

**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 23

11 de maio de 2023

(17,24 h – 23,14 h)

Ordem do dia: — Audição do Sr. Dr. Diogo Lacerda Machado, na
qualidade de ex-Administrador não-executivo da TAP.

Presidente da Comissão: António Sales (PS)

Deputados Oradores: Mariana Mortágua (BE)

Maria de Fátima Fonseca (PS)

Paulo Moniz (PSD)

Filipe Melo (CH)

Bernardo Blanco (IL)

Bruno Dias (PCP)

O Sr. **Presidente** (António Sales): — Sr.^{as} e Srs. Deputados, por uma questão de economia de esforço e de tempo, penso que estamos em condições de começar a nossa reunião.

Eram 17 horas e 24 minutos.

Antes de mais, cumprimento todos, muito boa tarde a todas as Sr.^{as} e Srs. Deputados.

A ordem do dia tem hoje como ponto único a audição do Sr. Dr. Diogo Lacerda Machado, na qualidade de ex-Administrador não-executivo da TAP.

No seguimento da reunião de ontem, seguiremos a grelha A, a grelha já utilizada ontem e que convencionámos continuar a utilizar. Antes de começar a audição, agradecer, uma vez mais, toda a colaboração e pedir também desculpa por este atraso que, como sabem, nos é alheio, no sentido da decisão. Tínhamos de fazer as votações em Plenário e, portanto, era essa a nossa primeira obrigação e, por isso, pedir desculpa pelo pequeno atraso.

Para recuperarmos algum tempo, vou, desde já, acolher o Sr. Dr. Diogo Lacerda Machado para começarmos a nossa sessão. Vou suspender, então, a sessão para ir buscar o Sr. Dr. Diogo Lacerda Machado.

Pausa.

O Sr. Presidente: —Temos então condições, a sala está estabilizada em termos de ruído. Podemos então começar a nossa reunião.

Eram 17 horas e 25 minutos.

Começo por agradecer ao Sr. Doutor Diogo Lacerda Machado, que está aqui na qualidade de ex-Administrador não-executivo da TAP,

agradecer-lhe e, simultaneamente, pedir-lhe também desculpa por este pequeno atraso que teve a ver com votações que tivemos de fazer, cerca das 17 horas.

Como disse, por uma economia de esforço e tempo vamos, desde já, começar e terá a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua.

Antes, porém, o Sr. Dr. Diogo Lacerda Machado disse-me que tem um depoimento para fazer e, portanto, aguardamos esse depoimento. Muito obrigado, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Muito obrigado, Sr. Presidente, Sr.^{as} Deputadas e Srs. Deputados.

Estive na Comissão de Economia anteontem, não vou maçar as Sr.^{as} e os Srs. Deputados lendo, integralmente, a mesma declaração inicial que também tinha pertinência aqui, vou ler uns excertos, apenas, que ficará para registo como a declaração inicial.

Nela, comecei por me referir ao relatório do Tribunal de Contas e, em síntese, a recordar que o Tribunal de Contas reconheceu que o processo de recomposição do capital social da TAP (Transportes Aéreos Portugueses) respeitou e foi conforme ao quadro legal vigente, sem qualquer desvio ou infração às leis nacionais e comunitárias aplicáveis. Classificou o processo como eficaz, porquanto possibilitou a viabilização da empresa, através da capitalização efetuada pelo acionista privado Atlantic Gateway, sem que o Estado tenha perdido o controlo estratégico da mesma, o que foi logrado com o processo negocial encetado pelo XXI Governo.

Ficou evidenciado, pelo Tribunal de Contas, que o acionista privado aceitou capitalizar, investindo o mesmo, mas em vez de ter o controlo da empresa e a prazo, a totalidade do capital da empresa, ficar minoritário e devolver o controlo estratégico ao Estado.

O único reparo relevante dessa auditoria do Tribunal de Contas à reconfiguração teve de ver com a ideia, que o Tribunal de Contas tinha, de que essa recuperação dos 50 % poderia ter agravado a responsabilidade financeira do Estado, designadamente pelo passivo pretérito à reprivatização.

Como sabem, e eu já o expliquei, aconteceu o contrário. A TAP pagou integralmente esse passivo, terminando o seu pagamento em fevereiro de 2020. Alguns dos bancos portugueses não quiseram receber a totalidade, porque quiseram continuar a ter alguma exposição ao risco TAP, mas a TAP pagou aos bancos portugueses 600 milhões de euros, que era o essencial do que lhes era devido em novembro de 2015.

Portanto, os factos mostraram que a asserção do Tribunal de Contas, que era um juízo de probabilidade, não se verificou. Como expliquei também, anteontem, a perplexidade, que resultou deste juízo do Tribunal de Contas, teve como contraste a pouca consideração que o mesmo Tribunal de Contas fez da carta conforto, entregue na noite de 12 para 13 de novembro de 2015, subscrita pela PARPÚBLICA, com um despacho expresso de dois membros do XX Governo.

Este era aquele que não era sequer o Governo de gestão da legislatura anterior, mas aquilo a que eu chamei um Governo efémero, despojado de legitimidade política e, se calhar, constitucional, para concretizar a privatização, bem sabendo da oposição expressa, bem conhecida, de mais de dois terços dos Deputados eleitos, no dia 4 de outubro de 2015, e da oposição expressa de quem se sabia que já estava a formar Governo, numa divergência relativamente ao Governo que não era sobre a inoportunidade ou até a necessidade e mesmo obrigação de reprivatizar, mas era expressamente contra a medida e o modelo com entrega pelo que eu chamo o aviltado valor de 10 milhões de euros do controlo da TAP.

Dito isto, quando entendi sair da Administração da TAP, no dia 1 de março de 2021, simultaneamente com a Sr.^a Eng.^a Esmeralda Dourado, deixei escrito aos meus colegas do Conselho que saía, apesar de tudo e das circunstâncias em que tudo aconteceu, com algum sentido de satisfação, diria eu, por — sob a orientação do XXI Governo —, ter dado ajuda decisiva numa reconfiguração que evitou a reversão de uma reprivatização, muitíssimo questionável, que pode ser aproveitada e substancialmente corrigida através de um processo de diálogo negocial, que proporcionou uma solução equilibrada, capaz de conciliar a salvaguarda do património público e a proteção do interesse geral com um importante e valioso investimento privado.

Ter, também, dado ajuda na recuperação, para o Estado, da maior posição acionista da TAP e do efetivo controlo estratégico sobre esta, que alguns, poucos, não quiseram perceber e muitos, por engano desses poucos, não puderam entender, assegurando simultaneamente uma gestão profissional virada para o mercado, como imposto pela ordem legal e económica a que a TAP e o Estado português sempre teriam de obedecer. Uma gestão profissional enquadrada, continuamente, pelo Conselho de Administração e todos os órgãos sociais enquadrados no cumprimento do plano estratégico, do plano de negócios, do projeto de transformação operacional e na vigilância contínua do respeito pelos compromissos estratégicos estabelecidos na negociação que foi feita.

Ter, portanto, dado também, pela minha parte, ajuda para garantir a criação de condições para o reforço efetivo do balanço da TAP, o que não acontecia desde a última contribuição do Estado, em 1998, permitindo um investimento absolutamente inadiável na renovação de uma frota envelhecida, insustentavelmente dispendiosa e poluente, o que foi o pressuposto primeiro do relançamento da companhia e da recuperação da capacidade competitiva há muito perdida.

Ter, finalmente, dado uma ajuda, enquanto Presidente da Comissão de Estratégia do Conselho de Administração, na concretização do plano estratégico e do plano de negócios e, com importância, digo eu, na criação de condições para o que foi o sucesso da execução do ambicioso projeto de transformação operacional. Este tornou a TAP numa companhia maior e muito melhor, expressa no regresso ao mercado de capitais — depois de quase cinco décadas de ausência —, e no notável reconhecimento da confiança de milhares de investidores nacionais e internacionais e, depois, consabidamente, no interesse muito sério dos maiores grupos de aviação. Estes, no contexto do processo de consolidação então em curso, perceberam o potencial de ganho significativo que a TAP apresentava e dispunham-se a manter os compromissos estratégicos que garantiriam que, mesmo com uma visão multinacional, a TAP conservava a sua identidade e condição portuguesas e a sua relevantíssima contribuição para a economia nacional.

Anteontem, deixei registado que saía com o desejo muito sincero e profundo de que a TAP consiga superar a duríssima prova por que está então a passar, talvez a maior de todas na sua já longa, e muito respeitável, vida. Prova dura, consequência exclusiva da tragédia sanitária que atingiu todo o mundo, que teve, e tem ainda hoje, e muito tinha em 2021, efeitos catastróficos em todo o universo da aviação comercial. Tragédia essa, que obrigou todos os Estados respeitáveis, e que se façam soberanamente respeitar, a intervir maciçamente nas companhias aéreas, sem distinção da sua condição totalmente privada, parcialmente privada ou pública, auxiliando-as com a mobilização de vultuosos recursos, em muitos casos — sublinho, em muitos casos —, em proporção muito maior do que os recursos que foram disponibilizados à TAP.

E era isto, Sr. Presidente. Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Dr. Diogo Lacerda Machado.

Penso que o Sr. Doutor já conhece a metodologia convencional destas comissões: há uma situação de pergunta/resposta por cada um dos grupos parlamentares. À semelhança do que fiz ontem, vou interromper o menos possível, não vou dar a palavra para que possa haver fluência na interpelação.

Por isso, vamos começar pela Sr.^a Deputada Mariana Mortágua, do Bloco de Esquerda. Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Muito obrigado, Sr. Presidente. Dr. Lacerda Machado, cumprimento-o.

Começava por perguntar se estava na GeoCapital quando esta se juntou à TAP para comprar a VEM (Varig Engenharia e Manutenção S.A.), no Brasil, unidade de manutenção.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Estava, sim senhora. No início, como advogado, e depois como administrador.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — De quem é que partiu a ideia deste negócio de compra desta unidade?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Do Sr. Eng.º Fernando Pinto.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — O Estado português estava envolvido nesse negócio?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — O Estado português acompanhou desde o início esse negócio.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Acompanhou dando o seu aval e aprovação?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sendo sempre informado e dando a sua condescendência por essa via, tal como o Governo brasileiro, que aliás mobilizou o BNDES, o Banco de Desenvolvimento do Brasil, foi quem pôs, de longe, a maior parcela de dinheiro na operação.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Qual foi o preço da operação, a percentagem que coube a cada um dos parceiros e o valor pago por cada um dos parceiros na compra?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — O custo global foram 62 milhões de dólares, para a aquisição de duas empresas do universo do grupo Varig, que foram respetivamente a Varig Engenharia e Manutenção, a unidade de manutenção, e a Varig Log, a companhia de logística que tinha 11 aeronaves.

A racionalidade da aquisição e do investimento foi o de permitir que a Varig dispusesse de recursos financeiros para continuar a voar, numa tentativa que estava a ser feita para salvar e viabilizar a Varig, que era a maior companhia aérea do Brasil.

Creio que a iniciativa partiu mesmo do Governo brasileiro. Talvez valha a pena recordar que a Administração Executiva da TAP era composta por quatro cidadãos brasileiros e um português, o Eng.^a Jorge Sobral, e talvez valha a pena lembrar que esses quatro gestores brasileiros tinham estado, alguns deles, 30 anos na Varig.

Já agora, quero lembrar que o Sr. Eng.^o Fernando Pinto tinha sido penúltimo CEO (*chief executive officer*) da Varig e tinha saído em rutura com a Fundação Ruben Berta (FRB), acionista única da companhia,

justamente porque tinha dito, creio que por idos de 1996, 1997, que ou se reestruturava muito rapidamente ou ia falir.

Do que retenho das conversas com o Eng.º Fernando Pinto, que começaram no dia 15 de setembro de 2005, foi justamente que o Eng.º Fernando Pinto, em razão do conhecimento que tinha da situação da Varig, — como ninguém, dir-se-ia —, foi sensibilizado pelo Governo brasileiro para procurar uma solução que a salvasse.

Já agora, posso dizer-lhe que a conversa nasce de uma conversa sobre a participação da TAP na Air Macau, onde tinha 20 %. É daí que surge a GeoCapital, com o pedido do Sr. Eng.º Fernando Pinto e do CFO (*chief financial officer*) Michael Connolly — brasileiro, embora tenha um nome anglófono —, e surge a ideia de pedir para se tentar vender essa participação de 20 % que a TAP tinha na Air Macau. Porquê à GeoCapital? Por uma razão singela. Porque entre os acionistas da GeoCapital estava o maior acionista indireto da própria Air Macau. Portanto, para não ficarmos aqui muito tempo, foi com esse propósito que essa conversa começou e foi esta a origem.

O propósito era salvar a Varig, o que a certa altura se tornou, aliás, um desígnio estratégico porque — como eu próprio dizia, secundando o Eng.º Fernando Pinto — era uma oportunidade extraordinária de juntar duas companhias em estado de fragilidade para que o resultado da soma fosse imensamente maior, criando a possibilidade de se tornarem, elas próprias, agentes ativos do processo de consolidação na aviação comercial, que já estava claramente a começar.

A Sr.ª **Mariana Mortágua** (BE): — Perguntava-lhe quanto é que pagou cada um dos parceiros pela compra.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Foi financiado em 42 milhões

pelo BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) do Brasil. Foi, como lhe digo, o Governo brasileiro que instruiu o BNDES a avançar. A GeoCapital financiou a operação em 21 milhões de dólares.

Tratou-se de um financiamento. A TAP não tinha capacidade de se endividar e a lógica da participação da GeoCapital, que também tinha a sua racionalidade, era a lógica... A GeoCapital é um projeto que nasce no contexto da criação do Fórum para a Cooperação Económica e Comercial entre a China e os países de língua portuguesa.

Eu vivi em Macau — tive o privilégio de viver em Macau — e a história extraordinária e singular de Macau, no que ela significa de relação entre a China e Portugal, que tem quase cinco séculos, projetava para os países de expressão portuguesa num tempo em que a China avançava para o seu segundo processo de internacionalização da economia e ganhava especial significado se na conjugação de tudo isto fosse mesmo possível salvar a Varig, pelo que o resultado final dessa operação projetava também bastante os princípios e as ideias que nortearam o projeto.

Depois começou uma campanha feroz no Brasil que, anos mais tarde vim a saber por várias pessoas, foi em boa parte alimentada pelas duas outras companhias rivais da Varig, a TAM e a Gol, que já tinham mais ou menos partilhado entre si o que seriam os despojos de uma Varig em agonia: a TAM ficaria, como ficou, com os voos intercontinentais e internacionais; e a Gol faria o crescimento na sua rede doméstica e nos países limítrofes do Brasil. E soube por um senhor que se cruzou comigo há dois ou três anos, aqui em Portugal, por mera casualidade, um senhor chamado Nelson Tanure — que tentou tomar a Pharol, onde sou o presidente da mesa da Assembleia Geral, e foi por isso que nos cruzámos —, que me confessou que, sendo dono de jornais naquela altura, fez em larga medida essa campanha porque, objetivamente, queriam que a Varig não fosse viabilizada.

Dito isto, a campanha começou por dizer, entre outras coisas, que estes

abusadores do momento de fragilidade da Varig tinham comprado aqueles ativos a preços muito baixos. E o que se resolveu fazer foi dizer: «Obviamente, se surgir alguém que pague mais por qualquer um destes ativos, estes serão imediatamente entregues pelo valor que for obtido, e a diferença positiva será para a Varig».

Desse ponto de vista, a Varig Log foi revendida poucos meses depois a um fundo de investimento norte-americano com uma mais-valia de 7 milhões de dólares que — agora posso dizer — não ficou para a Varig, não ficou obviamente para os financiadores, que não tinham nada a ganhar daí, ficou para a TAP. E ficou para a TAP porque a Varig, entretanto, tinha sido declarada falida.

Portanto, eu diria que menos de um ano depois desta operação o ganho efetivo da TAP era de 7 milhões de dólares.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Já lá vamos!

Os 42 milhões de financiamento do BNDES foram feitos por quem? Quem ficou a dever ao banco?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Quem ficou a dever ao banco foi a Reaching Force, obviamente com garantia prestada também pela TAP, que era a última beneficiária.

A Reaching Force foi, curiosamente, a primeira sociedade anónima criada no âmbito da Empresa no Hora — ideia que lancei quando fui Secretário de Estado da Justiça. Portanto, foi uma espécie de encontro interessante, a certa altura, porque tudo aquilo foi feito muito depressa.

A TAP não tinha condições, não tinha balanço para se endividar, não tinha capacidade para fazer o investimento e, por isso, o que se fez foi uma construção de um modelo institucional que verdadeiramente permitiu que levantado o financiamento não pela TAP, todavia, esta pudesse aceder aos

ativos, geri-los e criar condições para depois, naturalmente, pagar de volta aquilo de que tinha sido a beneficiária económica.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Portanto, os 42 milhões foram garantidos pela TAP e pagos pela TAP?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não apenas os 42 milhões, mas a totalidade, naturalmente, isto é, os 62 milhões.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Um passo cada vez.

Os 42 milhões foi um empréstimo bancário garantido pela TAP. Os 21 milhões vieram da GeoCapital. De fundos próprios ou foi um financiamento à TAP para a TAP comprar?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Foi um financiamento à Reaching Force, levantado no Banco Comercial Português.

Se faço esta afirmação é porque isto foi objeto de um inquérito judicial que pendeu não sei se durante 13, se durante 14 anos, onde, aliás, finalmente, a GeoCapital foi chamada — e eu próprio como testemunha — para fazer a demonstração de que a GeoCapital não ganhou um cêntimo com esta operação.

Havia aí uma ideia, que não sei de onde é que veio, mas que apareceu, de que tinha havido um prémio. Insisto, enquanto a GeoCapital esteve na operação, a única beneficiada com mais-valias foi a própria TAP.

Portanto, o que se passou foi que a Reaching Force foi financiada, obviamente, com garantia da TAP e garantia da GeoCapital.

Do lado do BNDES, o BNDES não pediu garantias, porque é um banco de desenvolvimento, é do Estado brasileiro. Por conseguinte, foi um financiamento que, entendamos verdadeiramente, era uma alavanca para a

tentativa de salvação da Varig e que depois veio a ser pago, tanto quanto sei, não sei quando, porque, como também eventualmente saberá, em março de 2007 estava entendido desde o primeiro dia que a justificação, provavelmente, da GeoCapital era a tentativa de salvação da Varig.

Posso, aliás, dizer-lhe que a própria GeoCapital trabalhou arduamente durante meses, com pouco tempo — eu —, para garantir que depois teríamos acesso a uma linha de 400 milhões de dólares, se fosse possível viabilizar a Varig. Esses 400 milhões de dólares seriam utilizados indistintamente pela Varig e pela TAP.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Portanto, os 61 milhões de financiamento para comprar a VEM vêm da TAP? Isto é, foi a TAP que pagou a unidade de manutenção.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Os 61 milhões, volto a dizer-lhe, a partir de março de 2007, não lhe consigo dizer porque já não estava a acompanhar essa operação, mas, sim, com certeza, foi a TAP que acabou por pagar.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Há um momento em que a GeoCapital e a Reaching Force... Ou melhor, em que a GeoCapital vende a participação à TAP.

Em que momento é que isto acontece?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Em março de 2007.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — E a que propósito?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — A propósito de, infelizmente

para todos, não ter sido possível salvar a Varig. Desapareceu a motivação e o propósito e desfez-se a operação, como, aliás, estava acordado desde o primeiro dia.

Já agora, a propósito dessa ideia do prémio e de uma outra ideia — que não sei de onde é que veio, mas que é outro engano — de que se esperasse mais 3 ou 4 meses, a TAP poderia exercer a opção e não pagar. Não sei de onde é que isso vem, mas é simples. No acordo estava que, nesse cenário, aplicava-se o disposto na cláusula que previa o reembolso, justamente, daquilo que tivesse sido avançado.

