Aéreos) Internacional, que tem um processo de privatização a decorrer, e já fomos ouvidos em diversas fases desse processo, inclusivamente pela comissão de acompanhamento da privatização, do Governo dos Açores.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Já reuniu com o novo Presidente da TAP?

O Sr. **Jorge Alves**: — Enquanto CEO da TAP, sim, já, numa reunião de apresentação com todas as estruturas sindicais que fazem parte do Grupo TAP.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Quando é que foi esta reunião?

O Sr. **Jorge Alves**: — Foi na semana passada.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Foi-lhe comunicada alguma intenção de reversão dos cortes?

O Sr. **Jorge Alves**: — Oficialmente, ainda não.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Em algum momento o CEO Luís Rodrigues deu indicação de que conhecia o plano de reestruturação?

O Sr. **Jorge Alves**: — Que eu tenha ouvido, nem sim, nem não. Não ouvi.

Aliás, ouvi ontem um colega dizer aqui, na Comissão de Inquérito, que ele, na reunião com os trabalhadores — a que eu não consegui assistir —, falou disso, mas pessoalmente não sei responder.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Desculpe, agora fiquei baralhado.

Houve uma reunião só com os sindicatos e outra com os trabalhadores?

O Sr. **Jorge Alves**: — Vou explicar. Acho que ontem isso também não foi explícito.

O CEO da TAP, o Dr. Luís Rodrigues, fez uma primeira reunião com todas as estruturas sindicais, em que as pessoas tiveram oportunidade de dizer as suas preocupações, e ontem de manhã houve uma reunião com os trabalhadores.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Quanto a essa reunião de ontem, tem ideia de quando é que foi convocada?

O Sr. **Jorge Alves**: — A reunião de ontem foi convocada na semana passada pelos canais normais, o *e-mail* da empresa. Todas as pessoas que têm *e-mail* da empresa foram convocadas por aí. Posso ver com mais precisão o dia, mas...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sabe qual o dia?

O Sr. **Jorge Alves**: — Foi na semana passada.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas mais para o fim da semana ou para o início da semana?

O Sr. **Jorge Alves**: — Não sei precisar... Não sei precisar, mas foi com alguma antecedência, de facto.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — E os sindicatos, quando é que foram convocados para a reunião que teve com os sindicatos?

O Sr. **Jorge Alves**: — Os sindicatos foram convocados dois ou três dias depois de o Dr. Luís Rodrigues ter tomado posse, formalmente.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Como é que interpreta, ou sentiu-a alguma vez, a interferência do Governo na gestão corrente da TAP, enquanto representante dos seus trabalhadores?

O Sr. **Jorge Alves**: — Quando tentámos terminar com o *part-time*, talvez tenhamos chegado a algumas coisas com a TAP e o Governo não tenha permitido que fôssemos mais longe, mas não consigo ter dados concretos sobre isso, efetivamente.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas como é que sabia que o Governo não estava de acordo? Era porque estava a negociar com o Governo ou porque alguém da Administração lhe dizia que o Governo mandava dizer que não estava de acordo?

O Sr. **Jorge Alves**: — É natural que, nas reuniões de negociação, quando se tem alguns limites para ir mais além, as pessoas consigam dizer

isso. É normal. Mas, da parte do Governo, nunca ninguém falou sobre esse tema, de facto.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Portanto, objetivamente, aquilo que tinha de entendimento da presença do Governo era por intermédio da Administração sempre. Ou seja, nunca teve o Secretário de Estado ou o Sr. Ministro a impor-lhe limites ou a dar-lhe instruções que possa interpretar como gestão corrente, é isso?

O Sr. **Jorge Alves**: — Não, na interação que tivemos não me lembro de isso acontecer.

O Sr. **Presidente**: — Usa agora da palavra, pelo Grupo Parlamentar do Chega, o Sr. Deputado Filipe Melo.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Presidente do SITEMA, o Sr. Jorge Alves, bem como a Dr.^a Joana Azevedo e o Dr. Victor Marques, que o acompanham. Obrigado por terem vindo.

Sr. Presidente, queria pedir-lhe que nos explicasse da forma que conseguir, eu sei que não é fácil explicar isto, como é que a TAP, que tem dos melhores técnicos de manutenção da Europa — e se calhar vou um bocadinho mais longe, até do mundo —, demora aproximadamente 10 anos a formar um quadro desta excelência?

Como é que estes técnicos são indispensáveis para a segurança aeronáutica e a TAP não os valoriza e despede, quando sabe que não contrata outros por este preço, com esta qualidade, com esta formação?

Isto é o quê, na sua opinião? É má gestão, é desconhecer por completo esta área da TAP? O que é que é, na sua opinião?

O Sr. **Jorge Alves**: — Eu não sei se consigo qualificar se é má gestão, ou o que é que é. Má gestão tem de ser, tem de ser de certeza.

Posso dizer-vos que, quando estávamos a negociar os acordos temporários de emergência, o primeiro número que nos deram de pessoas que tinham de dispensar era 240 técnicos. Depois, numa fase posterior, porque não aceitámos, reduziu-se o número para 205 técnicos que teriam de sair da companhia.

Nós dissemos sempre que isto ia ser catastrófico. Arranjámos forma, com o empenho de todos os associados do SITEMA, que descontaram, durante mais de um ano, 15 % do seu salário, de manter mais de 100 pessoas. Se não o tivéssemos feito, nesta altura seria catastrófico. Se tivéssemos ainda menos 100 pessoas do que o que já temos, depois de terem saído cerca de 80 e tal, aquando das medidas voluntárias, depois de acabarem as medidas voluntárias saíram mais de 75 e nós mantemos mais 6 despedidos.

Não consigo qualificar como é que se pode mandar *know how* borda fora. É muito difícil de perceber.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, considera que o novo aeroporto faz falta, não só ao País como também à própria companhia?

