

Deputados do PS criticam cancelamentos de voos da TAP

Deputados socialistas questionaram ministro das Infra-estruturas, Pedro Nuno Santos, sobre a “anulação ou cancelamento de voos da TAP que atingem particularmente as comunidades portuguesas”

Aviação
Luís Villalobos

Deputados do PS pediram explicações ao ministro das Infra-estruturas, Pedro Nuno Santos, sobre a “anulação ou cancelamento de voos da TAP que atingem particularmente as comunidades portuguesas”.

De acordo com os deputados Paulo Pisco (círculo eleitoral da Europa), Carlos Pereira (Madeira), Lara Martinho (Açores) e Paulo Porto (fora da Europa), têm surgido “muitas queixas sobre a anulação e cancelamento de voos, havendo mesmo pessoas que ficaram com as férias prejudicadas, tendo por vezes até de assumir custos inesperados” – isto, dizem, “sem qualquer respeito pelos direitos dos passageiros”. Em alguns casos, referem os deputados socialistas, “as compensações para esses transtornos foi a entrega de vouchers, insuficientes para cobrir a dimensão dos prejuízos e que muitas vezes nem sequer são utilizados”.

Datada de dia 9 deste mês, a iniciativa parlamentar inquiriu o ministro sobre a razão do cancelamento de “voos oriundos de aeroportos europeus, particularmente de França, Luxemburgo, Suíça ou Alemanha”, qual a redução dos voos para estes quatro destinos e o que é que se prevê para os próximos meses. Além disso, questiona-se a política de compensação que está a ser praticada pela companhia aérea em relação aos clientes, se há uma ideia de quando serão retomados os voos para a Venezuela (cancelados por iniciativa de Caracas antes da pandemia) e se avança a intenção de uma ligação directa para a África do Sul.

As perguntas endereçadas ao ministro surgem num contexto de manutenção das críticas por parte da Associação Comercial do Porto sobre as rotas da TAP a partir desta cidade, com o seu presidente, Nuno Botelho, a afirmar ao *Jornal de Notícias*, numa notícia publicada ontem: “O Governo, aparentemente, demitiu-se de ter qualquer opinião nas decisões estratégicas de retoma de voos da TAP”. Isto depois de, no início de Junho, diversas entidades do



TAP diz que tem vindo a repor gradualmente a sua operação

Norte terem afirmado que a região se sentia “humilhada” pela “desproporção gritante entre a retoma de operações no Aeroporto Humberto Delgado e os restantes aeroportos do país, em particular o Aeroporto Francisco Sá Carneiro”.

As reclamações tiveram eco, nomeadamente junto do Governo, e a TAP acabou por afirmar que ia rever o plano – as operações conhecidas eram as de Julho e Agosto. Houve mudanças, mas o certo é que, dos exemplos dados então pelas entidades do Norte como “operações rentáveis” e que iam ao encontro “das necessidades da região” em relação à Europa, apenas Londres avançou. Pelo menos até ao final de Outubro, não haverá, ao contrário do sugerido, voos do Porto para Madrid,

Ontem, o presidente do conselho de administração, Miguel Frasquilho, afirmou, citado pela Lusa, que há uma preocupação com o resto do território para além de Lisboa, sobretudo a região Norte, apesar dos “mal-entendidos do passado”.

Sobre o futuro, afirmou ser “natural” que a TAP encolha, mas que há um nível a partir do qual não é possível reduzir a frota sem pôr em causa aquele serviço. Quanto aos trabalhadores, o gestor reiterou que a salvaguarda do emprego é uma preocupação “muito grande”, mas admitiu não estar ainda em condições para avançar com números. “Infelizmente, diria que os sacrifícios vão continuar”, sem adiantar mais pormenores e remetendo para o plano de reestruturação que, disse, estará pronto até ao fim de Outubro.

Ontem foi também o dia que os obrigacionistas da TAP foram chamados a pronunciar-se sobre as alterações provocadas pela ajuda estatal. A assembleia geral teve dois pontos na agenda: a nomeação de um representante comum dos obrigacionistas, e uma alteração das condições do empréstimo por parte da TAP.

O acordo inicial previa a “manutenção da relação de grupo por domínio total” entre a TAP SGPS e a TAP SA (a primeira é dona de 100% da segunda), e, agora, pretende-se uma “renúncia pontual” a esse dever. Isto porque parte do empréstimo estatal, que pode ir até aos 1200 milhões, deverá ser convertida em capital, envolvendo directamente a TAP SA.

Assim, e segundo se entende, apenas por um determinado período, o Estado será accionista directo da companhia aérea, além da posição detida por via da SGPS (onde se faz acompanhar dos accionistas privados e que detém também, por exemplo, o negócio de manutenção no Brasil), que está prestes a subir dos 50% para 72,5% através da compra da posição de David Neeleman/Azul.

Até à hora de fecho deste artigo não tinham sido divulgados os resultados da assembleia geral de obrigacionistas.

luis.villalobos@publico.pt

“
Infelizmente,
diria que os
sacrifícios [da TAP]
vão continuar”

Miguel Frasquilho

Presidente do conselho de administração da TAP

Genebra, Barcelona, Bruxelas ou Frankfurt. E, tal como escreveu o PÚBLICO, olhando para Outubro, o crescimento previsto para esse mês concentra-se em Lisboa.

Através de um comunicado publicado após a notícia do *Jornal de Notícias*, que falava das rotas de Outubro e de novidades previstas para o Verão de 2021, a TAP afirmou que “o total da sua operação” para essa altura ainda não foi apresentado. “A companhia tem vindo a repor gradualmente a sua operação, mas a recuperação é lenta, tal como as projecções da IATA apontam”, diz a empresa. A gestão, sublinha-se, “continua a colaborar com todos os agentes económicos”, para “viabilizar o maior número de oportunidades”.