Por isso, confesso,... Ouça, Sr.^a Deputada, essa é uma daquelas ideias que fez caminho, mas que não tem sentido, porque não é verdadeira.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Obrigada pelas respostas às perguntas que eu não lhe fiz ainda.

A minha pergunta é: quanto é que a TAP paga à GeoCapital para ficar com a percentagem neste negócio?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Ao cêntimo, os 21 milhões de euros mobilizados mais — ao cêntimo, com a exibição dos *bordereaux* — os encargos financeiros com a mobilização desses fundos. Ao cêntimo!

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Mas se a unidade de manutenção foi comprada com financiamento que foi pago pela TAP, porque é que a TAP paga 21 milhões à GeoCapital para ficar com a participação?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Porque foi dinheiro usado para comprar o ativo, obviamente.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Eu pensava que nos tinha dito

que o dinheiro usado para comprar o ativo tinha sido o financiamento de 61 milhões que a TAP pagou.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr.^a Deputada, o financiamento foi a soma de 21 milhões aportados pela GeoCapital e de 42 milhões de dólares aportados pelo BNDES que, obviamente, foi a TAP que pagou, porque a TAP ficou com os ativos — ou melhor, no caso da Varig Log, vendeu o ativo e ficou com 7 milhões de mais-valia, no caso da VEM, ficou com o ativo e pagou o financiamento usado para a compra do próprio ativo.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — O que resulta é que a GeoCapital não gastou nada para comprar o ativo e ficou com 21 milhões.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — A GeoCapital levantou 21 milhões no sistema bancário, que colocou à disposição da TAP, e recebeu de volta exatamente esse dinheiro, com os encargos financeiros ao cêntimo.

A GeoCapital não beneficiou nada, do ponto de vista económico-financeiro com esta operação. Nada!

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Só uma questão: a GeoCapital recebe os 21 milhões que levantou no sistema bancário. Quer dizer, então, que a dívida se extinguiu?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr.^a Deputada, a GeoCapital levantou 21 milhões que usou para financiar a Reaching Force.

No momento em que, como acordado desde o início por escrito, não foi possível comprar, salvar, a Varig e porque desde o início assim estava acordado, a TAP pagou, reembolsou a GeoCapital, agarrou no dinheiro

vindo da TAP... Olhe, até foi diretamente para o banco, nem passou pela GeoCapital. A instrução fui eu que a dei. Portanto, a GeoCapital não beneficiou um cêntimo dessa operação. Não teve ganho nenhum.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Eu só queria que confirmasse que o financiamento de 21 milhões feito no BCP para a compra da unidade de manutenção se extinguiu nesse momento.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Claro! Na medida em que a GeoCapital fez reembolsar, extinguiu-se.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Eu só acho isso um bocadinho contraditório porque disse há pouco que tinha sido a TAP a pagar os dois financiamentos, no valor de 61 milhões.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr.^a Deputada, o BNDES...

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Não se exaspere!...

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, eu não me exaspero, mas vou explicar para ver se fica absolutamente claro para todos.

A TAP não tinha condições de balanço, portanto o banco de desenvolvimento do Brasil (BNDES) emprestou à Reaching Force 42 milhões. A GeoCapital emprestou 21 milhões. A TAP ficou com a Reaching Force para si. Obviamente, a TAP pagou à GeoCapital os 21 milhões, tendo a GeoCapital reembolsado o BCP, e pagou os 42 ao BNDES.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — A minha dúvida é se o outro empréstimo teria sobrevivido, daí a minha pergunta.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não. Como lhe digo, há factos que não conheço, a partir de março de 2007.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — O Dr. Lacerda Machado negociou o aumento da participação do Estado na TAP.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sob orientação do Governo, sim.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Gostaria de lhe perguntar — isto já foi matéria de alguma polémica — a que título formal é que fez essa negociação e qual o contrato e o pagamento recebido por essa negociação?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Como se recordará, eventualmente, Sr.^a Deputada, no dia 27 de abril de 2016, estive três horas, creio que nesta sala, dando explicações sobre isso.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Não numa comissão de inquérito!

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Tem absoluta razão, não numa comissão de inquérito, numa das comissões especializadas.

Na altura, fui chamado porque, como eventualmente recordarão, o Sr. Primeiro-Ministro, numa entrevista, creio que foi essa a razão, a causa imediata da chamada, e bem, explicou que era verdade que eu estava a colaborar e que estava a colaborar sem remuneração. A explicação que deu, num momento de grande franqueza, foi que me tinha convidado para integrar o Governo e que eu não tinha podido aceitar e que, ainda assim, me tinha pedido para o ajudar, até porque eu já estava a conversar com os lesados do

papel comercial do BES (Banco Espírito Santo), desde o mês do início de setembro, antes da campanha eleitoral.

Recordar-se-ão que quem estava no Governo virava às costas aos lesados do BES e, interpelado em Viseu, num evento de pré-campanha eleitoral, o Dr. António Costa resolveu ouvi-los e depois pediu-me para falar com eles e tentar perceber se havia alguma solução. Portanto, eu, se quiser, já estava espontaneamente, neste sentido, a ajudar o Dr. António Costa, que também afirmou naquela entrevista que eu era o melhor amigo dele e eu, na ocasião em que aqui estive, disse que era uma amizade recíproca e tinha justificado o orgulho nessa amizade.

O Sr. Deputado Francisco Oliveira, que está aqui, sabe bem o que é que eu estou a dizer, porque ele também é do círculo dos meus melhores amigos e, nesse bom tempo na faculdade, e...

Risos.

Muito idónea!

Como expliquei aqui, e o próprio Sr. Primeiro-Ministro, quer dizer, nós cometemos, aliás, eu cometi o pecado da generosidade porque me senti devedor por não ter podido aceitar o convite e, pouco depois do dia 26 de novembro de 2015, quando tomou posse, como Primeiro-Ministro, pediu-me para ajudar e disse-me: «Vou pedir ao Ministro das Infraestruturas que peça a tua ajuda.»

Não... Como é que eu vou dizer isto para não parecer mal? A última coisa que me ocorreu foi pedir dinheiro. Depois, a seguir à minha vinda aqui à Assembleia e percebendo que fizemos mal — e isso foi dito por mim, foi dito também pelo Sr. Primeiro-Ministro —, acabei por ter uma remuneração mensal como consultor de 2000 € mensais e fui tratando desses assuntos da TAP, dos lesados do BES por aí fora.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — As peças contratuais elaboradas com os antigos acionistas perdem a validade e são substituídas por um novo conjunto de acordos, nomeadamente o acordo parassocial que, na sua cláusula 20, n.º 1, diz que caso se verifique uma obrigação de os acionistas realizarem prestações acessórias a favor da sociedade, bem como no disposto do acordo de adaptação e monitorização financeira, a Atlantic Gateway terá, a contar da presente data e até ao termo do prazo previsto no número seguinte, o direito de transmitir à PARPÚBLICA parte ou a totalidade da obrigação de realização de prestações acessórias.

Isto quer dizer que a Atlantic Gateway pode simplesmente, quando chamada a capitalizar a TAP, transferir essa responsabilidade para a PARPÚBLICA, que é obrigada a aceitar essa responsabilidade. Esta obrigação existia no antigo acordo aquando da venda?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr.^a Deputada, vamos ver, é preciso contextualizar para compreender. A Atlantic Gateway tinha realizado 226 milhões de prestações acessórias, por 30 anos.

Já agora deixe-me dizer-lhe que os 30 anos eram absolutamente indiferentes, porque quem conhece o regime das prestações acessórias, no artigo 210.º do Código das Sociedades Comerciais, sabe bem que, seja lá qual for o prazo, as prestações acessórias só podem ser reembolsadas, verificadas uma série de requisitos que, na TAP, nunca se verificariam antes da transformação do balanço.

Portanto, o que se passou é de uma simplicidade: estavam lá 226 milhões de euros de prestações acessórias aportadas no dia 12, noite, 13 de novembro de 2015 pela Atlantic Gateway. Foi difícil negociar com os bancos, e fui eu também que liderei essa negociação. Os bancos não acreditavam — os bancos portugueses, entenda-se! — não acreditavam que

a TAP pudesse ser viabilizada e que pudessem receber de volta os seus créditos. O que queriam... Daí a carta conforto, repito, daí a carta conforto, que eu acho que poderia ter matado a TAP, porque era um caso escandaloso de auxílio de Estado proibido pelas regras comunitárias...

O que se passou foi que estavam lá essas prestações acessórias. Foi necessário negociar com os bancos — é o tal acordo de monitorização financeira — e o que os bancos diziam era: os acionistas, sejam eles quais forem, digamos assim, para este efeito, se a TAP estiver à beira de entrar em cumprimento, têm de reforçar com prestações acessórias ou capital. O que se passou muito simplesmente foi isto — um acionista com 45 % já tinha avançado 226 milhões, e o acionista com 50 %, que era o Estado, tinha zero, repito, zero.

O que está aí é justamente a solução que abria caminho a se viesse a ser necessário reforçar com *equity*, com recursos próprios, e, se a Atlantic Gateway teria de pôr dinheiro, tinha então a possibilidade óbvia de dizer agora vamos partilhar isto na proporção do que deve caber a cada um. É isso que está nessa cláusula que, contextualizada assim, dará para perceber. Um já tinha posto 226, o outro, aliás, o maioritário, maioritário no sentido de 50 %, não tinha posto nada.

A verdade é que não foi necessário, porque correu tudo extraordinariamente bem até ao dia 2 de março de 2020.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Desculpe, na minha leitura do contrato, o que diz é que, em caso de necessidade de recapitalização, a Atlantic Gateway pode passar isso à PARPÚBLICA, mas não diz qual é o montante máximo. Ou seja, não diz que é até ao montante que a Atlantic Gateway já lá pôs, diz simplesmente que em necessidade de recapitalização, a Atlantic Gateway pode passar essa responsabilidade para a PARPÚBLICA. Confirma isto?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputada, volto a dizer-lhe que o entendimento à volta da mesa era até à proporção correspondente a algo acima dos 226 milhões, e é o que está, o que resulta dessa mecânica. E resulta de uma outra coisa, como deve calcular, que era o plano de negócios, onde a previsão era, como, aliás, veio a verificar, que nem sequer viria a ser necessário, como não foi.

Agora, só para clarificar, aquelas prestações acessórias de 226 milhões ficariam forçosamente na TAP, até que esta tivesse fundos próprios largamente positivos, como resulta, aliás, da regulamentação. É tão simples quanto isto, era óbvio para todos que essas prestações acessórias, vou dizer assim, nunca seriam reembolsadas, enquanto pelo menos a Atlantic Gateway estivesse. Porque a ideia, obviamente, era a de que, a prazo, a Atlantic Gateway viesse a sair, o que, aliás, correspondia, se quisesse, talvez vá antecipar alguma pergunta... vamos lá ver...

A diferença em relação ao modelo de privatização do PSD era tão simplesmente, mas tão importantemente, esta: vendida a Atlantic Gateway, os 61 %, com a opção unilateral de adquirir o restante capital por um valor proporcional, portanto, por menos de 10 milhões de euros, e, depois, pagando um vago *earnout*, um prémio, se viesse a haver uma dispersão de capital da TAP, cuja estimativa era a de que podia ser até 1500 milhões de euros, se cumprido o projeto de transformação operacional, o plano estratégico e o plano de negócios, e portanto estão a ver a quantidade louca de dinheiro que se tinha passado para a Atlantic Gateway, se não tem havido a reconfiguração de um processo de privatização ainda em curso e longe de estar concluído — já agora isto também é importante.

A diferença é esta: passou o Estado a ter o controle estratégico da companhia, de tal maneira que, se, como aconteceu, tudo se conjugasse para que a TAP passasse pela transformação e tivesse os resultados pretendidos,

quem escolheria o destino da TAP a seguir era exclusivamente o Estado português.

Portanto, Sr.^a Deputada, o que lhe posso dizer é que a verdade se encarregou de mostrar que não era mesmo necessário — e procurou-se explicar isto aos bancos que tinham as maiores dúvidas — recorrer a mais prestações acessórias, prestações suplementares, aumentos de capital, e não foi.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sim, mas a pergunta que lhe fiz é que no contrato não diz que a capitalização da PARPÚBLICA é até à proporção daquilo que o privado já pôs. No contrato diz que se for preciso recapitalizar é a PARPÚBLICA que o faz. Confirma isto?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr.^a Deputada, volto a dizer, isso tem de ser conjugado com o acordo feito com os bancos e com o acordo de modernização financeira. O cenário na mesa era o de, sim, se viesse a ser necessário, e o que resultasse daí, a PARPÚBLICA teria, se quisesse, de equilibrar as prestações acessórias aportadas pela Atlantic Gateway, tendo que pôr algo mais — podiam ser uns 250 milhões —, se viesse a ser necessário.

Não veio sequer a ser necessário. A realidade mostrou a bondade da solução encontrada aí e nesse conjunto de contratos com os bancos também.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Aqui diz outra coisa, diz que mesmo que a PARPÚBLICA seja chamada a recapitalizar a TAP, e não diz qual é o limite e, portanto, o limite pode ser qualquer valor.

Peço desculpa, mas não compreendo a resposta que me dá sobre haver um limite máximo ou uma alteração do poder entre os dois acionistas. A PARPÚBLICA poderia ficar com direitos económicos acrescidos de 2 %

que, na verdade, já eram muito desiguais, eram 18 para a PARPÚBLICA e entre 35 e 40 para a Atlantic Gateway. Portanto, no limite, a PARPÚBLICA podia ficar com as mesmas prestações suplementares do privado e continuar com direitos económicos inferiores.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Aproveito para lhe responder sobre o tema dos direitos económicos, que é outra fantasia.

Os direitos económicos só têm relevância em dois cenários, efetivamente: distribuição de dividendos e liquidação da sociedade. Sr.^a Deputada, no plano estratégico e no plano de negócios, sabíamos todos que, aliás, talvez valha a pena referir, o pagamento de dividendos por companhias aéreas é uma coisa relativamente rara no tempo, no modo e no quanto. E, portanto, quem investe, investe na valorização e depois na transação das participações, como era o caso.

O segundo cenário é o de liquidação e, portanto, como deve calcular, seria uma liquidação falimentar onde provavelmente não restaria 1 cêntimo para os acionistas.

Em relação a esse jogo, se quiser, dos direitos económicos, olhe, a única utilidade, na minha opinião, foi salvar a face da Atlantic Gateway. Mais nada.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — O que está escrito, está escrito. O que está escrito é que a PARPÚBLICA capitaliza, sem limite máximo, e que não tem os mesmos direitos económicos.

Poderá dizer que são tudo considerações teóricas sem aplicação prática, mas o contrato é o contrato e acho que os últimos anos mostraram que o que não se estava à espera acontece, é por isso que os contratos existem e preveem todo o tipo de situações.

Mas ia fazer outra pergunta quanto a isso, porque me pareceu ouvi-lo dizer, na outra comissão, que os privados estavam dispostos a financiar a TAP no momento da pandemia. Terei ouvido bem ou interpretei mal?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Ouviu bem, Sr.^a Deputada. No dia 2 de março de 2020 tivemos o primeiro caso de covid, 11 dias depois parámos a operação, como se sabe, e a TAP — não foram os acionistas —, e eu participei na elaboração dessa carta com vários colegas, pediu ajuda ao Estado português. Elencámos as diferentes possibilidades, até em função do que já tínhamos visto começar a acontecer nas outras companhias, e uma das possibilidades colocada foi para evitar que o Estado desembolsasse recursos, de se conseguir levantar financiamento e que apenas houvesse garantia do Estado. E aí, como deve... Admito que perceba a capacidade, particularmente do Sr. David Neeleman e do próprio Eng.º Antonoaldo Neves, em aceder a financiadores de operações de transporte aéreo, significou que, no espaço de pouco mais de uma semana, tínhamos manifestações de disponibilidade de instituições financeiras internacionais para financiar, desde que houvesse a garantia do Estado português.

E, nessa medida, a primeira resposta dada pelos dois acionistas, Estado — dada aqui, e toda a gente a ouviu —, e privados foi «não», sendo que os privados disseram —, como, aliás, referiu, aqui, o Sr. Comendador Humberto Pedrosa —, não terem, sequer, capacidade para ajudar naquele momento, não tinham capacidade.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Pois, daí haver uma contradição entre aquilo que tinha dito, que os privados não estavam dispostos a financiar, mas dispostos a encontrar financiamento se houvesse uma garantia do Estado. Não é a mesma coisa, porque uma coisa é os privados financiarem, outra coisa é os privados encontrarem financiamento com

garantia do Estado. E, nesse sentido, a resposta do Sr. Comendador foi bastante mais direta, foi dizer «não, não estávamos dispostos a capitalizar nem financiar a companhia.»

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr.^a Deputada, o que diz é absolutamente correto, a ajuda que os privados deram e quiseram dar foi encontrar soluções de financiamento, tendo dito «nós não temos, sequer, possibilidade.»

Bom, entendamo-nos, ninguém, em lado nenhum naquela altura, avançava um cêntimo que fosse de financiamento sem garantias do Estado, e aliás, como sabe, o primeiro foram os Estados Unidos da América, com um pacote de 52 mil milhões de dólares de ajuda, que é outro mito que andou por aí: a ideia de que só o Estado português é que ajudou a TAP e que só a TAP é que beneficiou de ajuda; tive ocasião de explicar, anteontem, que a TAP foi provavelmente a última companhia a ser ajudada — a última —, e foi a última porque também tinha uma tesouraria espantosamente melhor do que todas as outras. E aquilo que a TAP recebeu, a tal soma dos 3.2 — vou repetir devagar, como disse na terça-feira —, não chega, nalguns indicadores, a atingir a média das ajudas dadas a companhias de outros Estados europeus, designadamente.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Conhecendo os acordos parassociais e o que estava em vigor, a que título Neeleman recebe 55 milhões quando sai da TAP?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não faço a menor ideia, não tive nenhum envolvimento nessa circunstância.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Mas conhecendo bem os acordos parassociais, o que dá a Neeleman o direito a sair com 55 milhões, uma vez que prestações acessórias ou suplementares estavam lá — acessórias, neste caso —, estavam lá e eram para sempre, capital foi pago e foi pago, correu mal, o Estado injetou dinheiro, porque é que Neeleman recebe 55 milhões?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — A senhora vai ter de fazer essa pergunta a quem tomou essa decisão, eu não a compreendo.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — O que lhe pergunto não é se negociou. Pergunto-lhe, do que conhece das regras que geriam a relação entre os sócios, o que é que daria, ou se havia alguma regra que desse direito a David Neeleman de reclamar esses 55 milhões?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Muito bem, Sr.^a Deputada, porque é que eu não compreendo essa operação? Porque há um princípio geral, escrito no artigo 437.º do Código Civil, que se chama alteração superveniente das circunstâncias em que as partes fundaram a vontade de contratar, alteração anormal. Eu não conheço, ao longo da minha vida, nenhuma outra circunstância como aquela por que passámos na covid, que legitime a invocação desse preceito. E quando assim acontece, tem a parte, ou têm as partes, direito à modificação ou à resolução do contrato. Eu agora falo como jurista, como se estivesse a resolver uma hipótese académica: na minha opinião, quando o covid sobreveio, quando o Estado português avançou com a ajuda, todos os acordos e contratos feitos até então, perderam sentido, oportunidade, e eu diria, até, validade intrínseca.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Mas se o acordo parassocial estivesse em vigor, o que é que daria a David Neeleman o direito a receber este dinheiro?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — O meu entendimento é que o acordo parassocial não vigorava mais — volto a sublinhar —, não vigorava mais, a alteração tão radical das circunstâncias, no meu entendimento, levou a que todo o capital até então investido na TAP tivesse sido perdido.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sim, mas avançou uma hipótese teórica e eu avanço outra: se o acordo parassocial estivesse em vigor, o que daria a David Neeleman o direito a este dinheiro?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Na minha opinião, o acordo parassocial não valia mais. Sr.^a Deputada, é o que tenho para lhe dizer, não tive nenhum envolvimento, ninguém me perguntou o que quer que fosse e, portanto, vai ter de fazer essa pergunta a quem tomou a decisão.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — O acordo de execução do acordo parassocial também foi negociado na altura, não é? O acordo de execução do acordo parassocial é aquele que prevê que a TAP entra num IPO (*initial public offering*) no primeiro trimestre de 2020, ou seja, numa operação pública de venda. Posso tentar explicar?