O Sr. **Jorge Alves**: — O novo aeroporto é essencial ao País e, fundamentalmente, à companhia, porque não se consegue fazer uma operação com a dimensão da que nós temos naquele aeroporto, que tem os anos que tem, as limitações de espaço que todos conhecem e que não pode crescer para lado nenhum. Só tem um sítio para onde pode crescer, que também não compreendemos porque é que não se utiliza, que é a base. O AT1 (Aeródromo de Trânsito n.º 1), é o único sítio disponível ali.

Portanto, é essencial que tenhamos um aeroporto o mais depressa possível, mas um aeroporto que seja solução: um aeroporto que se consiga fazer mais pequeno e que se vá construindo à medida das necessidades.

E a manutenção da TAP também paga cara a fatura de as instalações estarem no Aeroporto de Lisboa. Chegamos a demorar um dia para testar os motores do avião: têm de sair do hangar, ir para uma placa giratória que fica do outro lado do aeroporto e, com o tráfego que existe, por vezes demoramos um dia inteiro desde que o avião sai até que volta ao hangar outra vez. Nenhuma companhia tem estes constrangimentos. Isto é muito mau.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Quando o Sr. Primeiro-Ministro nacionalizou a companhia, disse que o objetivo era salvá-la, que a companhia iria crescer e que esse crescimento ia ser acompanhado, finalmente, da construção do novo aeroporto. Lançou farpas aos anteriores governos de direita e disse «é desta que vamos ter o novo aeroporto.»

Oito anos depois ainda não há aeroporto.

Há incompetência do Governo?

O Sr. **Jorge Alves**: — Eu não sei se há incompetência do Governo, mas, pelos vistos, não se vislumbra quando é que teremos aeroporto.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, nem aeroporto, nem a TAP nos moldes atuais. A TAP, é certo que já vai ser privatizada, e aeroporto nem vê-lo.

Volto a perguntar-lhe, com outras palavras: haverá falta de vontade política para concretizar o que estava planeado?

O Sr. **Jorge Alves**: — Sabe, eu tenho muita dificuldade em acompanhar a política e não consigo responder a essa pergunta.

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

Risos.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, percebo a sua falta de vontade de acompanhar a política, mas recomendou, em novembro do ano passado, quando tomou posse como Presidente — até lá era Vice-Presidente —, que o poder político repensasse, juntamente com a Administração da companhia, a criação de um *cluster* aeronáutico.

O Sr. Presidente lembrou-se de falar nos políticos na altura ou saiu-lhe extemporaneamente? Acompanhava ou não a política para sugerir isso ao poder político?

O Sr. **Jorge Alves**: — Eu não tenho propriamente de acompanhar a política para conseguir falar com os políticos da minha área, tem um pouco a ver com isto.

De facto, nesse caderno de que já aqui falei, uma das 47 medidas é a descentralização dos serviços de manutenção da TAP, que era essencial. Era essencial conseguirmos aproveitar, ter tido a visão de aproveitar o aeroporto de Beja para expandir a manutenção da TAP. E não foi feito, de facto.

Agora, os políticos fazem falta ao País, como é óbvio. Eu acho que fazem todos, e nós temos de falar com os políticos.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, não lhe vou perguntar, porque já disse que não acompanha muito a política, se acompanha a atividade do Ministério das Infraestruturas, porque também não existe essa atividade. Mas pergunto-lhe: já reuniu com João Galamba?

O Sr. **Jorge Alves**: — Sim, já reuni com o João Galamba, sim.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Deputado, penso que já excedeu o seu tempo.

Sr. Deputado Bernardo Blanco, tem a palavra para fazer as questões.

O Sr. **Bernardo Blanco (IL)**: — Para a Comissão ter mais informação, também posso perguntar se nos poderia dizer sobre o que é que já reuniu com o Ministro João Galamba.

O Sr. **Jorge Alves**: — Fizemos uma reunião de apresentação com o Ministro João Galamba em que lhe transmitimos as nossas preocupações sobre o setor, sobre a TAP. Fomos bem recebidos, fomos ouvidos, e o Sr. Ministro até mostrou alguma disponibilidade. Posso dizer-vos aqui, em primeira mão, que o Sr. Ministro se vai deslocar à TAP para conhecer as instalações da manutenção e engenharia. Os senhores estão todos convidados também, será no dia 25 de maio às 15 horas, e vamos comemorar o Dia Internacional do Técnico de Manutenção de Aeronaves e o Sr. Ministro vai conhecer as instalações da manutenção e engenharia para ver o potencial que elas têm.

O Sr. **Bernardo Blanco (IL)**: — Já que falou há pouco da vossa proposta, da ideia do polo de manutenção em Beja, que penso que não é uma ideia nova, gostaria de saber qual foi a resposta do Sr. Ministro Pedro Nuno Santos quando a propuseram ao Governo.

O Sr. **Jorge Alves**: — Como já disse aqui, nós apresentámos esse caderno com as 47 medidas, quer ao Governo, quer à Administração da TAP e ninguém nos questionou sobre nenhuma dessas medidas.

As medidas não foram apresentadas avulso, foram apresentadas 47 medidas.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Gostaria de lhe perguntar, em primeiro lugar, se existe ou não uma escassez de técnicos de manutenção. Em segundo, se, havendo essa escassez, é preciso ou não, agora, contratar externamente. Obviamente, podemos ter posições contra essa subcontratação, mas se efetivamente há necessidade — eu diria física, até — de haver subcontratação atualmente ou não. E a terceira questão sobre este tema: há pouco disse que as condições salariais eram o principal fator, até de saída, de falta de retenção, etc, e eu gostaria de lhe perguntar se nos pode dar exemplos de diferenças. Porque foi noticiado, eu lembro-me, há uns meses, que, por exemplo, em Faro estava-se a pagar quase 8000 € por mês. Sabendo que a TAP paga valores mais baixos — diria que nem um quarto disso deve ser, mas também nos pode confirmar —, e efetivamente os concorrentes privados estão a pagar muito mais.

Por isso, face a essa discrepância de valores, face àquilo que a gestão pública hoje em dia está a oferecer, quero perguntar se também não é quase obrigatório que haja subcontratação, no sentido em que a gestão pública não está a querer aumentar salários ao nível dos concorrentes privados.

O Sr. **Jorge Alves**: — Sim, de facto existe escassez de técnicos porque, como eu já disse aqui, as pessoas são altamente treinadas e formadas, são apetecíveis no mercado global.

Neste momento até já perdemos técnicos para as outras empresas nacionais, nomeadamente a Mesa, em Beja, que está a conseguir recrutar pessoas à TAP.

Relativamente à questão de subcontratação de serviços. Efetivamente, com o número de aeronaves que a TAP tem, depois do fecho da ME Brasil,

a TAP não tem espaço físico em Lisboa para conseguir fazer manutenção a todos os A330, por exemplo. Mas vamos partir de um problema de espaço e, se continuarmos nesta evolução de deixar sair as pessoas, qualquer dia vamos ter espaço a mais, porque não vamos ter pessoas para fazer a manutenção aos aviões.

Então, há um duplo problema, e o primeiro é de espaço: a TAP está a tentar ampliar o espaço de manutenção nas instalações próprias com uma solução transitória que poderá vir a ser um hangar novo, mas isso ainda não passou da fase de projeto.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Há pouco também se falava do fim da operação da White Airways. Não sei que informação que tem e que nos possa dar, mas fiquei sem perceber uma coisa com a qual talvez nos possa ajudar.

Há uma discussão sobre de quem é que era a culpa, digamos assim, dos problemas de manutenção. E, seja da TAP — neste caso da Portugália, porque não era a TAP —, havia esses problemas de manutenção ou não?

Porque essa disputa foi um dos argumentos dados pelo lado da TAP para quebrar com a operação que havia e, depois, entregar num concurso novo, num caderno de encargos ao qual ainda não tivemos acesso, mas haveremos de ter. Mas esse era um dos argumentos, o problema da disputa de quem é que tinha a culpa da manutenção.

Gostaria de saber se nos poderia dar — se tiver, claro — alguma informação sobre isso.

O Sr. **Jorge Alves**: — A única informação que tenho é que os técnicos da Portugália colaboravam pontualmente com os técnicos da White Airways para a resolução das avarias, mas a responsabilidade da manutenção seria da sempre da White.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Tenho uma última pergunta relativa aos cortes salariais, que tenho feito a praticamente todos os sindicatos.

Há um documento das respostas da Comissão Europeia durante as negociações em que a Comissão Europeia insta o Governo a ter mais recursos próprios, a arranjar investidor privado, a ter uma maior percentagem de partilha de perdas, com perdas para os credores, e não a ter uma percentagem tão elevada quer de cortes salariais, quer também de contribuições dos contribuintes.

O que lhe pergunto é se sabe se o Governo fez algum esforço ou não no sentido de acomodar estas recomendações da União Europeia ou se optou pela solução mais fácil, que foi aumentar as contribuições contra o índice, mas também ter percentagens de cortes salariais muito maiores do que aquilo que inicialmente foi discutido com a Comissão Europeia.

Sei, claro, que não participaram nas negociações do plano de reestruturação.

O Sr. **Jorge Alves**: — Nós temos dificuldade em responder a essa pergunta porque nem sequer conhecemos esse documento. Que nós achamos que os cortes foram excessivos e foram muito para além daquilo que deviam ter ido é um facto.

Por outro lado, na altura em que se fizeram os acordos temporários de emergência, em fevereiro de 2021, o panorama era completamente diferente em termos da aviação. E todas as pessoas e todos os sindicatos, de boa-fé, fizeram os acordos, mas pensando que houvesse o chamado *ramp up* da operação e que se fossem ajustando. De facto, o *ramp up* está cá, está-se a trabalhar como se trabalhava praticamente antes da pandemia, mas os cortes não evoluíram da mesma forma, não deixaram de existir da mesma forma, lamentavelmente e isso as pessoas não conseguem compreender.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Muito obrigado, Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados. Começo por cumprimentar os representantes do SITEMA, agradecer a vossa presença.

Ainda me lembro, não foi assim há tanto tempo quanto isso, ainda me lembro dos governantes a dizerem que era indispensável aplicar essas medidas de cortes nos salários, despedimentos, etc., porque o Estado estava a injetar dinheiro na TAP e tinha de haver dor. Era uma espécie de contrapartida moral de sofrimento pelos trabalhadores e de desorganização das suas vidas, desemprego, etc., para compensar os portugueses que estavam com aquela conversa dos privilegiados.

Dentro desta sala estão pessoas, que ao longo dos últimos anos, foram criticando esta loucura de se estar a meter dinheiro na TAP porque os privilegiados que lá estavam... o que era preciso era não se ter metido dinheiro nenhum e deixava-se os acontecimentos correrem.

Entretanto, o Sr. Jorge Alves falou há pouco das medidas que foram aplicadas de forma completamente irracional. Não é a forma, eram as medidas, eram completamente irracionais e, supostamente, em nome da reestruturação, em nome da tal dor que era necessária, em nome da defesa do interesse nacional, foram cortados serviços e estruturas que ficaram limitadas na sua capacidade. Para quê? Para esse resultado.

Por determinação do Governo e da União Europeia, num plano que não era de reestruturação, era de desmantelamento, de boicote. Ora, em relação à questão que queria colocar, pedi-lhe que pudesse retomar o tema das consequências para a atividade da manutenção e engenharia.

Relativamente ao tema das consequências operacionais dessas medidas, desde logo o trabalho que está a deixar de ser feito, e não é só por falta de espaço que já não se dá a resposta à manutenção da frota, que trabalhos é que estão a seguir para o exterior? Que trabalhos é que estão a deixar de ser prestados pela TAP? Porque a TAP era dos mais reputados, e ainda é, por prestígio técnico, mas dos mais reputados operadores de manutenção do mundo, e lembramos companhias de prestígio que vinham fazer a sua manutenção em Lisboa.