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

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Há um acordo de execução do acordo parassocial, que é um documento em que se planeia uma abertura do capital da TAP ao mercado. Vou ser-lhe sincera, eu não sei se este

documento é na altura do aumento de capital ou se é do momento da privatização e, por isso, lhe pergunto se tem conhecimento deste documento, em que PARPÚBLICA e TAP estabelecem as condições em que a TAP vai abrir o seu capital ao mercado no primeiro trimestre de 2020.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Deixe-me reconstituir e isso talvez ajude, talvez sirva como boa resposta. É óbvio que desde o primeiro momento o propósito é ver a história do Sr. David Neeleman, que cria empresas únicas de aviação com o propósito de chegar a uma altura e colocá-las no mercado.

A primeira que criou de raiz foi a WestJet no Canadá, depois de ter percebido que a Southwest era uma revolução e, ao fim de dois anos e meio de ter criado, vendeu-a por uma fortuna, mas não em bolsa. Depois, criou essa disruptiva companhia chamada JetBlue e fez com ela um IPO gigantesco em Wall Street, onde eu acho que ele ficou riquíssimo.

Já agora, ficou riquíssimo, mas, todavia, tendo usado o dinheiro de investidores para lançar a companhia que acreditaram no projeto. A Azul é a JetBlue do Brasil: Blue/Blue, Azul/Azul. A Azul fez um IPO no dia 6 de abril de 2016 e, portanto, desde o primeiro momento, quem soubesse a história do Sr. David Neeleman — um homem genial no mundo da aviação, que nós pusemos a trabalhar para o Estado português, como eu disse outro dia —, sabia que o propósito era sair com o IPO.

Devo dizer-lhe que sempre fui conversando e explicando, muito simples, na minha perspetiva — e depois disse isto inúmeras vezes, designadamente como administrador da TAP —, o IPO que faz aqui sentido não é o IPO que o Sr. David Neeleman quer; o IPO que aqui faz sentido é um IPO em que se abre até 49 % do capital da operadora TAP SA e com o dinheiro que é encaixado pela SGPS, esta vai fazer aquilo que tem de fazer, que é limpar o crédito que vem do extraordinário investimento feito no

Brasil, e ainda sobra, para, aí um bi. Para mim sempre foi esse o IPO e tive, aliás, conversas até com o próprio Sr. David Neeleman, a dizer-lhe: «se quiser fazer este IPO em que o Estado continua lá em cima, a ter o controlo disto em cascata, eu acho que se faz, o seu IPO na SGPS, não vejo como.» E não vejo como, porque a SGPS deve o dinheiro à TAP S.A.

A operadora de transporte aéreo TAP SA, integralmente detida pela TAP SGPS, era muito mais rentável do que possa aparentar, quando se faz a consolidação, porque havia uma espécie de relação às avessas — peço desculpa por estar a tomar muito tempo, mas este defeito de tentar explicar tudo é incorrigível, em certo sentido —, ou seja, o investimento feito no Brasil, que viabilizou a TAP SA, que passou a ganhar o dinheiro todo, o que resulta do facto de ter uma quota anormal do Brasil, que corresponde aí a um terço das receitas que ela foi obtendo, ao longo dos últimos 18, 20 anos, foi suportado por ela emprestando dinheiro à SGPS.

Se digo isto é porque os Srs. Deputados da Comissão de Inquérito terão acesso às atas do Conselho de Administração e vão poder ver a ata de 26 de setembro de 2018, a ata de 9 de outubro de 2018 e a ata de 14 de dezembro de 2018, vão poder perceber quem é que controlava estrategicamente a TAP, está ali, com inteira clareza, para que aquilo que se andou por aí a dizer seja infirmado, e esse foi um período difícilíssimo, em que o tema era esta dialética a propósito de qual era o IPO. E o resultado final foi um acordo, a que eu e alguns dos meus colegas chamámos uma espécie de armistício, a caminho de estudar condições para eventualmente vir a fazer um IPO, sem dizer qual. O resultado útil foi o Sr. David Neeleman, em abril de 2019, concluir que a solução para ele não era sair em mercado de capitais, era sair com aquilo a que se chama um *private place*, isto é, vendendo a sua participação.

Sr. Deputada, portanto, imagino que, pela data que refere, provavelmente tem que ver com isso.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Há aqui um acordo que diz que há um compromisso para a abertura de capital no primeiro trimestre de 2020, se o *equity* for acima de 400 milhões, e diz que na próxima reunião da comissão executiva tem de ser começada a preparar a contratação de um assessor privado para começar o IPO, ou seja, a colocação em mercado, com uma data muito precisa, que é fevereiro de 2020, data máxima. E diz que, se quiser, a PARPÚBLICA pode ter preferência para manter os seus 50 %.

A minha pergunta é qual era o plano do Estado nesta altura, se era pagar num IPO ou se era ser diluída a sua participação?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, é de uma clareza absoluta, era conservar os seus 50 % e encaixar dinheiro, se a operação fosse feita. Nós éramos todos administradores, sem distinção, eleitos por 707 acionistas em assembleia geral da TAP, não éramos empregados do Estado. Aliás, a nossa preocupação era defender os interesses da TAP e, por essa via, com alinhamento com o Estado, proteger o interesse geral, e foi o que fizemos.

O que está escrito era a garantia de que não havia IPO nenhum que não fosse com a vontade do Estado, designadamente por força dessa regra: em circunstância nenhuma, o Estado abdicará dos 50 %. Ora, como é que se faz o IPO? Só há uma solução, era fazer em baixa. E, portanto, essa disposição, Sr.^a Deputada, se quer que lhe diga, na minha interpretação foi justamente em função disso que o Sr. Neeleman disse: é melhor sair vendendo a minha participação diretamente e não indo ao mercado de capitais, porque, insisto, o IPO que... A OPV, operação de venda em bolsa, na configuração que eu e os meus colegas indigitados pela PARPÚBLICA tínhamos, garantia que o Estado manteria os 50 %, garantiria um encaixe na SGPS, que permitia pagar o investimento no Brasil, feito pela operadora, permitia limpar completamente o balanço das duas empresas e, provavelmente, remanescia entre 500 milhões a 1 bi.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — É que aqui não diz que em circunstância nenhuma o Estado pode ficar com menos de 50 %, diz que a PARPÚBLICA, se quiser, pode exercer esse direito de preferência — vou só fazer mais uma questão, porque não tenho mais tempo —, e, portanto, apesar de tudo, é diferente, não é em circunstância nenhuma, é, se quiser, pode exercer o direito de preferência, a mesma coisa do que há pouco: não há limite nenhum para o quanto o Estado pode pôr, a interpretação do Dr. Lacerda Machado é que pode pôr até à proporção dos restantes — lê sempre umas coisas que eu não leio nos contratos.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, não. Ainda bem que leu, porque...

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Deixe-me só terminar, tenho mais uma pergunta, por favor, que é sobre a privatização da TAP, e aproveito para lhe perguntar se falou com algum ministro sobre o processo de privatização ou com alguém do Governo, e se está envolvido em algum projeto para a aquisição da TAP ou para o novo aeroporto.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Nada. Com pena minha, que, como sabe, gosto muito de aviação. Não falo com — vou dizer agora devagar para se perceber — com nenhum membro do Governo sobre a TAP desde, sensivelmente 2021, quando saí. Não falo com o meu amigo, Sr. Primeiro-Ministro, sobre nenhum assunto da TAP, desde o dia 9 de abril de 2020, às 10 da noite, foi a última vez que falei com ele sobre a TAP. E não estou envolvido em nenhuma entidade interessada, tenho sido procurado por várias — tenho sido procurado por várias —, e, já agora, não vejo nenhum conflito de interesses nisso, antecipo já. Não aceitei nenhuma das abordagens, tenho

dito às pessoas que não excludo envolver-me se achar que posso ser útil, designadamente à própria TAP. Fora disso não me envolverei, seguramente. E ser útil à própria TAP pode ser, por exemplo, haver algumas alternativas àquilo que — todos lemos o mesmo — se tem perfilado, porque não estou certo e seguro sobre se agora é tão bom como em 2000.

Não estou certo nem seguro, e é assim mesmo que tenho de o dizer, o que não significa que não venha a ser convencido disso mesmo.

Não estou tão certo nem seguro de que aquilo que era muito bom, em fevereiro de 2020, e que esteve à beira de acontecer, era uma coisa inexorável, inevitável. A TAP, sozinha, não consegue sobreviver muito mais tempo. É difícilíssimo! Está tudo consolidado, está tudo junto. É um negócio de volume, escala, margens baixas, voláteis, e tudo isso.

Portanto, concluindo: não falo com ninguém do Governo sobre privatização da TAP.

Segundo: tenho tido abordagens, mas até agora não estou comprometido com ninguém e só o farei achando que não há nenhum conflito de interesses e se entender que isso não é apenas uma perspetiva egoísta de quem apareça a querer investir e usar os meus serviços — tenho condições para poder fazer isso.

Terceiro: sobre o novo aeroporto, não tenho absolutamente nenhuma ligação com ninguém ou com o quer que seja, com qualquer projeto. Espero é que se faça um novo aeroporto, porque acho que as pessoas não têm consciência do estado inacreditável... Na quinta-feira passada — e peço desculpa pelo despropósito —, a fila de automóveis para o aeroporto começava muito atrás da Rotunda do Relógio. Há quem perca aviões porque não chega lá! A fila para a casa de banho das senhoras, ao lado de uma das lojas principais, tinha 47 senhoras em espera.

O Sr. **Presidente**: — Vou agora dar a palavra, pelo Partido Socialista, à Sr.^a Deputada Fátima Fonseca, aguardando condições para tal.

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

Cumprimento todas e todos os colegas e cumprimento muito em particular o Dr. Diogo Lacerda Machado, agradecendo a sua intervenção inicial e os esclarecimentos que acabou de prestar e pedindo, desde já, a sua compreensão por sublinhar alguns aspetos que, já têm sido mencionados — quer hoje quer durante esta semana, na Comissão de Economia —, importa clarificar cabalmente.

A verdade é que, nesta Comissão Parlamentar de Inquérito, temos procurado apurar não só os contornos do processo que envolveu a saída da Eng.^a Alexandra Reis da TAP, mas um conjunto longo de decisões tomadas sobre a companhia, durante vários anos, procurando perceber quais foram boas e quais foram más para a empresa, quem efetivamente as tomou, se quem as tomou tinha as competências formais para o fazer; e aferindo se existiram opções de gestão condicionadas não pelos superiores interesses da companhia, mas por qualquer outra ordem de razões.

É isso que procuramos apurar relativamente à tutela política da gestão da TAP.

Queria também sublinhar que, decorridas mais de 20 inquirições, desde já, uma coisa nos parece clara: a importância estratégica da TAP para Portugal e o inequívoco interesse público na preservação desta companhia como instrumento de política económica fundamental para o nosso País.

Portanto, Dr. Diogo Lacerda Machado, começo por fazer aqui alguma precisão na fita do tempo, porque todos nós vamos ouvindo coisas diferentes e podemos correr o risco de ficar um bocadinho confusos, pelo que, para evitar esse cenário, diria o seguinte: o Sr. Doutor já referiu que acompanhou

vários momentos-chave da vida da TAP, em diversas funções, e eu começaria por lhe pedir que precisasse o histórico das suas relações com a companhia. Em que momentos e em que qualidades colaborou com a empresa?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Muito obrigado, Sr.^a Deputada.

Bom, em primeiro lugar, como passageiro muitíssimo frequente, que aos 13 anos se metia sozinho nos aviões da TAP. Eu não sei como é que conseguia... Até a Marrocos fui sozinho, com 15 anos. Era o fascínio pelos aviões, enfim, isso é uma coisa que foi sabida.

Eu dir-lhe-ia, sobre relação muito próxima com a TAP nessa outra feição: 15 de setembro de 2005 — como referi há pedaço, a abordagem do Eng.º Fernando Pinto e da equipa de gestão para ajuda na tentativa de venda da participação que a TAP tinha na Air Macau e, na sequência dessa conversa, a tentativa de salvar a Varig. E tudo feito muito rapidamente... em outubro, o acordo e... Portanto, a minha relação foi muito próxima.

Estive como administrador não-executivo da Varig Engenharia e Manutenção até ao último dia de março de 2007, e essa foi a primeira relação direta com a TAP. Posso dizer-lhe que no dia 3 de dezembro de 2013, uma segunda-feira, fui convidado para ir passar uma tarde à TAP. Era o encontro anual de escalas nos quadros e, nesse dia, conheci o Sr. Dr. Luís Rodrigues, curiosamente, uma escolha que acho que foi extraordinariamente bem feita, finalmente, para dirigir a TAP. Acho que a TAP está muitíssimo bem entregue.

Nesse dia, o que me foi pedido foi que prestasse o meu depoimento como um viajante frequente, se não o mais frequente, das linhas de África da TAP. Eu passei ali 4 horas muito agradáveis — embora a cometer o pecado da inveja, como disse, porque preferia ser trabalhador da TAP e estar

a ouvir do que estar naquela condição — e expliquei que o produto da TAP nas linhas de África era o pior de todos, porque eu viajava também nas outras companhias.

Foi, aliás, um dia curioso, porque estava o Dr. Nicolau Santos, que depois resolveu perguntar-me como é que se resolvia esse problema. Eu expliquei que era renovando a frota e ele perguntou-me como é que se renovava a frota, ao que expliquei que só mudando o balanço da TAP. Isto, em frente à equipa de gestão e às pessoas todas. Ele perguntou-me como é que se mudava o balanço da TAP e eu disse «privatizando», porque o Estado não podia ajudar. Ele perguntou quanto e eu disse: «300 milhões de euros».

Se digo isto é porque, nesse dia, perante 150 pessoas da TAP, exprimi esta minha opinião, o que ajuda a explicar, de alguma maneira, porque é que, para mim, fez sentido, depois, em 2015, corresponder ao pedido... Vamos lá a ver, não o escondo e o Sr. Primeiro-Ministro não esconderá que falámos sobre a TAP na fase da pré-campanha eleitoral. Estava em curso o processo de privatização e, sabendo do meu interesse sobre isto, ele pediu-me opinião sobre o que é que eu achava. Eu expliquei que entendia que não era preciso vender o controlo da TAP, que bastaria até 49 %, e que isso era o que permitiria mudar o balanço, renovar a frota, devolver competitividade, transformá-la operacionalmente, colocá-la com outro valor e o Estado, a seguir, ser quem podia fazer a escolha, dentro do processo de consolidação na aviação, sobre qual era o destino da TAP. E isso aconteceu, bastante de tudo.

Então, a minha ligação é esta: ajudei a negociar. Expliquei aqui que a primeira reunião em que participei foi no dia 17 de dezembro de 2015, às 17 horas e meia, obviamente, com o Sr. Ministro das Infraestruturas Pedro Marques e com o Secretário de Estado Guilherme Oliveira Martins, e eu nem falei — não tinha de falar, sequer —, estive numa ponta da mesa. A reunião correu muitíssimo mal, parecia impossível a negociação.

Conclui que a reversão podia ser a escolha e devo dizer que, aí, expliquei ao Ministro Pedro Marques que se houvesse reversão, provavelmente, a TAP fechava, porque estava numa agonia financeira profundíssima.

Depois, o acordo foi possível, como sabe. Há um memorando, assinado no dia 6 de fevereiro de 2016, às 9 horas e meia da manhã, num sábado.

A seguir, há o problema de fazer desaparecer a carta-conforto, que se fosse apanhada por alguém acabava com a TAP, porque era um caso escandaloso de auxílio de Estado enviesado, cobertura integral e limitada no tempo, no modo e no quanto do risco dos privados, por causa dos bancos — foi uma exigência —, e, portanto, eu também ajudei, sempre sob orientação do Ministro Pedro Marques e do Ministério das Finanças, com quem houve inúmeras reuniões, nessas circunstâncias, para negociar com os bancos a reestruturação daquele passivo, com o grande objetivo de deitar fora essa carta-conforto.

Depois, como saberá, acabei por ser convidado para integrar o Conselho de Administração da TAP como não-executivo, convite que aconteceu no início de abril de 2017. Depois do dia 10 de junho de 2017, há uma notícia do Expresso, sem atualidade, mas, diria, cheia de significado, com aquele título «Amigo de Costa na administração da TAP». A notícia, que vinha depois em pequenino, era de que a Eng.^a Esmeralda Dourada e a Dr.^a Ana Pinho tinham ambas aceitado integrar o Conselho.

Nesse dia — aliás, à noite —, o Sr. Dr. Pedro Passos Coelho disse que eu devia ter vergonha de ter aceitado e que o Sr. Primeiro-Ministro devia ter vergonha de me ter convidado. Posso dizer que passei o dia seguinte a tentar de mover várias pessoas de contra-atacar, explicando que não valia a pena voltar a 2015 e que isso não seria bom para a TAP, mas depois, por alguém que me pediu muito, fiz uma brevíssima declaração, na manhã seguinte, a

dizer que não tinha vergonha, tinha, aliás, orgulho naquilo que tinha feito. Isto, não sem antes dizer que me fazia — e fazia mesmo! — confusão pessoal comentar uma intervenção de alguém que foi Primeiro-Ministro do meu País, a quem eu manteria, como mantenho, respeito e consideração.

Eu não era agente político no ativo — fiz o serviço cívico quando fui Secretário de Estado da Justiça —, mas, portanto, expliquei que não tinha vergonha. Pelo contrário, tinha até satisfação e orgulho em ter defendido o património público e o interesse geral.

No dia 30 de junho de 2017, às 5 horas da tarde, na Assembleia Geral, tornei-me administrador não-executivo da TAP. Pouco tempo depois, no quadro da criação das comissões especializadas, passei a ser também presidente da Comissão de Estratégia, designadamente, para garantir o cumprimento dos acordos que foram feitos.

Finalmente, entreguei a minha carta de renúncia no dia... Devo dizer-lhe que, a partir da covid, nós, todos... não éramos executivos, mas acho que houve dias em que estivemos oito e dez horas na TAP, todos os dias da semana, porque as circunstâncias assim o exigiam, como é óbvio. Mas entreguei a carta no mesmo dia que a Sr.^a Eng.^a Esmeralda Dourado. Tivemos o cuidado de o fazer naquele dia para que ela produzisse efeitos no final do mês seguinte e para, como era nossa obrigação, nos podermos responsabilizar pelas piores contas da história da TAP. É isto.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Posso, então, depreender que considera que a sua experiência profissional foi útil para a TAP, nesses diversos momentos, e que teve sucesso no exercício das suas funções ?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não quero incorrer em vitupério, porque isso não tem nada que ver comigo.

Risos de Deputados do PSD e do CH.

Acho que fui útil e que fiz o melhor que sabia e o melhor que podia. E volto a dizer o que já disse: entre 6 de fevereiro de 2016 e o trágico dia 2 de março de 2020, correu melhor do que se podia supor. Correu bem demais, porque tudo aconteceu como se queria e o que estava para acontecer tornou-se público, como sabem. Era extraordinário o que se seguiria com a entrada de uma, não é de uma companhia, mas é de um grupo — verdadeiramente, são cinco companhias que estão ali.

E, bom, tinha de haver uma tragédia como a da covid para comprometer tudo isso que tinha sido feito até aí.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Enquanto membro do Conselho de Administração, tinha algum tipo de relação com a tutela?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Claro, com certeza, mas sempre na defesa dos interesses da TAP em primeiro lugar. Mas, claro, com certeza, com muita frequência. Eu e os meus colegas, e mesmo, devo dizer-lhe, todo o Conselho de Administração.