E uma outra questão, que tem a ver com a privatização da ANA, quais são as consequências para a TAP, atualmente no aeroporto de Lisboa, e em relação ao novo aeroporto, que foi decidido em 2008. Porque em 2008, com a Declaração de Impacte Ambiental, com essas coisas todas, havia um novo aeroporto que ia ser construído faseadamente, que se ia acrescentando à medida das necessidades, e onde a TAP tinha todo o espaço que precisava, porque estavam lá quilómetros quadrados que davam para isso tudo.

A questão é, a privatização da ANA alterou isto? E a pergunta até era se não tem ideia de ter havido uma análise dessa opção do Aeroporto de Beja, quando o que estava apontado era a Ota, e depois as questões terem-se alterado.

E, de uma forma geral, que intervenção é que o sindicato teve relativamente aos alertas sobre a manutenção Brasil, e o impacto para a própria operação, e inclusive as consequências para a operação da TAP no transporte aéreo, com tempos de rotação curtos e as questões da manutenção de linhas?

Já não estou a falar dos *checks*, já não estou a falar da grande manutenção, estou a falar daquelas operações que decorrem da própria atividade, das rotações, etc., do impacto que isso tem para os passageiros que sofrem as consequências, que sofrem os atrasos, sem terem a noção, muitas vezes, de quais são as verdadeiras causas desses acontecimentos.

O Sr. **Jorge Alves**: — Relativamente ao impacto dos cortes, na relação direta que tem com o não termos capacidade para fazer mais manutenção de aviões, é claro. Neste momento, temos uma manta que ou tapa os pés ou tapa a cabeça, não é?

E se queremos, por exemplo, que este verão corra bem na manutenção de linha, vai ter de se deslocar pessoas para a manutenção de linha e vai conseguir fazer-se menos trabalho em hangar. O que é um facto, é que nos últimos anos não conseguimos trabalhar para clientes externos também, em termos de manutenção de avião, em termos de motor e componentes, trabalhamos bastante para clientes externos.

Agora, neste momento há um número, como nunca se viu, de aeronaves a irem fazer manutenção fora do País e há uma previsão, nos próximos anos, de 40 e tal *checks* pesados lá fora. Esses *checks* pesados, por vezes, não têm a garantia dos padrões da TAP, não asseguram...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Quando diz *checks* pesados não são «cheques» pesados?

O Sr. **Jorge Alves**: — Não, são inspeções pesadas, peço desculpa. Mas também tem outra consequência do cheque mais pesado que se tem de pagar, de facto, porque fica mais caro, demora mais tempo e não tem a mesma qualidade, é um facto.

Quanto à privatização da Vinci, da ANA, agora temos a Vinci, de facto impacta na operação da TAP, todos sabemos que sim, e é tudo muito mais difícil de conseguir gerir neste momento.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado. Penso que concluímos assim esta primeira ronda.

Penso que há um consenso de não realizarmos a segunda ronda, foi isso que eu antevi. Em relação à terceira ronda de inscrição individual de cada um dos Srs. Deputados, pergunto se algum dos Srs. Deputados se deseja inscrever para a terceira ronda.

Pausa.

Temos a Sr.^a Deputada Maria de Fátima Fonseca e depois o Sr. Deputado Filipe Melo. Façam favor, têm 2 minutos.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Muito obrigada, Sr. Presidente. Apenas para colocar dois conjuntos de questões, muito rapidamente, ao Sr. Presidente do Sindicato.

Em primeiro lugar, perguntar o que representou para o Sindicato a nova composição do Conselho de Administração da TAP, a partir de junho de 2021, com a nomeação, pela primeira vez, de um administrador eleito pelos trabalhadores. Perguntar se têm algum tipo de interação com este representante, se têm reuniões periódicas, que resultados têm alcançado e também se têm alguma visão para, eventualmente no futuro, reforçar o papel deste representante no processo decisório da administração da companhia.

E, por outro lado, saber na vossa perspetiva, qual a avaliação que fazem da importância, para a TAP, do *hub* de Lisboa. Relativamente ao transporte de passageiros para Portugal, nomeadamente pensando no setor do turismo, se consideram que é fundamental manter o centro de operações em Portugal e se os trabalhadores sabiam que, com a privatização em 2015, deixaria de haver obrigatoriedade de manter o centro de operações em Lisboa, a partir de 2021.

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

Sr. Deputado Filipe Melo, faz favor.

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

Sr. Presidente do SITEMA, Sr. Jorge Alves, queria fazer-lhe uma questão um bocadinho mais aberta. Penso que a sua resposta pode ser muito útil para nós percebermos como é que funciona efetivamente a parte de manutenção da TAP.

Pedia-lhe que nos desse uma panorâmica do desenvolvimento na área da manutenção aeronáutica, tanto em termos de recursos humanos, como também em relação a equipamentos. O que é que nos pode dizer sobre o desenvolvimento recente, médio e curto prazo, na área da manutenção?

O Sr. **Presidente**: — Para responder às duas questões dos Srs. Deputados, faz favor, Sr. Presidente, tem a palavra.

O Sr. **Jorge Alves**: — Sobre o administrador não executivo, que é o representante dos trabalhadores no Conselho de Administração, a direção do SITEMA, desde a primeira hora, achou que, em primeiro lugar, devia ser um trabalhador da TAP e apoiou, de facto, um trabalhador da TAP quando houve essas eleições.

Referente àquilo que tem sido a nossa interação com o João, posso dizer-vos que tem sido recorrente, têm sido frequentes as reuniões, as trocas de mensagens, quando se justifica. Posso dizer-vos que amanhã, às 9h30m, ele vai ao SITEMA reunir comigo, e não foi por eu vir aqui com certeza, se for preciso, posso provar que me anda a pedir uma reunião há imenso tempo.