Volto a recordar: a legitimidade que nos adveio foi de uma assembleia geral, em que todo o universo de mais de 700 acionistas da TAP nos elegeram. Nós fomos indigitados pela PARPÚBLICA, mas a nossa primeira obrigação, e sempre assim foi, era defender a TAP naquilo que são os princípios que mandam a boa governação, em que a proteção dos interesses acionistas, todos — todos: dos empregados, dos fornecedores, dos credores, desse imenso universo social que gravita à volta da TAP —, foi sempre o que norteou não apenas a minha atuação, mas a atuação de todos no Conselho de Administração. E foram inúmeras as ocasiões em que todos os membros do Conselho, incluindo os que tinham sido indigitados pela Atlantic

Gateway, estivemos no Ministério das Infraestruturas ou no Ministério das Finanças.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Alguma vez sentiu algum tipo de pressão política no exercício dessas funções?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Algumas vezes, mas não passou disso.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Importa-se de precisar?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Foi o ministro que o impressionou!

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — O Sr. Primeiro-Ministro jamais me pressionou. Impressiona desde o tempo em que eu e o Sr. Deputado Francisco Oliveira com ele tivemos o privilégio de começar a conviver, e nem eu nem o Deputado Francisco Oliveira nos enganámos sobre o que é que ia ser o nosso extraordinário amigo António Costa.

Mas, em primeiro lugar, a amizade que temos por ele é de respeito e consideração, não é de ordem nem de subordinação. Desse ponto de vista, acho que vai ser assim até sempre, sobretudo depois de ele deixar de ser Primeiro-Ministro e nós podermos beneficiar mais vezes da companhia de que gostamos muito e que prezamos muito.

Sr.^a Deputada, posso dizer-lhe que houve uma circunstância em que nos foi pedido um certo sentido relativamente a uma coisa que não tem nada a ver com a política, na minha opinião, que era o orçamento da companhia. Eu expliquei que não faria aquilo que foi sugerido que fosse feito. Diria que foi o momento mais agudo, se quiser, porque o orçamento de uma empresa como a TAP não é para fazer política.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Considera que a sua ida para a TAP, atendendo à ligação pessoal que o Sr. Doutor referiu, configura algum tipo de interferência política na gestão da companhia?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — De todo, bem pelo contrário. Volto a dizer, com o Sr. Primeiro-Ministro, sobre a TAP, raramente falei. Quando entrámos no período difícilíssimo, em abril de 2020, julgo, aliás, que fui eu que sugeri disse: «Eu sou só administrador da TAP. O Primeiro-Ministro é o Primeiro-Ministro. Portanto, não vamos falar nunca mais sobre a TAP, até porque acho que isso é a melhor maneira de preservar a nossa excelente amizade.» E o Sr. Primeiro-Ministro aceitou de pronto.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Quais as razões da sua saída antes do final do seu mandato como administrador não executivo da TAP?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu senti simplesmente que tinha perdido utilidade e, portanto, quando senti que aquilo que eu podia aportar se tornou inútil e não acrescentava, devo dizer-lhe que quis claramente sinalizar que não estava sequer disponível para ser reconduzido se a hipótese se pusesse.

Cheguei a admitir sair antes, mas achei que tinha uma obrigação para cumprir, que era trabalhar com todo o empenho na proposta do plano de reestruturação — nessa injustiça que foi cometida à TAP, na minha opinião —, e, portanto, expliquei, aliás, a outras pessoas que continuava porque entendia que tinha essa outra missão.

Depois de entregue, no dia 8 de dezembro de 2020, essa proposta, entendi que ainda devia ficar pelo que disse há pedaço. Ou seja, devia ser também responsável pela prestação das contas da TAP do exercício de 2020.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Passando a um outro tema, o Tribunal de Contas, no relatório de auditoria realizado em 2018 à operação de reconfiguração da estrutura acionista da TAP, tece um conjunto de considerações. Refere que, para a reprivatização de 61 % do capital realizada pelo XX Governo, a 12 de novembro de 2015, por venda direta a um parceiro privado, se invocou a necessidade de cumprir os compromissos estabelecidos no programa de assistência económica e financeira, a urgência de viabilizar a recapitalização, o saneamento financeiro da empresa considerada de importância estratégica, o que também melhorou as contas da PARPÚBLICA, assegurou a recapitalização pelo parceiro privado, mas o Estado, diz o Tribunal de Contas, «perdeu controlo estratégico e garantiu dívida financeira da empresa em caso de incumprimento». Já referiu aqui hoje e também na audição passada terça-feira, que considera que este processo foi precipitado. Porquê?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr.^a Deputada, foi precipitado porque, como aliás a realidade veio mostrar, o processo de privatização estava em curso. A obrigação que decorria do programa de assistência financeira não era alienar o controlo da TAP, era privatizar a TAP, sem a expressão exata da medida da participação a alienar. Foi precipitado porque esse Governo efémero, cujo programa tinha sido chumbado aqui na Assembleia dois dias antes, sabia, dir-se-ia desde seguramente o momento em que acabou aquela ronda de conversações entre o PSD e o Partido Socialista para eventualmente se viabilizar uma solução de governo em que quem teve 38 % ficava no governo contra a vontade de 62 %. Ficou aí claro

o que o então óbvio Primeiro-Ministro que iria seguir-se repetiu incessantemente: «Não precipitem a venda, o processo de privatização está aberto e em curso, não façam isso. Não têm legitimidade para o fazer porque a maioria dos eleitos nas eleições do dia 4 de outubro, os tais 62 %, são contra esse modelo. Portanto, não se precipitem, não façam isso.» Todavia, fizeram.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Foi nesse contexto que, se bem entendi, na passada terça-feira, proferiu uma frase que eu espero citar corretamente, «Basta a aritmética mais simples para ver quanto injusta e desequilibrada era a transação»?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Rigorosamente isso, mas disse a seguir que se justificava pela oportunidade e pela necessidade. Mas essa é, se quiser, a síntese mais perfeita do que era o entendimento sobre aquilo que se passou.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Portanto, na sua opinião, o que deveria ter sido feito de diferente nesse momento?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Aquilo que veio a ser feito, recuperar para o Estado o efetivo controlo estratégico. Usei na terça-feira uma expressão, e eu nem sequer sou jogador de cartas, não sei bem. Vamos ver, a TAP precisava de dinheiro, o Estado não o podia pôr e o que se passou nessa renegociação foi como eu também disse.

Ouvi o Primeiro-Ministro, hoje Secretário-Geral das Nações Unidas, com quem trabalhei como ajudante de ministro, dizer uma vez, e fixei para sempre: «O maior dos talentos é eventualmente o de saber aproveitar um problema para encontrar uma oportunidade para uma ótima solução que nos deixe melhor do que antes do problema.» O que mais esqueci? É uma síntese

ótima. Lá está, sem querer incorrer em vitupério, foi isso que se conseguiu fazer.

Tendo dito essa mesma frase, eu também disse que não havia dissonância sobre a oportunidade e até a necessidade de privatizar. Havia divergência era sobre a alienação do controlo que apartaria o Estado para sempre do controlo e do domínio da TAP. O pior da história, se quiser, dessa noite, é tal carta de conforto que ainda assim deixava o Estado, perdoem a expressão, «entalado» a responder, podendo ser chamado a responder ilimitadamente pelo passivo da TAP, pretérito, presente e futuro. Portanto, isso era a parte que procurei explicar, um dos aspetos mais vulneráveis daquela operação.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — A compra de 61 % da TAP pela Atlantic Gateway no quadro da privatização de 2015 envolveu a capitalização da companhia com 226,75 milhões de euros, fundo que tem sido noticiado que a empresa de David Neeleman e Humberto Pedrosa recebeu diretamente da Airbus e que terão sido entregues como contrapartida do negócio de leasing dos 53 aviões pelo fabricante europeu, colocando a companhia aérea alegadamente a pagar a sua própria capitalização. Como comenta estas afirmações?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr.^a Deputada, como expliquei, não estou certo nem ponho em causa a origem do dinheiro. O que sei é que, na noite de 12 para 13 de novembro, esse dinheiro entrou na TAP. Esse dinheiro tinha a natureza de prestações acessórias e, portanto, *equity*, e era para ficar 30 ou mais anos.

Volto a dizer, como há pedaço disse à Sr.^a Deputada Mariana Mortágua, que a história do prazo, para mim, é absolutamente irrelevante, porque me basta a regulamentação a que estão sujeitas necessariamente as

prestações acessórias ou as suplementares — há algumas diferenças entre uma e outra — para se saber que esse dinheiro era de fundos próprios da TAP até contabilisticamente.

Não foram só 226, depois houve 120 milhões de uma emissão obrigacionista, onde o Estado acabou, e muito bem, por tomar 30 milhões desses 120 para poder também influenciar, se quiser, as manifestações de vontade dos credores obrigacionistas, se adiante se viesse a pôr alguma vicissitude.

Portanto, foi uma defesa que o Estado, e bem, na minha opinião, também assegurou, se quiser, nessa vertente da capitalização da companhia, porque também teve a natureza de fundos próprios, face ao grau de permanência. Ainda lá está, ainda lá está.

Repito o que disse na terça-feira, e tudo isto me foi explicado pelo Sr. Eng.º Fernando Pinto, pessoa em quem sempre tive uma confiança ilimitada, aliás, como todos os portugueses durante 18 anos. O Sr. Eng.º Fernando Pinto dirigiu, e muito bem, a TAP, já agora sem um cêntimo de capital, durante todos os anos, e todos os Governos, sem exceção, quiseram que o Sr. Eng.º Fernando Pinto continuasse à frente da TAP, até sem fiscalização. Outra coisa que se andou por aí a dizer é que os administradores indigitados pelo Estado não fiscalizavam. É outra aldrabice que andou por aí, ganhou pernas, mas isso é o que é, porque houve continuada e imensamente mais do que todos os anos anteriores em que lá estava o Sr. Eng.º Fernando Pinto e a sua equipa.

Mas o que eu queria dizer é que o Sr. Eng.º Fernando Pinto me disse que a TAP não tinha cumprido o acordo com a Airbus. A TAP estava à beira de perder irremediavelmente o sinal de 40 milhões que tinha avançado. Portanto, aparece o Sr. David Neeleman, que vai gerir esse problema com a Airbus na perspectiva de se envolver. O Sr. Eng.º Fernando Pinto disse-me que, desesperado perante a situação de agonia absolutamente terrível

financeira da TAP, foi ele próprio que foi procurar o Sr. David Neeleman e lhe pediu para se interessar pela privatização, para ajudar, no fundo. Dito isto, a TAP nunca conseguiria ir buscar esse dinheiro à Airbus. Pelo contrário, ia lá deixar ficar 40 milhões sem contrapartida. Tal como eu disse, convém ter ideia de que o Sr. David Neeleman deve ser um dos mais importantes aliados da Airbus na sua história, porque, quando criou a JetBlue, foi isso que viabilizou a entrada verdadeira do fabricante da Airbus no mercado norte-americano.

O que eu disse e volto a dizer é que, bem ou mal — sublinho, bem ou mal —, foi possível ir levantar o dinheiro que era o dinheiro de que a TAP necessitava com premência, não apenas para fazer face às suas necessidades imediatas, mas para capitalizar, e lembro-lhe aquilo que eu disse na própria TAP no dia 3 de dezembro de 2013, sobre o quanto era necessário. Era um dinheiro que a TAP nunca conseguiria obter, nem o Estado português, vou dizer assim. Até porque não podia, porque a DG COMP (Direcção-Geral da Concorrência) não deixaria o Estado português pôr dinheiro seu na TAP. Portanto, o que se passou foi uma conjugação de circunstâncias que permitiu aportar esse dinheiro.

Agora, muito importante, mas mesmo muito importante, o «virar da mesa», a expressão que eu usei, é que pôs esse dinheiro ao serviço do Estado português, que foi o seu principal beneficiário, o último, porque o Estado não tinha como lá pôr. O dinheiro entrou, entrou como fundos próprios e *equity* da TAP e, verdadeiramente, à saída, em 2020, o grande beneficiário dessa injeção de fundos era o controlador estratégico, o Estado português.

Portanto, essa conversa com o Eng.º Fernando Pinto, posso dizer-lhe, creio que foi no dia 4 de fevereiro de 2006, antes ainda da assinatura do Memorando de Entendimento que marcou o acordo, no essencial. Depois das explicações que ele me deu, eu disse-lhe: «Ó Sr. Engenheiro, não basta dizer-me tudo isso, tem de me explicar outra coisa, que é a bondade técnica,

operacional e também económico-financeira da troca dos 12 A350 pelos 17 A330-900Neo, mais todos os outros A321 e A321Neo, até aos 53 aviões da encomenda.» Ele próprio disse: «absoluta, absoluta». Tão absoluta que fui eu, como Presidente da Comissão Executiva, que, na primeira reunião depois daquela transação, propus que fosse ratificado tudo isso pela TAP. Porquê? Porque era do interesse da companhia.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Muito se tem dito sobre a operação no Brasil, passando agora a esse conjunto de decisões sobre a empresa.

O Dr. Miguel Frasquilho sublinhou na sua audição, nesta CPI, que o enorme valor da TAP tem muito a ver, precisamente, com a operação do Brasil, com os 11 destinos para onde a TAP voa e que representaram um reforço muito significativo da sua quota de mercado. Mas essa operação está também ligada à associação da TAP à Varig Engenharia e Manutenção, depois TAP ME Brasil.

O Dr. Diogo Lacerda Machado já referiu, reforçando aquilo que já tinha dito na audição realizada em 2016, que esse foi um bom negócio para a TAP e que sem o investimento na empresa brasileira, hoje, provavelmente, não haveria TAP. E afirmou ainda que, e vou tomar a liberdade de o citar, «existe uma perspetiva imbecil, que dura há 15 anos, sobre a manutenção Brasil». Peço-lhe que detalhe melhor a ligação, que parece considerar umbilical, entre o negócio da VEM e a expansão da TAP no Brasil, em particular, atendendo a que a maioria das opiniões expressas nesta CPI foi no sentido de considerar que se tratou de um mau negócio.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr.^a Deputada, eu socorro-me agora, felizmente, de um artigo publicado no *Público*, no dia 23 de abril de 2022, pelo Dr. Sérgio Palma Brito, pessoa muito respeitável, mas que deve

ser o crítico mais feroz de tudo o que se fez na TAP. É uma coisa impiedosa cada vez que ele escreve. É importante ler. São opiniões que, às vezes, doem a ler e doem nos ouvidos, mas que valem a pena. E ele escreveu, como diria, ele viu a luz e escreveu nesse dia que, e vou citar: «O acordo sobre serviços aéreos entre Portugal e o Brasil deve ser o mais desequilibrado acordo bilateral da história da aviação civil. Diz-se fruto de acordo político entre José Sócrates e Lula da Silva, com o compromisso de a TAP manter a manutenção Brasil. [...] Sem este acordo, a TAP não seria o que é hoje, justiça seja feita.» A síntese é esta, é absolutamente esta.

O acordo de transportes aéreos significa que não era livre voar para o Brasil como se quisesse, como não é ainda hoje. E o que se passou foi que, depois de a TAP ter tentado corresponder ao propósito de salvação da Varig, obviamente, o Governo brasileiro, a seguir, disse: «Não foi possível, mas os senhores agora podem voar para onde quiserem.» E é isso que constrói uma coisa chamada *hub* de Lisboa, que, todos sabemos, é um valor fundamental.

O *hub* de Lisboa é, sobretudo, tráfego Brasil-Europa, onde a TAP tem uma quota de mercado absolutamente anormal, absolutamente anormal. Houve anos em que 22 % de todo o tráfego de passageiros entre o Brasil e a Europa — não é Portugal, é outra ideia que há — voou através do *hub* de Lisboa, para todas as outras cidades servidas pela rede da TAP.

Convém que as pessoas tenham noção de que houve anos em que mais de 30 % da receita da TAP foi isto. Convém que as pessoas tenham noção de que 30 % da receita da TAP, em 2019, foi mil milhões de euros. Agora é fazer as contas para trás. Dá uma fortuna, dá a viabilização da TAP e dá aquilo que, efetivamente, aconteceu.

Foi o Brasil que viabilizou a existência da TAP durante todos aqueles anos em que o Estado português não pôs mesmo dinheiro — porque não podia pôr —, e a TAP viveu, sobretudo, disso e dos bancos portugueses até ao ponto em que já não podiam emprestar mais. Mas foi, seguramente, digo

eu, o melhor investimento que a TAP fez. Não fui eu que o decidi, mas foi, seguramente, o melhor investimento que a TAP fez, creio que em 50 anos.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Já sabemos que o negócio da VEM foi impulsionado pelo antigo Presidente Executivo Fernando Pinto, também o Sr. Doutor teve ocasião de referir, na passada terça-feira, que o Eng.^o Fernando Pinto foi recrutado para a TAP por Jorge Coelho, porque, e julgo que estou a citar, ou pelo menos a parafrasear, não queria comissários políticos na empresa, mas uma gestão profissional.

Pergunto: o negócio do Brasil foi expressão desta gestão profissional?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Absolutamente, absolutamente. Insisto: o Sr. Eng.^o Fernando Pinto saiu da Varig, a equipa que foi recrutada para a TAP no tempo do Ministro Jorge Coelho foi num processo de recrutamento internacional, estava em construção uma aliança chamada «Qualiflier, TAP, Swissair, Sabena» — as outras duas desapareceram —, e, portanto, foi, obviamente, uma gestão absolutamente profissional, que tomou a boa decisão, que, verdadeiramente, ajudou a viabilizar a TAP para diante.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Daquilo que é do seu conhecimento, houve algum tipo de interferência política nessa decisão relativa à manutenção Brasil, à data?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu acho que é bastante óbvio que sim. De cá, de lá e pelo caminho, por assim dizer.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Os sindicatos estimaram que a VEM terá penalizado a TAP em cerca de 1000 milhões de euros ao

longo dos anos, o plano de reestruturação aprovado pela comissão prevê o encerramento da manutenção Brasil, e o facto é que a empresa está em liquidação desde o final de 2021.

O relatório e contas da TAP refere uma provisão destinada a suportar a liquidação da M&E Brasil, o que teve, aliás, impacto nos resultados operacionais obtidos no ano passado.

O que lhe pergunto é o seguinte: daquilo que afirmou na audição desta semana, na Comissão de Economia, pareceu distinguir a expressão contabilística da económico-financeira dos resultados da VEM. Peço-lhe que nos explique o que quer dizer com esta afirmação e se isto, de alguma forma, reforça o seu desacordo acerca da avaliação que tem vindo a ser feita do valor da M&E Brasil para a TAP.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Muito bem, Sr.^a Deputada. Em primeiro lugar, relativamente à expressão contabilística — eu expliquei isso, eu procurei explicar —, boa parte disso são contingências, e o que o passado mostra destes anos todos é que boa parte dessas contingências nunca se verificaram. Prescreveram e Mas não excluo que a soma, digamos, o total — eu chamo-lhe investimento e não custo, porque acho que essa é que pode ser a perspetiva útil —, pelas minhas contas, andou em 600 milhões de euros.

O que eu digo é que isso foi o que alavancou uma receita que, numa conta grosseira, deve estar entre os 10 e os 12 mil milhões de euros. Portanto, é essa a expressão económica desse investimento e o resultado.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — De tudo aquilo que disse, posso concluir que discorda convictamente do encerramento da manutenção Brasil na operação da TAP?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr.^a Deputada, eu não tenho como... deixe-me dizer-lhe o seguinte: depois da covid, e também como eu disse em 2019, a unidade de manutenção do Brasil teve exploração positiva, resultado de exploração positivo.

Portanto, finalmente, quando a TAP lá entrou, tinha 4500 trabalhadores; quando se concluiu o doloroso processo de reestruturação, em 2018, tinha menos de 800. Portanto, uma exploração positiva e começo de condições económico-financeiras para vir, eventualmente, a vender ou para vir a ganhar dinheiro com ela e ter retorno.