Acho que ele tem um papel ingrato, para começar, porque foi o primeiro a representar os trabalhadores e não tem muita liberdade de ação, de facto, tem poucos poderes e às vezes é mal entendido também. Desde a primeira hora que eu digo aos meus colegas, quando se questionam o que é

que ele faz, digo-lhes se já alguma vez lhe puseram algum problema, que ele não lhes respondesse. Acho que o papel dele será tão melhor e a função será tão melhor para os que virão a seguir, não sei se ele continuará ou não, mas será tão melhor quanto aquilo que nós quisermos, trabalhadores. Acho que depende de nós, também, o papel dele melhorar, se assim entendermos que precisamos de ter alguém como representante dos trabalhadores. É esta a minha opinião sobre esse tema.

Referente ao *hub* de Lisboa, é fundamental para a empresa, pela forma como a empresa trabalha, tem de ter um só *hub*, porque nós não somos um País que tem a dimensão para ter mais do que um *hub* na TAP.

Lamento muito que as pessoas, que são mais regionalistas, fiquem dececionadas com isso, mas, ou queremos ter a TAP a funcionar neste esquema de *hub-and-spoke*, ou queremos ter aviões a toda a hora como se fosse o metro.

Não dá para ter. Isto é um mercado difícil, é um mercado altamente concorrencial, é muito fácil perder dinheiro e é muito difícil ganhar dinheiro neste mercado da aviação. Portanto, às vezes não podemos ter caprichos nesta situação. Agora, o *hub* é fundamental para o País que se mantenha aqui, porque no dia que o *hub* desaparecer daqui, atrevo-me a dizer que vamos ter a Península Ibérica outra vez fundida, quase. É uma opinião pessoal.

Com referência ao desenvolvimento da área da manutenção e aos recursos humanos, é patente que tem vindo a decrescer a capacidade de contratar e, logo, a capacidade de fazer mais. Não tem havido investimento nessa área, porque com as limitações todas que temos...

Relativamente a equipamentos, é também muito deficiente o investimento nos equipamentos. Todos vocês viram a realidade de um vídeo de uma carrinha que até metia água lá dentro, que é uma carrinha que deve ter quase tantos anos de TAP como eu tenho de vida, e que é usada todos os

dias ainda. Portanto, tem havido pouco investimento na área da manutenção e isso reflete-se em tudo depois.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, penso que não há mais nenhuma questão.

Resta-me agradecer ao Sindicato dos Técnicos de Manutenção de Aeronaves, ao Sr. Presidente Jorge Alves e à delegação que o acompanha, e da parte da Comissão de Inquérito mantermos a nossa disponibilidade para podermos trabalhar em conjunto durante o período desta Comissão de Inquérito e desejar também boa sorte para a vossa missão.

Nós íamos suspender os trabalhos durante 2 minutos para nos despedirmos, temos de passar, ainda, um ponto que é o ponto inicial desta reunião, que adiámos para o fim.

Portanto, Srs. Deputados, vamos suspender os trabalhos por dois minutos para nos despedirmos.

Muito obrigado.

Eram 20 horas e 18 minutos.

Srs. Deputados, estamos em condições de retomar os nossos trabalhos.

Eram 20 horas e 19 minutos.

Passamos ao ponto um da ordem do dia: aprovação de atas.

Foram distribuídas aos Srs. Deputados, para apreciação e votação, as atas n.^{os} 7, 9 e 12.

Pergunto se alguém se opõe a que possamos fazer uma apreciação e votação em conjunto.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, queríamos pedir o adiamento da aprovação das atas para a próxima reunião. Não tivemos tempo de as ler, temos muitos documentos para analisar.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, com certeza. Então ficará adiada a apreciação e votação das atas para a próxima reunião.

Passamos, agora, ao ponto dois da nossa ordem de trabalhos: apreciação e votação de requerimentos. Temos apenas um requerimento, apresentado pela Iniciativa Liberal, que não está presente, mas penso que fará sentido fazermos a votação independentemente disso, porque este requerimento, aliás, já transita de uma anterior reunião.

Trata-se de um requerimento apresentado pela Iniciativa Liberal sobre pedidos de alteração de voos do Presidente da República e comitiva. Pergunto se, sobre este ponto, algum dos Srs. Deputados se quer inscrever para intervir.

Os Srs. Deputados entendem que devemos adiar a votação e esperar pela presença do Sr. Deputado Bernardo Blanco? Sim? Ficará, então, adiado também para a próxima reunião este ponto.

Passamos ao último ponto da nossa ordem do dia: outros assuntos.

O primeiro tem a ver com o seguinte: recebemos um ofício da Procuradoria-Geral da República sobre levantamento de segredo de justiça quanto a um pedido que foi feito, uma pergunta que foi colocada. Para evitarmos estar a suspender os nossos trabalhos, para que deixe de ser televisionada a nossa sessão e os Srs. Jornalistas saiam, para fazermos a sessão à porta fechada, eu diria que este documento está disponível para consulta na sala de segurança. Se todos concordarem, seria este o procedimento que adotaríamos quanto a esta questão. Penso que todos concordarão com este procedimento.

Falando sobre a questão de segredo e sobre a nossa sala de segurança, queria transmitir aos Srs. Deputados, em função daquilo que eu ainda não conheço presencialmente — porque ainda não consegui pôr-me a par do divulgado pela comunicação social — mas que me foi sendo transmitido ao longo desta sessão, a minha imensa desilusão perante aquilo que terá hoje acontecido, com a divulgação de documentos que têm a ver com a nossa forma de trabalhar.

A confirmar-se — e eu espero que não se confirme —, penso que, para todos nós, é um ataque muito forte aos valores mais sérios e honestos daquilo que tem a ver com a atividade política, que é todos nós termos a responsabilidade, desde logo, de cumprir a lei e, desde logo, de ter sentido ético. E isto ataca o prestígio da Assembleia da República — ou atacará a Assembleia da República, a confirmar-se — e o serviço público.