Dito isto, eu chamei repetidamente a atenção, como membro do Conselho de Administração, que a carga política, se quiser, que vinha de trás, tinha de ser tida em séria consideração numa decisão de encerramento. Eu diria, precipitaram-se as coisas, a covid ditou o fim, foi a DG Comp que mandou fechar. Não consigo, em função do contexto, discordar de... Com a covid, parou a operação, deixou de haver clientes para ir à oficina e, portanto, a situação tornou-se ainda muito mais difícil e, nesse sentido, vou dizer assim: ainda bem que foi a Comissão Europeia que mandou fechar.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Teve ocasião de exprimir a sua opinião sobre este tema à tutela?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — À tutela, não. Não. Sempre e só no âmbito do Conselho de Administração da TAP.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — O relatório da auditoria do Tribunal de Contas à operação de reconfiguração conclui que, face à evidência disponível, e estou a parafrasear, o processo de recomposição do capital social da TAP, SGPS foi regular, foi eficaz, porque atingiu os objetivos de viabilizar a empresa e recuperar o seu controlo estratégico, mas

não conduziu ao resultado mais eficiente, tendo agravado as responsabilidades do Estado e aumentado a sua exposição às contingências adversas da empresa.

Na audição na Comissão de Economia, e também já aqui hoje, o Sr. Doutor afirmou que o tempo veio a desmentir esta reserva do Tribunal de Contas. Peço-lhe que elabore um pouco mais o seu raciocínio, para garantir que todos entendemos o mesmo.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Muito bem. Eu compreendi o juízo do Tribunal de Contas, que era um juízo de probabilidade. Agora, como digo, eu próprio estava convencido, desde o início, de que a TAP, se cumpríssemos, como veio a ser cumprido, o conjunto de acordos, planos, que foram acordados — passo a redundância —, criaria condições para pagar esse passivo pretérito.

Agora, devo dizer que havia ali uma dúvida que pairava sempre no ar e que é de natureza jurídica, que era, a propósito de quem tem o domínio de uma empresa, se continua a responder pelo seu passivo no tempo em que teve domínio dela, mesmo se a vender. Foi objeto de interessantíssimas trocas de impressões e debates — eu também sou advogado e, portanto, de vez em quando também me entusiasmo ainda a falar destas coisas —, e havia a dúvida, a propósito do juízo do Tribunal de Contas, sobre se, afinal, fosse qual fosse o que se contratasse e convencionasse, por força das disposições do Código das Sociedades Comerciais, não estaria sempre, não apenas a TAP, mas o Estado, onerado e vinculado a pagar aquele passivo.

E, portanto, se fosse essa a consideração do Tribunal de Contas, eu não vejo como é que as coisas mudavam, porque, mesmo que o Estado saísse integralmente a prazo, então podia continuar onerado.

Dito isto, daí a importância daquilo que realmente se veio a fazer, que foi pagar-se esse passivo, e o assunto ficou completamente arrumado. E é só

nessa medida, por força do que veio a acontecer, que o juízo de probabilidade que o Tribunal de Contas emitiu, felizmente, não se verificou.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Considera que a TAP teria hoje o mesmo valor se a operação de reconfiguração não tivesse sido realizada?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Se a TAP teria hoje o mesmo valor? A Atlantic Gateway achava que ia valer muito mais, muitíssimo mais. Por isso é que queriam fazer um IPO, o tal IPO que nós, e eu particularmente, fui explicando «esse não vejo como». Porque, exatamente, ficou protegido que, potestativamente e unilateralmente, querendo, e era a sua vontade própria, o Estado nunca abdicaria dos 50 %, ou só o faria se entendesse que era a melhor solução.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Falemos um pouco daquilo que sucedeu com a pandemia. O Sr. Doutor já referiu hoje que, perante a situação vivida pela companhia, à data, a resposta dos acionistas privados foi: «Nós podemos ajudar», e foi o que procuraram fazer na semana seguinte, o que vai em linha com aquilo que o Sr. Comendador Humberto Poderosa afirmou nesta comissão, que só não terá ficado porque não tinha os 1000 milhões de euros necessários para salvar a TAP. Todavia, o Dr. Miguel Frasquilho afirmou, na sua audição, que não havia outra alternativa a não ser a intervenção do Governo, que não se tratou de uma opção ideológica, mas de uma emergência, que permitiu salvar milhares de postos de trabalho. Também afirmou que o financiamento, por isso, teria sido inadequado, porque o grupo estava em falência técnica desde 2019, e que a primeira opção foi recorrer aos privados, mas a resposta foi negativa, daí a injeção de verbas pelo Estado.

Pergunto: trata-se de semântica, ou há aqui, de facto, uma narrativa distinta sobre aquilo que aconteceu?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Com pequenas variações, há, no essencial, absoluta convergência.

Não foi só em Portugal, foi no mundo inteiro. Foram os Estados que socorreram as companhias aéreas, sem exceção, em todo o lado. Os Estados Unidos foi o primeiro. As pessoas não têm bem noção da quantidade colossal de dinheiro que o governo federal americano aportou para salvar as companhias aéreas americanas. O primeiro pacote foi de 52 mil milhões de dólares.

Foi assim em toda a Europa. Houve apenas alguns casos em que a origem dos fundos aportados foi por via de créditos e financiamentos, mas sempre com garantia do Estado.

O que o Sr. Dr. Miguel Frاسquilho disse — e é objetivamente correto e tem a minha concordância — é que, verdadeiramente, não havia solução sem a intervenção do Estado. Não havia mesmo.

Não estou de acordo com a história da falência técnica. Não sei o que é essa coisa de «falência técnica» que se usa vulgarmente, mas não estou de acordo com essa parte.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — O Sr. Doutor participou na concessão e negociação do plano de reestruturação?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Absolutamente, fiz parte. O jargão aqui tem de ser do *steering committee*. Trabalhámos a fio, concordando ou discordando do resultado da decisão da Comissão Europeia.

Como eu dizia, tem de se procurar construir um plano de reestruturação que seja uma oportunidade, já que estamos aqui, e que, sobretudo, sendo uma oportunidade, projete o futuro da TAP.

Asseguro-lhe que nos dedicámos dias, noites, todos, sem exceção. Trabalhámos imensamente e aquilo que desenhámos deixou-nos satisfeitos.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Nesse *steering committee*, teve contactos diretos com a tutela financeira ou operacional?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não muitos, não muitos. Foi um trabalho feito essencialmente por nós, o Conselho de Administração da TAP.

Enfim, o Sr. Dr. Miguel Frasquilho, naturalmente, ia dando conta ao Governo, como tinha de ser, pela cadeia institucional própria. O Sr. Dr. Miguel Frasquilho ia dando conta da progressão dos trabalhos, do sentido que estávamos a dar, mas, essencialmente, foi isso.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — E também não tiveram contactos diretos com a Comissão Europeia? Portanto, tudo seguiu os canais institucionais?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não. Ainda hoje me pergunto porque é que ninguém da TAP se sentou à mesa.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Há pouco, referiu-se às críticas ao modelo adotado, aquando do auxílio do Estado por causa da pandemia. O modelo tem sido questionado por, alegadamente, ser diferente do de outras companhias aéreas, enfim, qualificado como melhor ou pior. Pergunto quem o definiu e porquê.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu diria que, essencialmente, resultou de decisões da DG Comp e da Comissão Europeia, a conformação.

Mas, já agora que a Sr.^a Deputada fez essa pergunta, foi dito, no início, repetidamente que a TAP jamais se qualificaria para a parte da compensação do chamado regime transitório das ajudas covid. Sempre achei que isso não fazia sentido e, factualmente, a TAP recebeu 600 milhões de euros a esse título, que pode ser subvenção. Portanto, aquilo que foi dito, a certo tempo, a propósito de qual podia ser a natureza do regime aplicável ao regime normal, está no artigo 107.º do tratado, nas alíneas, para casos circunstanciais de calamidade, que existe desde sempre. Depois, há o resgate e a reestruturação, que obrigam a purgar e a pagar alguma coisa.

Depois, apareceu o quadro temporário covid. Devo dizer-lhe que sempre achei desde o início que era claro que a TAP se qualificava, como a SATA (Serviço Açoriano de Transportes Aéreos) se qualificou também. O balanço da SATA era talvez menos bom do que o da TAP — vou dizer assim, por óbvia consideração e respeito.

Portanto, a TAP, a esse título e nessa parcela, felizmente, pelo menos nessa parcela, foi tratada com a mesma justiça e equidade que outras companhias.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Deixou-o apreensivo a notícia recente que dá nota de que o Tribunal Geral da União Europeia anulou a aprovação dada pela Comissão à ajuda estatal dada à Lufthansa, pela Alemanha, no valor de 6 mil milhões de euros, devido à pandemia da covid-19?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr.^a Deputada, eu não fico apreensivo. Sendo surpreendente, acho que há uma inutilidade superveniente, porque o dinheiro já foi reembolsado.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Pergunto, por fim, como vê os resultados da TAP em 2022 e os resultados do primeiro trimestre de 2023, que ontem mesmo foram apresentados.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Com muito, muito agrado. Muito agrado mesmo.

Como já disse aqui, acho, além do mais, que a TAP agora está muito bem entregue, pelo facto de ter conseguido produzir resultados positivos, aproveitando um crescimento notável do lado da procura. Sobretudo, devo dizer que os acho notáveis, porque, em termos de receita, supera 2019, com menos capacidade, pois um dos castigos que foi imposto à TAP foi uma limitação no número de aeronaves que compõem a frota.

Eu até desconto a parte dos impostos diferidos — tiro-a porque não é recorrente — e olho para o resto, olho para o EBITDA (*earnings before interest, taxes, depreciation and amortization*) e tudo isso, e não tenho a menor hesitação de dizer que há excelentes resultados no contexto. Relativamente aos do primeiro trimestre, são muito, muito animadores.

A TAP, na sua história, só ganha dinheiro no verão, mais nada, e há uma coisita no Natal. No resto dos meses do ano, sempre perdeu. Portanto, por estranho que pareça, ter tido um prejuízo de 57 milhões de euros no primeiro trimestre significa que vai num excelente caminho, o que é ótimo, até a propósito de vir, sendo o caso, a suscitar interesse sério de eventuais candidatos à privatização. São muitíssimo boas notícias.

O Sr. **Presidente**: — Tem agora a palavra o Sr. Deputado Paulo Moniz, do PSD.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, cumprimento o Dr. Lacerda Machado. É um gosto ouvi-lo, porque é um contador de histórias inato. Isso é algo que eu aprecio e que traz vantagem, pela sua memória, que já demonstrou ser excepcional, e será de grande utilidade àquilo que estamos a tentar perceber.

Vou começar pela operação do Brasil, esta operação a que eu chamo de consórcio entre uma empresa do Sr. Stanley Ho e a TAP para comprar a Varig, com o objetivo de viabilizar a Varig. Neste consórcio, a TAP dispunha de 15 % e a empresa do Sr. Stanley Ho de 85 %. Confirma isso?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Confirmo que uma empresa chamada Geocapital, de que o Sr. Stanley Ho era acionista minoritário — vou dizer outra vez, acionista minoritário —, ficou com 85 % da Reaching Force e a TAP ficou com 15 %, com uma diferença importante: a TAP, obviamente, não pôs dinheiro nenhum.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — O Sr. Doutor disse que a TAP não pôs dinheiro porque não tinha condições, mas, em 2005, a TAP encomendou 10 A350.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — A TAP encomendou 10 A350 porque a Airbus lhe pediu para encomendar.

Eu agora vou reproduzir, porque não tenho conhecimento direto. Foram imensas as conversas que, ao longo dos anos, tive o gosto de ir tendo com o Sr. Eng.º Fernando Pinto, pessoa por quem tenho uma admiração incontida, como já tenho aqui dito.

Quando começou o movimento de consolidação envolvendo a TAP, se se lembrarão, houve um primeiro processo de privatização imposto pela União Europeia, em 1998, que veio, aliás, de uma imposição de 1994, e surgiu a Swissair — que não é a mesma Swissair dos dias de hoje —, que percebeu, aliás, que ia haver consolidação, procurou formar o Grupo Qualiflyer e tomou posição na Sabena belga — já a Brussels Airlines, que pertence à Lufthansa —, que morreu com a sua adquirente Swissair. Nesse quadro, encomendaram aviões novos A330. Essa encomenda de aviões A330 nunca veio verdadeiramente a ser executada, cumprida.

Uma das razões da consolidação é fazer compras em conjunto. Como também já disse, ninguém paga o preço de catálogo dos aviões. Houve para aí uma auditoria, que eu confesso que não vi, mas deve ser uma fantasia, é o que me ocorre, porque não sei bem qual é o comparável. Mas alguém pediu uma auditoria, que tinha uma finalidade — que, aliás, não passou da porta, pois a Airbus nem sequer admitiu que as pessoas passassem da porta para ir falar sobre esse assunto —, que era, creio, para obter ainda mais descontos nestes aviões que estão por entregar ainda. Portanto, diria que é uma auditoria que prestou um serviço ao contrário daquele que foi imaginado.

Mas, dizia eu, esses A330 nunca foram entregues e terá sido, disse-me o Eng.º Fernando Pinto, a própria Airbus a abeirar-se da TAP e a dizer «temos aqui uma maneira de os compensar, que é os senhores serem os primeiros a poder receber os A350». Já agora, sempre que há um modelo novo para ser lançado, até começarem a aparecer as primeiras encomendas com expressão, os próprios fabricantes... Agora são dois: essencialmente a Boeing e a Airbus. A Embraer ficou solteira, porque estava a fundir-se com a Boeing, para responder à fusão entre a Airbus e a Bombardier com a fabricante dos ATR italiana, que está hoje integrada na Airbus.

Mas, dizia eu, verdadeiramente, a TAP estava a fazer um favor à Airbus, para a Airbus poder anunciar que já tinha encomendas dos A350.

Portanto, aquilo eram opções, que é outra forma muito habitual de... Enfim, quem acompanha isto sabe que, quando há festivais aeronáuticos, são anunciadas encomendas gigantescas, sendo que grande parte delas nunca passam desse anúncio.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas a TAP estava com 15 % nesta operação, 85 % tinha a outra empresa. Como é que a TAP aceitou, caso não se concretizasse o negócio, ficar ela com o ónus todo do negócio?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Ela acabou por ficar com as vantagens todas, como, aliás, ficou demonstrado, por ser o melhor investimento que fez em 50 anos.

O que desde o primeiro dia estava acordado, escrito, era justamente que havia a opção de desfazer aquele conjunto se não se conseguisse alcançar o objetivo de viabilizar, comprar a Varig. Era essa a ideia. Porquê? Porque, se não se conseguisse para a Geocapital, não fazia nenhum sentido permanecer. Verdadeiramente, a Geocapital, o que fez foi, a partir das conversas que se foram estabelecendo sobre isso, corresponder a um pedido do Eng.º Fernando Pinto de arranjar uma maneira de habilitar a TAP a corresponder ao pedido que tinha sido feito para salvar a Varig.

Portanto, desde o primeiro momento que estava claramente acordado entre todos que, se não se obtivesse aquilo que correspondia ao propósito comum da operação, a TAP ficaria com a Reaching Force, tendo obviamente de encontrar meios para devolver à Geocapital aquilo que tinha sido avançado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Quem é que no Governo autorizou esta operação?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Ninguém. Não tinha de autorizar.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas o Ministério das Finanças, pelo Sr. Secretário de Estado, não aprovou, teve dúvidas e solicitou uma auditoria à IGF a propósito deste negócio da VEM. Soube das conclusões desta auditoria?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu não soube das conclusões da auditoria, mas tive a ocasião, anos depois, de falar com o Sr. Secretário de Estado e explicar-lhe que, provavelmente, se tinha equivocado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas o Sr. Doutor diz que se tinha equivocado, mas no fim deste negócio, nestes moldes que diz, a TAP pagou 21 milhões de euros à Geocapital e herda uma empresa que tinha um passivo de 100 milhões de euros.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — E veio a ter entre 10 a 12 mil milhões de euros de receita.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Doutor, tem de precisar, porque o senhor num encontro de agências de viagem disse que eram 13 000 milhões, portanto faltam aí 1000 milhões.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Até pode ser mais, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Ah!

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu faço uma conta grosseira e, portanto, faço por defeito e não por excesso.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mais mil milhões, menos mil milhões! Mas, Sr. Doutor, diga-me uma coisa: em 2007, a TAP anunciou que recuperaria o investimento da VEM em oito anos, mas isso não se verificou

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu já lá não estava, não lhe consigo dizer em que é que assentava essa previsão. Eu acredito que sim.

Vamos lá ver: o problema com a VEM eram os 4500 empregados, manifestamente excessivo. E porquê 4500 empregados ser um número excessivo? Porque a VEM, no conjunto do grupo Varig, a certa altura, era a única que tinha tesouraria e *cashflow*, porque prestava serviços a outras companhias aéreas. E, portanto, a Varig foi usando esse *cashflow* e essa tesouraria para se manter a voar e a operar — primeiro problema.

Depois, o conjunto de dívidas, as tais contingências fiscais, laborais, a segurança social brasileira, uma miríade de pequenos impostos — apetecia-me dizer taxas e taxinhas — que havia por ali. Todavia, a VEM tinha um valor intrínseco que resultava de... O comparável nestas operações é o custo homem/hora. O valor são as certificações, porque, obviamente, é preciso certificação para poder fazer manutenção nos aviões, sobretudo o tipo de intervenção, em que tipo de aparelhos, em motores, e tudo isso, e, por isso, é que esta é a atividade mais segura que há. E a VEM tinha uma enorme vantagem, porque, naquela altura, com a cotação do real, o custo homem/hora da VEM, por comparação, não era só com a TAP manutenção aqui, mas com outras companhias, andava, mais ou menos, entre um quarto e um terço. Isto é, contas feitas, na altura — e eu assisti, porque era administrador não executivo e uma vez por mês estava no Conselho de Administração —, esquecendo o lastro que ela tinha, tornavam-na,

claramente, uma empresa muito interessante e a prazo, aliás, ela também foi importante para a TAP, porque a TAP manutenção, ainda hoje, creio, esgota integralmente a sua capacidade com os próprios aviões da TAP, ou seja, a TAP deixou de poder prestar serviços para terceiros.

E quando esse esgotamento atingiu níveis enormes, em 2015/2016, foi muito importante levar os aviões de longo curso a fazer os *Check C*, intervenções maiores no Brasil, e eu lembro-me de, na altura, numa conversa de circunstância, saber que era, obviamente, mais económico, mais barato fazer essa manutenção no Brasil, mesmo pagando o voo de ida e de regresso vazio, que é um custo puro.

Portanto, não tendo razão de ciência sobre isso, não me espanta que tenha sido feito esse exercício de projeção, insisto, sobretudo para recuperar o legado muito pesado que a companhia tinha.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Doutor, sabe como é que o Sr. Chairman da companhia intitulou o problema da VEM no grupo TAP, quando esteve aí na sua cadeira? Disse que era um quisto, que era um cancro que, finalmente, se conseguia desenquistar da companhia.

Acha que isso corrobora com o que o senhor diz que é o melhor negócio da TAP em 50 anos?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, pelo contrário, se disse isso... Eu não consegui ouvir toda a reunião, tenho acompanhado com interesse e atenção boa parte das intervenções, mas não consegui ouvir porque estava dentro de um avião da TAP e mandaram-me desligar o telefone, que era onde eu estava a ver, exatamente na altura em que ia começar essa audição e, como trabalho, ainda não tive ocasião de ir ver atrás.

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

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Discordância total com o Dr. Miguel Frasquilho sobre isso.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Não, não, Manuel Beja.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Ah, esse senhor nem conheço.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sabe o que é que disse um senhor de um dos sindicatos? Se o Dr. Lacerda Machado estivesse na TAP ainda estaria a funcionar a manutenção do Brasil e era uma boa opção.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não faço a menor ideia o alcance dessa afirmação. Não faço a menor ideia.

Sobre se eu acho que foi o melhor investimento da TAP em 50 anos, direi isso para sempre. Disse-o aos sindicatos em reuniões que houve enquanto lá estive. Sobre se ainda estava aberta, eu acabei de dizer que não tive condições para discordar, por força das circunstâncias, com o que aconteceu.

Agora, o que me espanta muito e que me espantou durante anos, por isso é que eu usei a expressão perspectiva imbecil sobre isso, porque, confesso, intimamente é o que me ocorre, embora sendo uma violência, até porque devo dizer que há muitos anos digo que eu já só aprendo com quem discordo, porque com quem concordo diz o mesmo que eu e não me acrescenta conhecimento, mas eu não percebo como é que os sindicatos da TAP não entendem algo que está à frente dos seus olhos, a este propósito e só a este propósito.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Eles e o *Chairman* Manuel Beja. Aliás,

a própria engenheira Christine disse que foi pena ter demorado muito tempo a vender, que se perdeu aqui uma oportunidade de venda.

Disse, há pouco, que não houve nenhuma mais-valia com o pagar à Geocapital os 21 milhões de euros, a não ser a financeira. Foi que valor?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Foi a juros de 7 % mobilizado o empréstimo durante 27 meses. É exatamente ao cêntimo o que dá. Em cima de 21 milhões de dólares — foram dólares e não euros.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Foi mais ou menos quanto?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu acho que correspondeu a 22 milhões e 500 mil euros o reembolso. Mas insisto, Sr. Deputado, foi ao cêntimo. Como eu, aliás, mostrei...

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

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu acho, aliás, que ajudei a acabar com aquele inquérito que pendia há uma dúzia de anos — na minha opinião, claro, foi uma denúncia anónima, se calhar, dentro dessa lógica de perspectivas imbecis que fazem caminho e que vão muito longe —, dei a minha versão e a explicação e fiz, sobretudo, essa demonstração a propósito desse aspeto pontual, deixando toda a documentação no Ministério Público.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — O Sr. Doutor, quando correram as notícias dos 4,2 milhões, salvo erro, de mais-valia neste processo, contestou alguma dessas notícias em tribunal? As notícias que correram sobre a mais-valia de 4 milhões no negócio dos 21 milhões, que não seriam 21, mas seriam, sim, 21 milhões mais 4 milhões.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Desculpe, não compreendi.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Se contestou em tribunal essas notícias? Quem as divulgou?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não. Isso era... Ó Sr. Deputado, eu fui secretário de Estado da Justiça, fui membro do Conselho Superior da Magistratura, só não fui da Ordem dos Advogados, diria eu.

E, portanto, se há coisa que eu não faço há 30 e tal anos é inventar processos judiciais inúteis.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Doutor, esta empresa era ligada ao Sr. Stanley Ho, como disse, minoritariamente. Sabemos, pelo menos é do nosso conhecimento, que o Sr. Doutor trabalhou em várias outras empresas ligadas ao Sr. Stanley Ho em Portugal.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Em Portugal não. Eu ainda hoje sou administrador da Geocapital em Macau e a minha principal responsabilidade foram e são os investimentos em bancos nos países de expressão portuguesa.

Portanto, insisto, o Sr. Stanley Ho era um acionista minoritário... O Sr. Stanley Ho, ou melhor, hoje, a herança do Sr. Stanley Ho é acionista minoritária na Geocapital, que tem vários outros acionistas.

Aquilo que eu fui fazendo com gosto, e que me proporcionou ser o viajante mais frequente nas linhas de África da TAP, foi criar de raiz e ser vice-presidente do MozaBanco, em Moçambique, que enquanto a Geocapital lá esteve foi um sucesso extraordinário, depois entrou o Banco Espírito Santo e acabou mal; foi ser vice-presidente do Banco Mais, em Moçambique, que

é um pequeno banco muito rentável; foi ser vice-presidente da Caixa Económica de Cabo Verde; foi ser, e ainda hoje sou, presidente do Banco da África Ocidental na Guiné-Bissau, que é absolutamente vital nas relações entre Portugal e a Guiné-Bissau, não apenas económicas, mas eu diria em todo o sentido.

Essencialmente, essa é a minha responsabilidade no âmbito do grupo Geocapital. Em Portugal, não...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Não tem ideia?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, não tive em mais nenhuma empresa operativa. Não, não.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Que colaborasse?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não. Apenas na Geocapital...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Como advogado?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Como advogado também não.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Recorda-se das licenças de telemóveis nos idos anos 90, uma das empresas que concorreu era do universo empresarial do Sr. Stanley Ho, a Ondex, que representava a Motorola. O Sr. Doutor nunca trabalhou como advogado nesta empresa?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu trabalhei, sim, senhora. E...? A Ondex não participou nesse concurso.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Não foi isso que eu perguntei.
Foi ou não advogado da empresa?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Fui, fui.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Que era detida pelo Sr. Stanley Ho?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não. A empresa Ondex tinha um fundador, um senhor, e, depois, foi adquirida, na parte a que eu estive ligado, pela Finacom Telecomunicações, *subholding* da Interfina, SGPS, que essa, sim, tinha um projeto estruturado na área das telecomunicações.

Portanto, enquanto eu fui advogado, circunstancialmente, da Ondex, que tinha os seus advogados... Já agora, posso dizer-lhe que fui advogado da Ondex, durante algum tempo, já depois de esses projetos de telecomunicações não terem tido o sucesso esperado, e, enfim, julgo que ninguém se importará, e, sobretudo, a partir dessa altura também, como é sabido, fui o advogado da Motorola em Portugal, porque a Motorola largou a representação.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Nessa altura, porventura no decurso de algum processo de ajustamento de pessoal, porque o projeto inicial estruturado não foi à avante, o Dr. António Costa, enquanto advogado, e não é mal nenhum ser advogado, nem exercer, ...

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Ai não é, não!

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — ... exerceu consigo ou prestou serviços nesta empresa?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não me recordo, eu e o Dr. António Costa... Extraordinário advogado — aliás, é, para mim, um exemplo de dedicação cívica, porque eu sempre lhe disse, e desculpem a proximidade: «António, se fosses advogado, eras um advogado de enorme sucesso, tinhas ficado rico e escolheste ser pobre», que é o que ele é. Riquíssimo do ponto de vista humano e da sua integridade,...

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

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Devo dizer-lhe que colaborámos, que me lembre, num outro assunto... Não, a primeira vez colaborámos, tínhamos acabado o curso, estávamos a fazer o estágio e fomos patrocinar um colega nosso mais novo, que arranjou uns sarilhos na faculdade, particularmente com o Presidente do Conselho Científico, que se chamava, e ainda se chama, Professor Marcelo Rebelo de Sousa...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Não era o Dr. António Costa esse colega, não?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, não. O Dr. António Costa nunca arranjou problemas na faculdade, bem pelo contrário. Resolveu foi muitos.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas como era com o Professor Marcelo Rebelo de Sousa pensei que era uma reedição...

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, não, ...

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

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Era também contra o Conselho... Foi uma circunstância em que estavam de lados diferentes da mesa, se quiser.

Depois, acho que não tem problema, numa altura em que o Dr. António Costa estava de pousio político, se quiser, colaborámos numa questão da indústria farmacêutica, porque o Dr. António Costa tratava da parte de direito público e eu tratava da parte de direito privado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Doutor, com a sua memória, faça um esforço, porventura — e desculpe-me estar a insistir —, sobre se no *downsizing* de pessoal que foi necessário fazer na empresa, fruto de não ter ganho a licença móvel em Portugal, naturalmente nos processos de apoio jurídico para redução de pessoas, o Dr. António Costa não esteve nunca nessas instalações, nenhum funcionário se recorda dele, portanto, isto é algo que é claríssimo para si?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, o Dr. António Costa... Vamos lá ver: a Ondex não participou coisa nenhuma em projetos de telecomunicações.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Não foi isso que perguntei...

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Mas foi o que eu deduzi da sua pergunta...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Já a repito...

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — A Ondex era representante em Portugal da Motorola, e creio que de outros fabricantes de equipamentos de telecomunicações, mas nunca se perfilou, nem integrou nenhum consórcio ou agrupamento,...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Eu já reformulo a pergunta.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — ... para concorrer à licença GSM, cuja candidatura eu entreguei no dia 7 de junho de 1991, às 16 horas e 55 minutos, no então ICP.

Mas, não, não tenho ideia nenhuma de o Dr. António Costa...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Ó Sr. Doutor, vamos agora à questão da recompra do capital social.

Confesso que li, quando fiz a minha preparação, que o Sr. Doutor é padrinho do Dr. António Costa.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — De casamento.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — É uma coisa que me é bastante cara, ternurenta, porque tive uma relação com o meu padrinho muito boa, e portanto, de facto, vejo este seu apoio e faz-me lembrar esta relação com o padrinho, na ajuda que lhe dá, nos conselhos e também na amizade de que acabou por falar.

Entrou na TAP por convite direto do Dr. António Costa? Na TAP, isto é, no processo de reconfiguração do capital social.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — O convite para apoiar foi do Ministro das Infraestruturas Pedro Marques, admito que por sugestão do Dr.

António Costa. Mas foi sob a orientação do Ministro das Infraestruturas Pedro Marques que trabalhei nessa fase de negociação da reconfiguração.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Qual foi a reação da Atlantic Gateway a esta sua proposta de requalificação, ou recompra, de parte do capital social?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — A proposta não foi minha, Sr. Deputado, foi do Ministro Pedro Marques.

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

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — A 17 de dezembro de 2015, 5 horas e meia da tarde, como eu tive ocasião de dizer anteontem, a reação foi a pior possível.

Aliás, quando a reunião acabou, como creio que referi há pouco, fiquei convencido de que era impossível ensaiar a via diálogo que tinha sido proposta e que, portanto, se podia estar na iminência da reversão — isso sim, reversão —, porque, insisto, o processo estava longe de estar terminado, tinha inúmeras fragilidades e vulnerabilidades.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — E qual foi a oferta irrecusável que fez para que isto se solucionasse e tivesse o desfecho que teve?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não fui eu que a fiz, foi naturalmente o Sr. Ministro.

A oferta era: vai haver uma reversão pura e simples, os senhores vão perder tudo. E creio que esse foi o argumento. Isto é, depois do choque inicial e daquele embate, acredito que, do lado do consórcio, já então a empresa

Atlantic Gateway, mediram os riscos em que incorriam e optaram por aceitar o processo de negociação.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Disse-me que, por parte do Governo, o interlocutor era o Sr. Ministro das Infraestruturas. E das Finanças, havia alguém?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Estava sempre... Nesta reunião estive, e foi estando, um assessor também do Sr. Ministro das Finanças.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — E do lado da Atlantic Gateway?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — O Comendador Humberto Pedrosa, o Sr. David Neeleman e o Dr. Diogo Perestrelo, o advogado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Disse há pouco que não tinha qualquer envolvimento na saída do Sr. Neeleman com 55 milhões de euros.

A pergunta que lhe faço é: quem é que autorizou?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não faço a menor ideia.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Não sabe quem é que tomou a decisão?

Pausa.

Gostaria de voltar à questão dos fundos Airbus para clarificar algo que o Sr. Doutor já teve oportunidade de aflorar, para que nos explique, de facto,

a inevitabilidade do processo de entrada do Sr. Neeleman e a importância que teve a sua entrada, nos termos em que a fez.

É que há uma carta do Eng.º Fernando Pinto, de novembro, a dizer que a companhia está completamente estrangulada financeiramente. Explique-nos como esta era a única solução para salvar a companhia.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — No dia 3 de dezembro de 2013, portanto, dois anos antes, quando me perguntaram à frente de 150 pessoas da TAP, expliquei que achava que a única solução para viabilizar a TAP era abrir o capital.

Portanto, tinha de ser uma privatização. Perguntou-me o Dr. Nicolau Santos: «Quanto?» E eu disse: «Até 49 %, creio que vale a pena que o Estado conserve a maior posição.» Depois perguntaram-me quanto é que eu achava que seria necessário, e eu disse que seriam 300 milhões de euros.

Se digo isto, é a meu benefício apenas e por coerência, se quiser, para lhe dizer que eu próprio, quando questionado, para emitir opinião apenas, sobre reversão ou não reversão, expliquei: «É uma oportunidade extraordinária e única, porque vão poder entrar na TAP 340 milhões, somando o empréstimo obrigacionista, e isso é exatamente aquilo que eu diria que permite transformar a TAP.»

E depois, se quiser, acrescentei: «E poder pôr um senhor como o Sr. David Neeleman, por quem eu tenho imensa admiração, que é um homem genial no mundo da aviação, a trabalhar para o Estado português é uma oportunidade absolutamente única.»

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Agradeço-lhe muito, porque espero que isso encerre em definitivo a narrativa do PS sobre os fundos da Airbus.

Vamos agora a uma outra questão que me parece importante, que é a da estratégia.

Havia um conjunto de A350 encomendados, que foram trocados pela versão Neo, claramente numa estratégia de virar para a África, a América do Norte, o Brasil, a Europa central, em detrimento do longo curso para a Ásia. Acha que essa estratégia foi acertada?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, absolutamente. Acordámo-la, eu trabalhei nisso...

Vamos lá ver, houve uma revisão, em alguns aspetos pontuais, do que era o plano estratégico que a Atlantic Gateway tinha apresentado com a sua proposta de privatização, eu trabalhei nisso, mas, no essencial, sim. Aliás, devo dizer que, desde 2005, estava absolutamente convencido de que o mundo onde a TAP pode ser diferente, triunfar e vencer é o Atlântico.

Relativamente ao Oriente, lembro-me bem do absoluto desastre que foi aquela linha de Macau, que, mesmo com o Governo de Macau a comprar metade da lotação dos A340, foi um desastre total.

Vamos lá ver, há uma parte do mundo em que a TAP é — vou usar a expressão — um *player* relevantíssimo, que é o Atlântico. O que é que tinha de bom nesta estratégia? Vamos alargar o Atlântico, vamos equilibrar o Atlântico Sul com o Atlântico Norte, até porque esta diversificação é a melhor maneira — às vezes há riscos de certos lugares — e, portanto... Tal como achei que a TAP com a Varig... E depois tínhamos chegado a falar — já era uma espécie de ilusão — em fechar o triângulo com a África e verdadeiramente controlar o Atlântico Sul.

Não tenho hesitação em dizer que, até como Presidente da Comissão de Estratégia, me bati — sem sucesso, é assim mesmo — para que se fizesse um acordo profundo com a Azul, onde a Azul era a Varig e onde partilharíamos... A Azul, da América Central para baixo, serviria de *feeder* e distribuidora das linhas da TAP, e a TAP teria essa função aqui, na Europa, e em África, em certo sentido. Esse sempre me pareceu o espaço natural que

tem que ver com essa coisa extraordinária que é a situação geográfica de Portugal, e o *hub* de Lisboa é peça essencial nisso.

Portanto, claro, com certeza, totalmente de acordo com a estratégia.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Portanto, a estratégia, deste ponto de vista, também recebe toda a sua concordância.

Voltando à questão da VEM no Brasil, repare, o Sr. Doutor faz a seguinte leitura: em primeiro lugar, há 15 % da TAP, a responsabilidade maioritária é da GeoCapital, na perspectiva de adquirir a Varig; corre mal, fica a TAP com o ónus todo, a GeoCapital recebe o seu e sai.

Acha que isso é um negócio justo, equilibrado?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Absolutamente justo. Corresponde àquele que foi o acordo estabelecido desde o princípio, cumprido escrupulosamente e honrado pela TAP, pelo Eng.º Fernando Pinto e pela sua equipa, cumprido escrupulosamente pelo lado da GeoCapital e honrado pela equipa da GeoCapital.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Então eu volto um bocadinho atrás.

É óbvio que é o cumprimento do acordo. Eu pergunto é se acha o princípio subjacente ao acordo, isto é, risco zero para a GeoCapital e, se correr mal, passivo para a TAP, como veio a verificar-se, um bom negócio.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, porque a TAP rapidamente disse que ficaria com as participadas.

Vamos lá ver, o propósito da TAP, que foi amplamente alcançado, era crescer no Brasil. Talvez valha a pena... Eu disse isto aqui anteontem... Vamos lá ver, o Brasil, desculpem a brutalidade, é um cemitério de projetos

empresariais portuguesas. Os fracassos foram inúmeros: os bancos portugueses, a distribuição portuguesa, tudo.

O Brasil é um mercado difícilíssimo, e eu senti-o nisso, como senti de algum modo depois, enquanto estive no Conselho Geral e de Supervisão da EDP, que também estava a investir, e bem, fortemente no Brasil, muito difícil para entidades portuguesas. E tudo isto só foi possível porque a TAP era dirigida por uma equipa de gestores brasileiros, que foram chave neste processo.

Portanto, não era o ónus, e, como a verdade veio a mostrar, foi um investimento extraordinário feito pela TAP, que conseguiu, aliás, viabilizá-lo inicialmente pondo 1 €, que foi o que pôs na parte efetiva do capital da Reaching Force — 1 €. E, se fizer o exercício de ver o que aconteceu a seguir, veja só o que esse euro multiplicou.

A bondade daquele que foi o investimento da TAP, na minha opinião, é irrepreensível.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Ó Sr. Doutor, nós temos visões completamente antagónicas, mas explico-lhe porquê.

Em 2022, a operação do Brasil de manutenção tem um custo acumulado para a TAP de mais de 1000 milhões de euros. São os valores que estão apurados.

O Sr. Doutor disse: «Ai mas isso deu muitos passageiros, 30 % da receita ao longo desses anos.» Sr. Doutor, a TAP, em 2015, está asfiziada, e esta operação é cumulativamente prejuízo acumulado ao longo desses anos todos. É quase para se dizer: «Eu prefiro não ter, esteja quieto, porque cada ano que você tem, no global, tem um prejuízo brutal, que não consegue pagar.»

A virtude desta operação não pode ser só dizer que teve acesso ao tráfego, mas saber efetivamente, no global, o que é que isso pesa. E isso pesa 1000 milhões de euros.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Posso comentar?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Claro!

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — O Sr. Deputado troca 1000 milhões por 12 000 milhões?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — São 13 000 milhões, no seu caso.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Os seus 13 000 milhões,...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Não, os seus, os seus! Eu não!

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — ... acho bem, aliás, que os acrescente.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Isso!

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Desculpe lá... Olhe, é como a transação que fizeram, a aritmética basta para explicar isto.

Volto a dizer, sublinhando uma coisa chave: ninguém voa para o Brasil porque quer. Insisto: foi essa operação, foi esse investimento, que levou o Governo brasileiro a viabilizar a TAP.

E, ó Sr. Deputado, sabe porque é que a TAP conseguiu aguentar o prejuízo? Porque a receita que obteve era muito maior, senão não tinha

aguentado! Quer dizer, eu acho isto elementar, perdoem-me, mas é de lógica elementar.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Ó Sr. Doutor, aquilo a que tem de fazer a conta não é somente à receita que tem das rotas que faz, é a quanto é que elas geram enquanto resultado. Até podia ter 100 000 milhões de euros por ano, que, se tivesse um prejuízo de 150 000 milhões, «esteja quieto, não vou!». E essa é a questão de fundo.

É que está a dizer-nos que faz uma operação que gera um cancro nos termos do chairman da TAP, que toda a gente admite que é um problema grave nas contas da TAP, para me dizer que isto teve a ver com a faturação, mas as receitas, o valor liberto, não cobrem nada disso, por isso ela está numa falência.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Ai cobram e superam largamente!

Ó Sr. Deputado, perdoar-me-á, estamos aqui num exercício de lógica elementar, na minha opinião. Não consigo compreender a sua conclusão. Não consigo compreender.

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

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Aliás, volto a sublinhar: não são 1000 milhões e não é custo, é investimento, se quiser. É investimento!