Acho que não vale a pena propor à Comissão qualquer tipo de procedimento antes de conhecermos exatamente os contornos daquilo de que estamos a falar, mas permitam-me este desabafo pessoal, de cidadão também, sobre uma situação que, a confirmar-se, acho que nos deve obrigar a uma reflexão muito profunda sobre o que é, efetivamente, a política, se a política não é servir os outros de uma forma reta.

Sabemos que estamos na política, sabemos que todos nós podemos usar as melhores formas para juntar os outros em função de projetos que são aqueles em que acreditamos e que queremos para o nosso País, mas acho que há um mínimo de regras e de ética que devemos todos cumprir. Estou convencido de que aquilo que recebi ao longo desta sessão não tem a gravidade que assumimos.

Vozes do PS: — Tem, tem!

O Sr. **Presidente**: — A confirmar-se, penso que, na próxima reunião, teremos de ter um ponto para, precisamente, tomarmos as decisões que sejam necessárias em relação a esta questão.

Se algum dos Srs. Deputados quiser intervir, faça o favor.

Penso que o Sr. Deputado Filipe Melo foi o primeiro a inscrever-se. Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, a confirmar-se o que o Sr. Presidente diz — e não tenho porque duvidar do que foi dito —, peço que esta reunião não termine sem que se consiga apurar o que é que saiu, em que moldes saiu e, acima de tudo, quem divulgou.

Isto é uma Comissão que deve ser séria e se nós exigimos seriedade a quem cá vem, não podemos agir de forma diferente. Portanto, o que peço ao Sr. Presidente é que, nesta reunião ainda, isto seja discutido com rigor, com clareza e com a informação que o Sr. Presidente tem à sua disposição para que possamos debater isto. Não vale a pena estarmos a continuar os trabalhos, as audições, de uma Comissão quando há um clima de suspeita e quando há uma violação clara das regras que estão instituídas. Neste caso, pronuncio-me em dupla função, enquanto membro da Mesa e membro da Comissão.

Portanto, Sr. Presidente, peço-lhe que pondere se este assunto não pode continuar a ser discutido nesta reunião.

Acho que é demasiadamente grave continuarmos a trabalhar quando há um clima de suspeição dentro da Comissão.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Paulo Rios de Oliveira, tem a palavra.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, não estava prevista esta intervenção final, mas deixe-me confessar-lhe, por ser verdade, que eu teria comentado com alguns colegas Deputados que, se eu fosse Presidente da Comissão, não acabaria esta reunião sem fazer uma referência a este facto. E, portanto, dito isto, cumprimento o Sr. Presidente por ter feito isso, porque eu teria feito o mesmo se estivesse no seu lugar.

Em segundo lugar, queria solidarizar-me totalmente com as suas palavras, porque, de facto, já existiram muitas comissões de inquérito; nós sabemos como é que isto funciona, mas isto tem regras. Nós assinamos documentos, temos compromissos, já várias vezes invocámos o nosso estatuto como forma de dar força ao exercício de um direito — o direito de acesso, o direito de consulta — e toda essa autoridade que nos cabe é uma autoridade que tem um contraponto, que são os nossos deveres. E, portanto, aparentemente, cada um terá de fazer uma reflexão sobre até que ponto é que esses direitos e deveres estão a ser todos cumpridos ou quem é que estará, porventura, a não os cumprir.

Mas queria também dizer, em abono da verdade, o seguinte, Sr. Presidente: recordo que estas comunicações têm um emissor e têm um destinatário; saíram de um sítio e foram para outro sítio. E se nós podemos tentar — e V. Ex^a também o faz — assegurar e garantir que a entrada no Parlamento é um ato que depois resultará na confidencialidade e reserva necessárias, já não pode garantir o contrário, que, do lado de onde saiu, não tenha havido ou possa haver alguma fuga de informação.

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Não era o PS a atacar o PS!

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — E, portanto, também temos de ter algum cuidado com a precipitação em decretar, escrito na pedra, que, se alguma coisa aconteceu, aconteceu a partir do Parlamento.

Não obstante, não deixo de referir que a coincidência temporal empurra mais para cá do que para lá. E, portanto, se calhar essa reflexão pode ser feita. Se calhar não é hoje, se calhar não é agora, mas se calhar vale a pena que seja feita. Mas, mais do que tudo, Sr. Presidente, queria solidarizar-me com a sua intervenção.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Bernardo Blanco, tem a palavra. Faça favor.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, queria dar uma nota rápida, de que até tinha falado com o Sr. Presidente durante a tarde, porque também houve algumas declarações à imprensa com algumas divulgações que depois obrigaram, em boa medida, os partidos a reagir às mesmas durante a tarde; essas informações, efetivamente, estão também a ser comunicadas na comunicação social agora.

Acho que esta discussão é bastante importante e também me parece que deveríamos tê-la de uma forma mais séria.

A minha única questão é que eu e a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua, que agora não está aqui, temos um debate — assumo que seja por isso que ela não está aqui —, fomos convocados para isso e, por isso, muito agradecia, tendo em conta a seriedade do assunto e não podendo nós estar aqui presentes, que se fizesse esta discussão na reunião de Mesa e Coordenadores de amanhã de manhã.

A Comissão pode, obviamente, continuar agora a discussão, mas, nesse caso, pedia que não houvesse nenhuma deliberação, porque, efetivamente, não posso continuar presente na discussão. Face a isso, e também pedindo desculpas por ter de me ausentar, deixava este pedido.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Bruno Aragão, tem a palavra.

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — Sr. Presidente, é breve a minha reflexão. A grande diferença entre a lei e a ética é que a primeira é eminentemente coletiva e a segunda é eminentemente, ou primeiramente, pessoal, individual. Portanto, se, em algum momento, alguém quer ou alguém entende ter um determinado comportamento que é, em primeiro lugar, na minha perspectiva, completamente arredado do que são princípios éticos, pode sempre ter, isso é uma coisa que nenhum de nós controla.