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Doutor, é por causa deste investimento, deste «melhor negócio dos últimos 50 anos», no seu entendimento, que todos os portugueses tiveram que lá pôr 3,2 mil milhões

de euros. E, desses 3,2 mil milhões, mais de 1000 milhões foram exatamente para cobrir o défice da VEM Brasil.

É este o virtuosismo do melhor negócio da TAP nos últimos 50 anos, para si. Pronto, temos essa divergência.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, os 3,2 mil milhões postos na TAP, que não são nem sequer a média das ajudas dadas a companhias similares por Estados que se deem ao respeito e que também auxiliaram empresas...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — E já pagaram?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Olhe, como sabe, a 19 de abril, a Air France–KLM pagou. A Lufthansa foi a primeira que pagou. Acho que, das outras 20 e tantas que tenho inventariadas, nenhuma pagou. Nenhuma. Está bem?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — E vão pagar?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, vão pagar com certeza. Vamos lá ver, eu também estou convencido de que a TAP, se lhe derem condições, pode levar muito tempo, mas paga de volta.

Risos dos Deputados do PSD Paulo Moniz e Hugo Carneiro.

Claro. Vou sublinhar: se lhe derem condições e se lhe derem um prazo largo... Espero, aliás, que, com esta insistência de que não paga, não se esteja a fazer uma coisa altamente perversa e prejudicial aos interesses do País, que é sinalizar a quem venha: «ouça, compre a desconto, aproveite.»

É. Porque com esta coisa do «não paga, não paga», a primeira ideia que vai surgir a essa gente é que essa conta é para os senhores. Portanto, eu acho que é um péssimo serviço que está a ser prestado. Esta é a minha opinião.

Mas, Sr. Deputado, podíamos ficar aqui muito mais tempo...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas ainda temos tempo!

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não insisto só eu. É este senhor, que é, eu diria, uma voz muito autorizada, que conseguiu perceber que se não fosse esse investimento, provavelmente já não existia a TAP há muito tempo.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Dr. Lacerda Machado, muito obrigado, Sr. Deputado Paulo Moniz.

Vou agora dar a palavra ao Sr. Deputado do Chega, Filipe Melo.

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

O Sr. **Presidente**: — Agradecia, se me permitem, que se fizesse menos barulho na sala, para que se pudesse ouvir o Sr. Deputado do Chega, Filipe Melo.

Pausa.

Muito obrigado. Faça favor, Sr. Deputado Filipe Melo.

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

Cumprimento os Srs. Deputados e o Dr. Diogo Lacerda Machado, mais uma vez esta semana.

Sr. Doutor, eu ouvi com atenção — aliás, como faço habitualmente — o que disse há instantes sobre os resultados da TAP. Terei percebido mal ou o Sr. Doutor disse, aproximadamente com estas palavras: «os resultados da TAP são notáveis, a TAP está muito bem gerida»? Foi isso que o Sr. Doutor disse?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu disse que está no bom caminho, disse que está agora muito bem entregue ao Sr. Dr. Luís Rodrigues, disse que o acho uma escolha muito boa, que acho que os resultados são muito, muito animadores, e que, portanto, é uma trajetória muito promissora. Sim.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Eu apontei que «os resultados da TAP são notáveis», e «notáveis» foi uma palavra do Sr. Doutor.

Recordo que os resultados que a TAP agora apresenta não são do atual Administrador, mas da cessante. Portanto, podemos concluir que o trabalho da antiga CEO foi um trabalho notável.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — No sentido dos resultados alcançados, foi um bom trabalho, não tenho hesitação em assim entender, e ainda bem.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Com resultados destes, e com um trabalho notável, é demitida em direto nas câmaras de televisão. Parece-lhe bem?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu não faço ideia do que se passou a esse propósito, Sr. Deputado, portanto não tenho condições para fazer um juízo sobre isso.

Vamos lá ver, se quer que lhe diga, eu acho que todos percebemos que não foi por causa dos resultados que a Sr.^a Presidente da Comissão Executiva foi destituída por justa causa. Ponto, não consigo dizer mais que isto.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Se não foi por isso, então foi porquê, Sr. Doutor? Pode-nos ajudar a perceber um bocadinho este...

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não faço a mais pequena ideia porque, como disse, não falo sobre a TAP com ninguém do Governo há muitíssimo tempo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Doutor afirmou perentoriamente que não terá sido pelos resultados: então terá sido porquê?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não faço ideia, Sr. Deputado, não sei mesmo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Ah, então não sabe também...

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu sei o que sabe o público em geral. Ponto.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Então, também não sabe se foi por causa dos resultados. Presumo.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — O que eu digo é, daquilo que veio a público, não foi seguramente o resultado obtido que fundamentou a destituição.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Muito bem, não insisto mais, Sr. Doutor. Fica patente que outros motivos terá havido para a CEO ter sido demitida, porque fez um trabalho notável, com resultados notáveis.

O Sr. Doutor também disse que a TAP encomendou os 10 A350 porque a Airbus terá pedido para encomendar?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Daquilo que depreendi das conversas que tive com o Eng.º Fernando Pinto, insisto: havia uma encomenda da A330 que, com a falência da Swissair, se alterou profundamente.

Aliás, a TAP veio três ou quatro anos, cinco anos depois, a receber três A330 da massa falida da Swissair. Três dos A330-200 que operou durante muitos anos tiveram essa origem.

Aquilo que eu quis dizer é, tanto quanto percebi de conversas com o Eng.º Fernando Pinto, era importante a Airbus mostrar ao mercado que tinha encomendas de A350, que era um avião que não existia ainda, era um projeto. Portanto, terá explicado ao Eng.º Fernando Pinto que a boa solução era a TAP ser a primeira a vir receber, no futuro, os A350. Os primeiros começaram a ser entregues para aí sete ou oito anos depois do que estava previsto. Aliás, a Boeing respondeu com o 787, que também teve muitos problemas, se porventura se recordarão.

Portanto, o que eu depreendi foi que a própria Airbus terá tomado a iniciativa de sugerir com muita ênfase que a TAP aceitasse assinar uma encomenda de A350.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Basicamente, a Airbus pediu à TAP que fizesse o favor de anunciar que já tinha encomendas para os A350 para poder começar a comercializar. É isso, mais ou menos?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não direi, claro, que «pediu o favor», porque aquilo seguramente foi discutido. Mas volto a dizer: era uma encomenda importante para a Airbus poder dizer que uma companhia, uma *legacy* tradicional, tinha encomendado aviões A350.

Mas, Sr. Deputado, é sabido que fazem isto os fabricantes às chamadas companhias, a quem os fabricantes chamam, não vou usar o jargão, as companhias de lançamento de novos... Olhe, todos os fabricantes procuram desesperadamente que a Singapore Airlines, que é a referência das referências, seja a primeira a comprar modelos que ainda nem sequer estão em produção, porque tem esta lógica: se quem é referência no mercado escolhe, aí é seguramente boa escolha.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Doutor, como é que me explica então que a própria Airbus, por intermédio de mais do que um Administrador, tenha posto num relatório que não podia ter acontecido melhor do que a desistência da TAP deste negócio, porque tinha uma longa lista de espera para os A350 e que logo a seguir conseguiu vendê-los por um valor bastante superior?

Isto era *marketing* da Airbus ou distração da TAP?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu tomo por bom aquilo que o Sr. Deputado diz e volto a lembrar: a TAP ia perder os 40 milhões de euros de sinal. Isso disse-me o Sr. Eng.º Fernando Pinto, ia ficar sem nada, sem aviões nenhuns e sem dinheiro. Portanto, desse ponto de vista, aquilo que aconteceu acabou por ser o melhor para a TAP.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Doutor, não estou ainda nesse ponto da perda dos 40 milhões e dos aviões. Ainda estou naquela fase em que queria perceber qual é a veracidade de uma ou de outra.

Foi o Sr. Doutor que disse — não fui eu, nem o Eng.º Fernando Pinto — que a TAP encomendou porque a Airbus pediu para encomendar. E o que disseram os administradores da Airbus é que ainda bem que isto aconteceu, porque tinham uma longa lista de espera e conseguiram revender por um valor bastante superior ao que a TAP pagaria.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, tem de pôr aí uns 15 anos de diferença entre uma e outra afirmação, 15 anos. Ou seja, o contexto é radicalmente diferente, porque a encomenda inicial dos A350 da TAP é para aí de 2004, 2005, ou coisa assim. E essa afirmação da Airbus é para aí de 2020. São 15 anos de diferença.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Mas o Sr. Doutor, ainda há pouco tempo, disse que desconhecia esta afirmação. Como é que consegue agora catalogá-la por período de tempo?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Porque o Sr. Deputado a leu.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Mas eu não li a data.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Como?

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Eu não falei em datas.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Mas como sabe, a troca dos Airbus aconteceu em 2015, portanto é óbvio que há esta diferença temporal.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Doutor, aconteceu em 2015. Mas o Sr. Doutor fala-me em 2020, quando eu não falei nem em 2020, nem em 2015...

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — O Sr. Deputado quer ajudar a dizer qual é a data do relatório que resolve o problema da medição temporal da distância? Não tem a menor dificuldade.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Não, o Sr. Doutor vai-me desculpar, mas não tenho de ser eu a dizer-lhe, porque o Sr. Doutor é que disse perentoriamente que foi em 2020.

Eu não falei em datas, só lhe perguntei qual das afirmações estava correta, e uma coisa que é verdade em 2012 não é mentira em 2020. É a mesma verdade em períodos diferentes. O Sr. Doutor é que disse que esta afirmação foi em 2020, quando há pouco disse que a desconhecia.

O que eu estou a perguntar ao Sr. Doutor é: Uma verdade anula a outra, ou podemos estar aqui a falar de coisas que não sejam 100 % reais?

E não estou a dizer que é o que o Sr. Doutor disse. Os administradores da Airbus é que podem estar a faltar à verdade.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Então entendamo-nos, ambas são absolutamente verdadeiras, porque, entre uma e outra, intercede um larguíssimo período, o que é muito relevante porque altera o contexto.

Portanto, primeira afirmação: a encomenda dos A350 foi ótima, como é óbvio, naquele tempo, naquele contexto, lá para trás.

Segunda afirmação, da Airbus, absolutamente correta: claro que foi bom libertar os aviões para poder mais depressa entregá-los a outros que os queriam mesmo e queriam pagar.

Mas são afirmações absolutamente corretas. Não vejo, aliás, como é que há necessariamente uma contradição entre uma e outra, insisto, fazendo interceder o desfasamento temporal entre as duas.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Doutor vai-me desculpas, mas para mim continuar a haver uma diferença muito grande. Porque nenhuma companhia — neste caso a Airbus — pede a um cliente que anuncie a compra dos aviões para que, no mercado da aviação, passe a ideia de que aquele modelo já está lançado e já está a entrar nos clientes.

E dizer-me que não tem qualquer ligação ou conexão, quando ele diz que até foi bom a TAP ter desistido porque tinha uma longa lista de espera. Passamos de uma longa lista de espera para ter alguém que será um projeto-piloto daquele modelo? Há uma diferença muito grande, Sr. Doutor. Concorda comigo?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, ambas são absolutamente verdade. O Sr. Deputado não faz ideia...

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Só mudou o tempo?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Perdão?

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Só mudou o espaço temporal?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, o espaço temporal muda radicalmente o contexto entre um projeto e um modelo que já estava

experimentado e a voar e que levou a que as empresas procurassem comprar depressa e foram para a lista de espera.

Mas quero dizer, eu acho que também é assim nos automóveis. Não é preciso...

E agora devo-lhe dizer: o Sr. Deputado não fará ideia, nem eu faço exatamente, da imensidão de encomendas de aviões que são anunciadas quando há festivais aeronáuticos e que nunca são concretizadas.

Aliás, se for ver, vê que há umas que raramente aparecem, que são encomendas firmes, pois são opções, e são opções convertíveis noutros modelos do próprio fabricante. É assim que funciona, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Doutor participou ativamente no plano de reestruturação, lamentou o facto de ninguém da TAP se ter sentado à mesa das negociações com Bruxelas.

Explique-me: foi transmitido à TAP que este plano de reestruturação assentava essencialmente no despedimento e no corte de salários?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não foi transmitido à TAP, Sr. Deputado. Foi o que resultou da elaboração do próprio plano.

Quem estava a produzir a proposta de plano para entregar ao Governo para que este a entregasse em Bruxelas — dolorosamente, acredite — concluiu, nós próprios concluímos, que passava por um sacrifício horrível de uma quantidade muito grande de postos de trabalho e, devo dizer-lhe, de um retrocesso.

A mim doeu-me especialmente. Sabe porquê? Porque os dois mil e tantos colaboradores que entraram na TAP entre 2016 e 2020 — vou dizer assim mesmo, para se perceber —, eram gente jovem, cheia de vontade de trabalhar, com graus de produtividade formidáveis e com impacto na cultura da empresa. Eu próprio, até como passageiro, fui sentindo isso.

Há uma lógica, às vezes... Hoje já não. Hoje as pessoas são conscientes e responsáveis, mas a era do *jet set* acabou há muito tempo. Hoje é *low cost*.

Portanto, a lógica da cultura da empresa ia-se fazendo. Digo «da cultura», no sentido de olhar para diante, fazendo... sobretudo com essas pessoas, acredite. E eu disse isto inúmeras vezes, como poderão ver nas atas do Conselho de Administração. Por isso, foi profundamente doloroso sacrificar esse que era um dos aspetos mais promissores e interessantes do que se tinha feito nos anos anteriores. Era uma parte importantíssima — para não dizer fundamental, ou melhor, para dizer fundamental — do projeto de transformação operacional da TAP.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Doutor, devo dizer-lhe que agora fiquei surpreendido.

Ao longo das várias audições, ficámos com a ideia de que os membros do *Board* da TAP seriam os «mauzões» que decidiram cortar salários e despedir, e afinal essa indicação veio de Bruxelas.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, não, não, não. Sr. Deputado, deixe-me corrigir.

O que lhe quis dizer foi que, na construção — nós Conselho de Administração da TAP, nós *steering committee* encarregue diretamente de trabalhar na elaboração da proposta —, fomos nós que percebemos imediatamente que, face ao contexto e conhecendo as regras do resgate e reestruturação, desgraçadamente, tínhamos que sacrificar milhares de postos de trabalho.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Ah, *ok*, agora percebi.

Portanto, foi decisão do Conselho de Administração, em vez de cortar

em «gorduras», isto é, em carros e benesses para administradores e por aí fora, despediram e cortaram salários.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, deixe-me explicar-lhe uma coisa.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Doutor, vai-me desculpar. Ainda estou no meu tempo de fazer a pergunta, se me permitir.

Dizia eu que optaram por despedir e por cortar salários, em vez de cortar nas «gorduras» e nas condições que tinham os administradores.

Acho que foi uma boa estratégia, mas vou passar à frente.

Ainda quanto ao plano de reestruturação, tem ideia de haver algum ponto que fizesse referência a uma futura venda?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — O Sr. Deputado vai-me deixar que lhe responda à pergunta anterior, que não era bem uma pergunta.

Desde o primeiro dia, o primeiro corte que foi feito foi aos membros do Conselho de Administração e eu participei ativamente nessa proposta. Nós cortámos sempre, exemplarmente mais, a nós mesmos. Certo?

O primeiro corte foi no dia horrível em que tomámos a deliberação de avançar para o *lay-off*. E o que ficou entendido foi que o maior corte seria para os membros do Conselho de Administração todos, executivos ou não executivos. E assim se fez sempre! E, tanto quanto sei, é o único corte que se mantém na sua expressão maior, que chegou a ultrapassar 30 %.

Portanto, aquilo que disse a propósito de «gorduras» e do Conselho de Administração, eu dir-lhe-ei: «Bem pelo contrário.»

Quanto à solução da venda no plano de reestruturação, na proposta... Já agora, deixe-me dizer, para situar como deve ser, que o Conselho de Administração da TAP aprovou um projeto de proposta de plano de

reestruturação para ser submetido a Bruxelas e entregou-o ao Governo português, que foi quem tomou as decisões e quem depois apresentou a proposta. Ou seja, naquela fase, o que delineámos foi o conteúdo do plano, mas não tomámos nenhuma deliberação. E também não apontámos necessariamente a venda.

Seja como for, devo dizer-lhe que em todos os planos de resgate e reestruturação, e posso dizer isto... Vamos lá ver, os senhores da DG Comp são os sacerdotes do mercado. Aliás, detestaram a recuperação pelo Estado português dos 50 %. Detestaram. Portanto, não pusemos nada disso, mas sabíamos que — como veio para a TAP e como veio para a SATA — obviamente, tem que ser devolvida ao mercado e que, para eles, devolver ao mercado é privatizar.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — O Sr. Doutor sabe o que é que vem expresso no ponto 248 do plano de reestruturação?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu não conheço a versão final do plano de reestruturação, Sr. Deputado, uma vez que só foi aprovado, finalmente, na altura em que eu estava a sair.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — A título de curiosidade — se não conhece, pode achar interessante saber isto —, esse ponto fala da venda futura da TAP e determina um valor que, desde o primeiro minuto, foi assumido que seria de 2,3 mil milhões de euros. O que, se retirarmos o valor do prejuízo do melhor negócio da TAP nos últimos 50 anos, dá o valor que os portugueses meteram na TAP até ao momento.

O Sr. Doutor foi consultor do Governo de António Costa, de 2015 a 2017?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sim, sim, sim.
Deixei de ser quando me tornei administrador da TAP.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Era remunerado, por essa função?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Passei a ser remunerado por essa função, se não me engano, a partir de maio de 2016.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — E não foi anteriormente porquê, Sr. Doutor? Posso perguntar?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Por aquilo que eu... — não sei se o Sr. Deputado já aqui estava, mas eu reconstituí... Tal como disse aqui no dia 27 de abril de 2016, o Sr. Primeiro-Ministro disse publicamente, numa entrevista, que me tinha convidado para integrar o Governo, o que, infelizmente, não podia aceitar.

Já estava — na terça-feira, falámos sobre isso — a conversar com o grupo dos lesados do papel comercial do BES e de alguma maneira, isto eu disse-o e creio que o Sr. Primeiro-Ministro também disse: «Nós cometemos o pecado da generosidade.»

Eu explico! Vale o que vale, mas é sincero e verdadeiro. Eu senti-me devedor do Primeiro-Ministro e do meu amigo por ter dito que «não» ao convite para ir para o Governo.

Como lhe estava a dizer, já estava a falar com os lesados do papel comercial, e dava-lhe algumas opiniões, que ele me pedia. Portanto, a última coisa que me ocorreu foi pedir dinheiro, para mim.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Doutor, sem segundas intenções na pergunta, mas não terá sido porque em 2015 tinha ganhos em contratos com

o Estado no valor de quase meio milhão de euros e que até o momento em que começou a ser remunerado tivesse três ajustes diretos feitos por entidades públicas?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Ah... Ó Sr. Deputado, isso é uma aldrabice pura, publicada por um jornal sem credibilidade, que levou um desmentido da sociedade de advogados com quem eu colaborava.

Não recebi um tostão disso, nem adjudiquei, nem participei.

Claro, como deve calcular, o desmentido foi publicado no dia seguinte, no meio dos anúncios das prostitutas.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Muito bem, Sr. Doutor.

Agora sim, podemos dizer, com aquela distância temporal grande, há sempre uma «galambice» na vida de cada um.

Hoje em dia temos um Ministro. Há uns anos tivemos outro «galamba», também socialista, a querer dizer mal do Sr. Doutor. E eu acho que tem agora, também, esta oportunidade para publicamente fazer esse desmentido. Ele diz que há aqui uma «confusão entre política e negócios» e que o amiguinho de António Costa teve grande intervenção e lucro na compra dos helicópteros Kamov e na adjudicação do SIRESP (Sistema Integrado de Redes de Emergência e Segurança de Portugal), e que, só por acaso, o Ministro da Administração Interna, que tutela o SIRESP, é António Costa.

Sr. Doutor, tem a oportunidade, agora, para desfazer mais uma «galambada» — perdoe-me a expressão.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu já nem sei quem é que escreveu isso, mas se o Sr. Doutor quiser dizer.