Tenho insistido profundamente nessa ideia de que a única coisa que protege as instituições é, em primeiro lugar, não desconfiarmos delas próprias; em segundo lugar, não desconfiarmos da relação entre as diferentes instituições; e, em terceiro lugar, levarmos com o máximo de isenção o trabalho que fazemos.

E a grande diferença entre uma comissão de inquérito e uma comissão permanente da Assembleia da República, insisto também muito nessa ideia — e por isso é que tem um regime jurídico próprio — é que a primeira é factual e se dedica ao apuramento do que se passou, independentemente da posição que tenhamos sobre os factos, e a segunda é eminentemente narrativa e política.

E, portanto, sem poder pronunciar-me ainda sobre o que poderá ser divulgado ou não — a informação que, entretanto, tentámos recolher aparentemente mostra que há essa divulgação, desconheço em absoluto —, acho que até para mostrar que levamos o nosso trabalho com rigor total, evidentemente devemos, mais do que refletir — isso já fazemos todos, acredito eu —, agir em conformidade sobre estas coisas. Não tenho qualquer dúvida sobre isso.

Em política há uma coisa que todos admitimos: em qualquer momento a possibilidade de perder ou a possibilidade de ganhar, isso faz parte da dinâmica.

Acredito é que há uma coisa que não cogitamos nunca, que é abdicar dos princípios éticos que nos devem reger, do quadro legal que nos molda e que nos informa e da perceção pública, que em nenhum momento devemos beliscar sobre essa parte, porque a outra naturalmente é a dinâmica política.

Portanto, o que eu espero é que não entremos em grandes discussões sobre reflexão. Utilizem-se os mecanismos que estão previstos para perceber o que aconteceu, sem, mais uma vez, tomarmos conclusões sobre um processo que ainda desconhecemos. Não vou concluir nada sobre um processo que desconheço, mas temos de chegar a conclusões, efetivamente, sobre isto.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Bruno Dias, faça favor.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, nesta sala há pessoas que já estiveram em várias comissões de inquérito.

Confesso que não me recordo de nenhuma comissão de inquérito que, sendo tão mediatizada, tivesse tanta notícia e tanto comentário sobre tudo, menos aquilo que se trata na Comissão de Inquérito. Confesso que não me recordo nunca de isto ter acontecido.

Páginas inteiras, horas de emissão, *megabytes*, *gigabytes*, mas do que se vai apurando e descobrindo e tratando na Comissão, curiosamente, aparece muito pouco. Aparecem é estas coisas; aparecem estas coisas...

Penso que acaba por ser oportuna uma frase que ouvimos esta tarde, por parte da Comissão de Trabalhadores, a propósito dos negócios da Airbus. Na altura eles disseram: «Alguém está a ganhar muito com isto, mas não é a TAP de certeza.» E eu, a propósito destas coisas todas que vou observando, também digo: alguém está a ganhar muito com isto, mas não é a Assembleia da República, não é o País, não é a democracia, de certeza.»

O apelo que eu faço é, muito simplesmente, que o Sr. Presidente cumpras as suas atribuições, que a lei lhe permite, que haja o seguimento deste tipo de confirmação e esclarecimento, para que não haja dúvidas sobre — eu direi — a lisura e regularidade do trabalho da Comissão de Inquérito.

Não deixo de observar — porque foi público, foi uma coisa pronunciada na Comissão de Inquérito, está gravado, há de estar em ata, foi transmitido em direto — que, perante uma questão de um documento em que se suscitou uma dúvida sobre uma eventual divulgação ou publicação pouco depois de ter havido uma informação a chegar a esta Comissão de Inquérito, logo o Sr. Presidente tratou de demonstrar porque é que uma situação e outra não tinham qualquer relação.

Ora, a questão que se coloca aqui é, precisamente, ficar claro que esta Comissão de Inquérito deve mesmo mover-se pelo apuramento da verdade, pelo regular funcionamento que lhe está definido. E quero — naturalmente admitindo que este tema volte a ser abordado, para que se trate adequadamente e que haja o rigor e a conclusão necessária para a questão que está suscitada — dizer que, de facto, é lamentável estarmos a assistir a este espetáculo.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, eu não conheço completamente os contornos, acho que aquilo que aqui se passa exigirá — aliás não seria inédito — a realização de um inquérito sobre esta situação; não seria a primeira vez que isso se faria.

Mas, de qualquer forma, acho que precisamos de conhecer exatamente o que é que aconteceu e ter a certeza das suspeitas que todos temos do que aconteceu.

Acho que o ataque ao nosso trabalho, e ao trabalho que muitas pessoas têm tido ao longo destas últimas semanas, aqui, foi feito e de uma forma que

acho que é inaceitável, é antidemocrática, é ilegal. E é absolutamente inaceitável que tenha acontecido.

Portanto, aquilo que pedia era que, nomeadamente amanhã, em reunião de Mesa e Coordenadores, uma vez que hoje não temos ainda, Sr. Deputado Filipe Melo, todas as condições para apurar aquilo que é ou que não é — eu não tenho pelo menos —, identificássemos o que é que devemos fazer, no sentido de que este ataque à nossa credibilidade, ao nosso trabalho, tenha as respostas mais eficazes possíveis.

Portanto o que propunha era que amanhã, precisamente, fizéssemos essa apreciação e aí tomássemos as deliberações que forem necessárias, que venham depois a ser ou não ratificadas na próxima reunião Comissão. Era a proposta que fazia a todos.

Transmitindo também o meu ponto de vista pessoal, acho que isto é um ataque ao coração da democracia. Estas são as coisas que nos fazem pensar que, efetivamente, nem todos estamos a fazer aquilo que devemos fazer pelo bem e pelo interesse público do nosso País.

O Sr. Deputado Bruno Dias referiu a questão sobre a quem é que interessa. Não é seguramente à TAP, não é seguramente à democracia. Penso que é, efetivamente, essa a questão.

Não é aceitável que o que está a acontecer possa acontecer. E acho que nos cumpre identificar o que é que se passou, identificar quem são os responsáveis e puni-los de uma forma que seja exemplar, até pelo exemplo público que possa ser dado.

Sr. Deputado Filipe Melo, faça favor.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, é raro eu estar de acordo com o que diz o PCP, mas desta vez tenho de sublinhar o que disse o Deputado Bruno Dias e até vou mais longe um bocadinho: isto é gozar com o nosso trabalho; é gozar com as horas e horas de trabalho que nós temos

aqui, efetivamente — eu não sei os contornos, o Sr. Presidente também ainda está a apurar —, a começar também por quem desenhou o sistema de segurança. Não é?

Vamos lá ver, se é impossível tirar documentos daqui...

O Sr. **Hugo Carvalho** (PS): — Não, é transcrito.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Não, o que o Sr. Presidente disse foi: «documentos que saíram.»

O Sr. **Presidente**: — Não tenho essa informação.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Não, ora bem, vamos lá ver...

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

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Não, mas ainda vou mais longe, ó Sr. Presidente, ainda vou mais longe.

Antes da audição à CEO, o Sr. Presidente deve estar recordado também, a troca de mensagens entre a CEO e o ex-Ministro Pedro Nuno Santos estava a ser divulgada na comunicação social. E tenho dúvidas, muitas dúvidas, de que ou a CEO ou o antigo Ministro Pedro Nuno Santos tivessem dado essa informação. Tenho dúvidas. Portanto, essa informação só pode ter saído de um lado; e esse lado é daqui.

Sr. Presidente, isto é grave demais e vamos lá ver, quando se perde a confiança... Uma coisa são guerras políticas e tudo mais, nós estamos preparados para isso. Outra coisa é quando se perde a confiança numa instituição. Isso é grave. Isto é muito grave.

Eu não estive noutras comissões de inquérito, não tenho a experiência que outros Deputados que aqui estão têm, mas isto parece-me grave de mais para passar impune ou então para que não se envidem todos os esforços necessários para, muito rapidamente — muito rapidamente —, chegarmos ao responsável por isto.

É que senão, Sr. Presidente, mais vale não pedir a prorrogação do prazo de funcionamento da Comissão e acabar-se já com a Comissão! É que não estamos aqui a fazer nada, Sr. Presidente. Isto é brincar com quem está a trabalhar.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, se me permite...

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Mas, só para concluir,...

O Sr. **Presidente**: — Faça favor.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — ... manifesto toda a minha solidariedade para com o que o Sr. Presidente disse na abertura deste tema, para com a sua pessoa e para com as decisões que tomar sobre isto.

O Sr. **Presidente**: — Peço a vossa cooperação amanhã na reunião das 10 horas e 30 minutos para identificarmos as melhores formas para defender quer o interesse da democracia, quer o interesse do Parlamento, quer da Comissão de Inquérito e, para isso, aquilo que temos de fazer é ter condições para apurar o que é que se passou e avançar nesse sentido.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, subscrevo aquilo que o Sr. Presidente disse e aquilo que também o meu colega Paulo Rios disse, mas não gostava que esta reunião terminasse e que

ficasse em cima da mesa, até que a verdade seja completamente apurada, um clima de suspeição sobre cada um dos Srs. Deputados que aqui está. Portanto, acho que nós devemos deixar muito claras as etapas que temos de prosseguir neste processo. Vai fazer-se o levantamento do que supostamente possa ter saído e, depois, irão seguir-se os passos que a Mesa irá propor à Comissão e que a Comissão entender. Até lá, também não podemos — porque eu sinto também um ambiente demasiado pesado e também não me sinto bem em estar aqui assim — pensar que qualquer um de nós está debaixo dessa suspeição. Portanto, até que esse processo seja completamente terminado — o inquérito, a averiguação, o que quer que seja —, quer dizer, ninguém pode afirmar inequivocamente que foi alguma das pessoas que aqui está ou que não está que passou qualquer informação.

Portanto, acho que devem seguir-se esses passos e depois chegaremos a alguma conclusão.

O Sr. **Presidente**: — Vamos terminar os nossos...

Sr. Deputado Bruno Dias, faça favor.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, julgo que esta é uma forma que contribui para alguma objetividade — objetividade, eu diria mesmo — e, para concluirmos a reunião com um tema menos grave.

Ainda no ponto «outros assuntos», estava na expectativa de que o Sr. Presidente pudesse transmitir alguma informação, do ponto de vista da organização dos próximos agendamentos dos trabalhos, mas sendo que não voltamos a reunir em Comissão até às próximas audições e que penso que tem interesse estabelecermos também alguma previsibilidade em termos da organização dos nossos trabalhos — naturalmente não serei eu a fazer aqui alguma espécie de relato do que tem sido o tratamento dado na reunião de Mesa com os Coordenadores da Comissão —, a sugestão que penso que é

importante começar a ser consensualizada é a de que haja, na organização dos agendamentos, o critério de as reuniões serem durante a tarde, tendo em conta que há várias reuniões de comissão onde é mais difícil haver substituições; e que, dentro da perspectiva que está a ser colocada — seja duas vezes, seja três vezes — não haja reuniões de dia inteiro ou que não haja reuniões da parte da manhã, coincidindo com outros trabalhos parlamentares, sob compromisso de fazermos, da forma mais construtiva possível, a abordagem das entidades a ouvir, das audições presenciais ou de outra forma.

Mas essa previsibilidade e estabilidade na organização dos agendamentos é muito importante, seguramente para todos, mas para alguns nem queiram saber...

O Sr. **Presidente**: — Vamos, então, encerrar os nossos trabalhos. Amanhã há reunião de Mesa e Coordenadores às 10 horas e 30 minutos.

Está encerrada a reunião.

Eram 20 horas e 45 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.