A minha memória não é má, mas vai fraquejando de vez em quando.

Particularmente, quando aparecem parvoíces, a minha memória tende a seleccionar.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Foi a 14 de abril de 2016.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Boa ideia.

Eu acho que esse senhor — que era, consabidamente, uma pessoa muito próxima do Sr. Dr. António José Seguro, que estimo muito e considero — ficou com um problema para o resto da vida. Um problema de defeito de perspectiva com o que aconteceu, muito justamente, no dia 28 de setembro de 2014, quando o Sr. Dr. António Costa ganhou as eleições diretas no Partido Socialista com 71 % contra 29 %, e algumas pessoas teriam expectativas que não foram realizadas.

Eu fui o presidente da comissão júri do concurso para a aquisição dos aviões e helicópteros. Fui remunerado. Poucochinho, devo dizer, porque tomou muito mais tempo do que eu imaginava.

Aquilo que me foi pedido pelo Sr. Ministro da Administração Interna — e, devo dizer, sempre sob a superintendência de um extraordinário Subsecretário de Estado chamado Fernando Rocha Andrade — foi que garantisse que era um concurso absolutamente irrepreensível de todos os pontos de vista.

Para assegurar isso, éramos um júri com 11 pessoas, uma equipa inteira, com várias valências. E concluímos por recomendar ao Estado que não adquirisse nenhum dos chamados aviões e helicópteros médios, porque achámos que o preço que estava posto na mesa era muito exagerado.

E agora vou-lhe dizer — é a primeira vez, creio, que digo isto em público — que estou arrependido do grau brutal de exigência que fizemos à empresa que forneceu os Kamov e que faliu. Eu acho que nós exagerámos nas obrigações que impusemos, nos ónus, nas garantias e, portanto, se

voltasse atrás, eu não teria sido tão exigente quanto fui — eu e os meus 10 outros colegas do júri —, porque o resultado foi que a empresa faliu, como se saberá provavelmente.

Eu vou explicar. Uma das coisas que exigimos — e olhe que foi, em boa parte, ideia minha, trabalhada com um extraordinário militar da Força Aérea e com um piloto que sabia disso. Foi um gosto! Noites em que aproveitávamos, de vez em quando, também falar dessas coisas extraordinárias que voam — foi impor uma penalização brutal.

Já que eles vendiam os helicópteros com a obrigação de assegurar a manutenção e, portanto, de assegurar a operacionalidade dos helicópteros, a solução foi estimar o número de horas necessárias para intervirem nos incêndios. E depois, em algumas operações em que intervinham os Kamov — que era um verdadeiro tanque voador, extraordinário, de capacidade insuperável e inigualável — estabeleceu-se que, por cada hora de indisponibilidade que fosse necessária, levava a uma multa brutal. Ora isso matou a empresa. Matou a empresa!

O que guardo desse concurso, em que não sei se recebi 10 000 euros ou coisa que o valha, é que: «Ah, mas cumpri cabalmente a missão que nos foi pedida».

Do SIRESP, devo dizer-lhe, tive uma intervenção perfeitamente marginal, mas tive-a.

Bom, e já agora, em primeiro lugar, uma outra coisa que sempre me fez enorme confusão. É que as pessoas não têm bem noção do que era antes do SIRESP.

Eu, uma vez... Olhe, como advogado da Motorola. E foi nessa condição de negociar apenas o contrato de fornecimento de equipamento e mais nada. Não andei a negociar o contrato com o Estado. Acompanhei, naturalmente, a Motorola em algumas negociações, mas não estava, no essencial, no próprio contrato do SIRESP.

Acompanhei, como lhe digo, como advogado, a minha cliente Motorola, que era quem tinha fornecido todos os sistemas similares em todo o lado. Fui-lhes perguntando se o preço que propunham era aceitável e razoável. Foram-me garantindo que sim, mas não mais do que isso.

Agora, o que lhe posso dizer, até porque já os acompanhei, também como advogado, no fornecimento do sistema de comunicações da proteção civil dos Açores e, nessa altura, tive muitas ocasiões para conversarmos. E soube um dia — e fiquei absolutamente horrorizado — que, se houvesse uma calamidade em Portugal, havia planos para todos, mas ninguém falaria com ninguém. Seria o caos absoluto. Sabe porquê?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Como em 2017?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Como?

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Como em 2017!

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, Sr. Deputado, vou dizer uma coisa horrível: foi um extraordinário exercício de *misdirection* dizer que foi o SIRESP que fez aquilo. Foi um extraordinário exercício de distração. Sabe porquê? Eu peço desculpa, estamos fora do contexto...

O Sr. **Presidente**: — Vamos tentar manter...

O Sr. Deputado Filipe Melo ainda dispõe de 1 segundo para intervir.

Peço silêncio para estabilizarmos a sala e darmos oportunidade ao Sr. Deputado Filipe Melo de utilizar o seu segundo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, a bem dos trabalhos, dispenso o tempo que me resta.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — É um mãos largas!

Risos.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Deputado. Então, vamos dar oportunidade ao Sr. Deputado Bernardo Blanco, da IL, para poder fazer a sua interpelação.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, cumprimento o Sr. Dr. Lacerda Machado.

Há pouco disse que sentiu pressão política em relação ao orçamento da TAP e eu gostaria de saber o que é que aconteceu.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Votei a favor do orçamento. Foi tão simples quanto isso, expliquei que o meu entendimento relativamente ao interesse da TAP era o de que aquele orçamento era tão bom que, ironicamente, por causa da covid já em quase todo o lado, em janeiro de 2020, saiu a execução 3 % acima do orçamento, em fevereiro de 2020, ainda saiu 0,5 % acima do orçamento e, sobretudo, expliquei que o orçamento de uma empresa não é para fazer política.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Mas quem é que lhe pediu para votar contra o orçamento?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Um sr. secretário de Estado.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — E o Sr. Secretário de Estado da altura era...?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — O Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas da altura era aquele senhor que foi Presidente da Câmara Municipal de Aveiro. Estão a ver como a minha memória de vez em quando fraqueja?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Alberto Souto de Miranda

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Muito obrigado, Sr. Deputado.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Foi o Sr. Secretário de Estado Alberto Souto de Miranda e qual era o motivo para que o Estado quisesse que o Sr. Deputado votasse contra o orçamento?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não faço ideia.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Foi apenas um pedido.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Não, foi-me transmitido e eu expliquei que não faria isso e expliquei, aliás, que a legitimidade advinha da eleição em Assembleia Geral, mas que, se o Governo quisesse, nesse mesmo dia, apresentava a minha renúncia.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Isto foi o orçamento antes da pandemia?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Foi o orçamento para 2020.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Isso não se voltou a repetir em mais nenhum orçamento?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não. Enquanto estive, também, só aprovámos o orçamento para 2021 e, portanto...

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Fernando Pinto tinha um contrato de consultoria de 1,6 milhões de euros. Na prática recebia como um CEO, apesar de não ser. E eu pergunto-lhe, primeiro, o que é que fazia, que serviços eram estes, segundo, se há algum documento formal que prove trabalho, e terceiro, o Dr. Miguel Frasquilho, que esteve cá, disse que usou estes serviços muito poucas vezes, e apenas verbalmente, e que o Sr. Doutor é que consultava Fernando Pinto com muita frequência. Pergunto-lhe que serviços é que eram aqui prestados.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Isso mesmo, serviços de aconselhamento. O Sr. Eng.º Fernando Pinto saiu da função de CEO, em 2018, sendo substituído pelo Eng.º Antonoaldo Neves.

Não fui eu que negocieei, propriamente, as condições de saída e esse contrato de prestação de serviços, mas devo dizer que insisti muito com os membros da Comissão Executiva, começando com o Eng.º Antonoaldo Neves, em relação a duas ou três coisas. Primeiro, o Sr. Eng.º Fernando Pinto era o depositário da história da TAP dos últimos 18 anos, segundo, todo o reconhecimento devido ao Eng.º Fernando Pinto era provavelmente pouco, porque ele geriu a TAP durante 15 anos, pelo menos, sem 1 cêntimo de capital — a TAP recebeu-a em 1998, em 2000 já estava totalmente descapitalizada.

Depois expliquei que eu jamais prescindiria dos conselhos indispensáveis do Eng.º Fernando Pinto e que, portanto, eu próprio queria muito poder continuar a abusar da paciência do Eng.º Fernando Pinto.

Aquilo que, *a posteriori*, me foi explicado — do racional, da determinação e do quanto — foi que aquilo que o Eng.º Fernando Pinto passou a auferir por via de uma prestação de serviços correspondia exatamente ao encargo que havia com ele enquanto Presidente da Comissão Executiva da TAP e a duração do contrato estabelecido com ele era igual ao que seria o período normal até ao termo do mandato que ele tinha.

Ajudei a libertar o Eng.º Fernando Pinto do compromisso que estabeleceu com o Governo português de ficar aquele mandato inteiro porque percebi que estávamos a abusar claramente do Eng.º Fernando Pinto e da extraordinária capacidade e da dedicação espantosa que ele tinha à TAP.

Portanto, e se digo tudo isto, ainda tenho de acrescentar o seguinte: o Eng.º Fernando Pinto, à saída, tinha um problema, há muitos anos por resolver, de bónus por desempenho de exercícios anteriores. O Sr. Eng.º Fernando Pinto pediu-me, em função da relação de proximidade e confiança, pediu-me ajuda para tentar receber este dinheiro e eu falei com ele e tive confesso-vos muito pesarosamente que dizer «Sr. Engenheiro, desculpe, mas não conte que o Conselho de Administração da TAP, de que eu faço parte, sequer, se debruce sobre essa matéria. Tenho imensa pena de o decepcionar dizendo-lhe isto, mas acho que o Sr. Engenheiro tem de ver isso com a PARPÚBLICA, com o Governo e, se calhar, vai ter de ter isso dirimido por via arbitral ou judicial.»

Sei que depois houve um processo arbitral, creio que a TAP veio, aliás, a ser, e bem considerada parte ilegítima. Não faço a menor ideia do desfecho desses processos. Mas tive muita pena.

Dito isto, ainda assim, abusei da capacidade, da paciência, da disponibilidade, do tempo do Eng.º Fernando Pinto, porque ele foi uma ajuda

absolutamente indispensável para mim como Presidente da Comissão de Estratégia — absolutamente indispensável.

E, já agora, devo dizer, além de ele ir muitas vezes à TAP, encontrei-me com ele também muitas vezes porque a minha instalação fixa, mais fixa, vou dizer assim, naquela altura, era muito perto de onde eu creio que ele ainda hoje vive, que é na Quinta da Beloura. Sei lá quantas vezes lhe pedi «Sr. Engenheiro, se não se importa, vamos tomar um café, preciso de lhe fazer várias perguntas».

Portanto, se quer que lhe diga, acho que aquilo que foi dado ao Sr. Eng.º Fernando Pinto, nessa altura e depois, é muito pouco de acordo com aquilo que ele significou para a TAP.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Desculpe que eu até fiquei um bocadinho incrédulo! Isto porque os argumentos que me deu são mais para justificar, eu diria, uma reforma a um prémio. Porque se eu entendi bem, está a dizer-me que pagaram 1,6 milhões de euros para ter os conselhos! É que eu já vi cafés mais baratos! Volto a perguntar-lhe, porque não me respondeu, se há algum documento formal que prove trabalho.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, Sr. Deputado, mas não era suposto haver. Volto a dizer-lhe: aquele 1 milhão e 600 mil euros foi muito bem usado em proveito da própria TAP. Este é o meu entendimento e não teria a menor hesitação em voltar atrás. E agora vou-lhe dizer uma coisa, e eventualmente compensar ainda mais e melhor o Eng.º Fernando Pinto. Não teria a menor hesitação!

Acho que o reconhecimento que lhe é devido é muito maior do que se lhe pediu, e eu próprio, insisto, me bati por isso, para que ele tivesse disponibilidade para nos continuar a ajudar. Ele sabia tudo sobre a TAP. Sabia absolutamente, ele era o depositário da memória de tudo o que tinha

acontecido. Ele tinha uma relação extraordinária com os sindicatos, uma relação extraordinária com a comunicação social, que nunca ninguém conseguiu superar. E, às vezes, certos valores, sim, parecem absolutamente muito, mas também podem ser relativamente pouco.

Insisto, beneficiei larguissimamente do que ele me ajudou para que eu desempenhasse melhor também as minhas funções na TAP. Continuo a achar que o reconhecimento devido ao Eng.º Fernando Pinto é seguramente muito maior do que aquele que até agora foi efetivamente dado.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Doutor, admiro a convicção com que diz isso, mas, efetivamente, o que me disse foi que, então, por um lado, não há qualquer documento formal a provar trabalho e que, na prática, se pagava, como se houvesse um segundo CEO, para dar conselhos. Certo? É só para terminar.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Já vi contratos de consultoria muitíssimo mais caros em muito lado, Sr. Deputado, em muito lado, lhe garanto. Ouça, deixe-me talvez situar aqui, para ter uma ideia, uma das pessoas que surgia na lista daquela empresa de recrutamento de Korn Ferry, na fase de busca de um novo CEO para a TAP, em inícios de setembro de 2020, procurou-me algum tempo depois — ele era CEO de uma outra companhia e, portanto, não vou..., não posso dizer, era uma conversa absolutamente reservada —, explicou-me que a TAP estava na mira de toda a gente da aviação, pelo que tinha acontecido, e disse-me: «Se calhar, até admitia trocar onde estou, que é uma coisa muito madura, pelo desafio, porque acho que há um potencial enorme.»

Fiz-lhe uma pergunta para o elucidar muito rapidamente: «Quanto é que ganha?» Ele disse: «Ah não, tenho perfeita ideia de que não posso ganhar o mesmo, a TAP tem uma outra dimensão, o País...» E eu perguntei: «Não,

não, quanto é que ganha?» E ele continuou: «Não, já disse, é pelo projeto!» E eu insistia: «Quanto é que ganha?» E ao fim de muitas insistências, ele disse: «Bom, só porque a pergunta é essa, ganho 15 milhões de euros limpos por ano, mais bónus.»

Isto para lhe explicar o que é que pode ser absolutamente muito e ao mesmo tempo relativamente pouco em certos contextos.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Era CEO?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Esse senhor era CEO de uma companhia aérea.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Pois, aí está uma grande diferença, é que esse senhor é CEO de uma companhia aérea, aqui há um contrato para dar conselhos — eu não tenho nada contra.

Se o Sr. Doutor quisesse pagar 1,6 milhões de euros, era a sua opção. A questão é que era uma empresa pública, do Estado, e que, depois, eventualmente chegou...

Protestos do Dr. Diogo Lacerda Machado.

Era maioritária! Não foi isso que fizeram, não reverteram para os 50 %.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Posso esclarecer esse propósito?

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Não, que vou acabar a minha intervenção. Mas a seguir, se quiser, pode responder, obviamente.

Avançando para a recompra — e aí tem enquadramento para responder o que entender —, o Ministro Pedro Marques, em abril de 2016, disse que o Sr. Doutor deu um contributo muito importante nas negociações. Gostaria de saber, efetivamente, o que é que fez e qual foi o contributo durante o processo.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, primeira questão: a TAP deixou de ser uma empresa pública em 2015, por força daquilo que foi a reprivatização, mas nem sequer com a reconfiguração voltou a ser uma empresa pública.

É muito simples, deixou de entrar no perímetro do Estado, saiu das contas do Estado, saiu do défice público. Houve discussões, e eu estive em várias, quer com o INE (Instituto Nacional de Estatística) ou o Eurostat, e, portanto, a TAP passou a ser uma sociedade anónima onde também havia capital público, mas a reger-se segundo as regras do mercado, como eu aliás disse na minha declaração inicial.

Portanto sobre isso, clareza absoluta. Insisto, aquilo que se pagou ao Eng.º Fernando Pinto, na minha opinião, foi pouco para aquilo que ele merecia.

Dito isto, a minha contribuição para a negociação foi, sob a orientação do Governo, negociar. Foi negociar tendo, aliás, também já disse, como interlocutor, o Dr. Diogo Perestrelo, que era o advogado da Atlantic Gateway.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Faço essa correção: é, então, uma empresa com capital público. No final dessa negociação que fez, o Estado ficou, segundo o Tribunal de Contas, com maiores responsabilidades na capitalização da empresa, bem com uma maior exposição aos riscos adversos da empresa. Isto é verdade?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, a verdade infirmou ambas as coisas. O Estado, até 2020, até à anormalidade absoluta, não pôs nem foi chamado a pôr mais dinheiro e, pelo contrário, o passivo pelo qual podia, hipoteticamente, responder — responderia, certamente —, com a carta de conforto, entregue na noite de 12 para 13 de novembro, foi pago.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Voltou agora a criticar a carta de conforto e eu queria ler aqui um parágrafo do Tribunal de Contas: «Após o novo acordo, a dívida financeira não garantida contraída pela TAP antes da reprivatização foi classificada como dívida de risco do Estado, tendo sido remetida a cada um dos oito bancos uma declaração aprovada em AG (assembleia geral) da PARPÚBLICA, reforçando as obrigações decorrentes das cartas de conforto, por elas subscritas em 2015, o que, no limite torna a PARPÚBLICA única responsável por aquela dívida perante as instituições financeiras.» Então, na recompra houve um reforço desse compromisso.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, Sr. Doutor, a carta de conforto foi destruída quando se fez a renegociação com os bancos, como referi há pedaço. E, portanto, efetivamente, o que aconteceu foi o contrário desse juízo de probabilidade feito pelo Tribunal de Contas, certo? O que aconteceu foi o inverso.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — O Tribunal de Contas analisou os documentos que foram disponibilizados e tem esta conclusão, exatamente a contrária da do Sr. Doutor. O que gostava que me explicasse é porque é que o Tribunal de Contas estava errado. O Tribunal de Contas — e posso ler aqui, até, outro parágrafo —: «... consubstancia, no limite, o compromisso de

pagamento dessa dívida, que resultou da negociação com o parceiro privado e foi reforçado no âmbito da operação da recompra.»

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sugiro que o Sr. Doutor veja também a resposta que o Governo deu a essa auditoria, porque eu ajudei a fazer parte dos parágrafos, e um deles era justamente a explicar que esse juízo de probabilidade se veio a verificar, veio a ser infirmado. O que aconteceu foi o contrário do juízo. Agora, volto a dizer aquilo que disse há pedaço: não tenho razão para achar que o Tribunal de Contas fez um juízo incorreto naquela circunstância, e, aliás, o que o Governo a seguir respondeu foi: «olha que não vai ser bem assim», e felizmente o Governo tinha razão.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Se o Governo tinha razão, já é outra discussão, mas já lá vamos.

Deixe-me perguntar-lhe outra coisa agora, relativamente aos fundos Airbus. Ainda há pouco, o senhor reforçou que fizeram toda a diferença, e que foi o compromisso para manter os fundos Airbus na TAP durante os 30 anos, que virou a mesa do jogo. Poderia explicar, porque, há pouco, não percebi bem como é que mudou a mesa do jogo?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Virou a mesa do jogo porque o principal beneficiário desse dinheiro passou a ser o Estado. Isso era um dinheiro que a Atlantic Gateway pôs na TAP para seu o benefício e depois iria sozinha com a companhia. O que se passou foi que o acionista privado deixou lá o mesmo dinheiro, só que passou a ser minoritário e o Estado é que passou a beneficiar, insisto também naquilo que disse, isso corresponde a uma motivação essencial. A TAP foi vendida por 10 milhões de euros, certo? Foi vendida por 10 milhões de euros! E é público que três anos e meio depois valia 1000 milhões. E, portanto, a diferença — lá estamos na aritmética —,

são 990 milhões, está a ver? E quem era o principal beneficiário dessa valorização? O maior acionista. Quanto é que pôs na TAP, desse dinheiro? Zero. Acho que isto é relativamente simples.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sobre essa natureza dos fundos Airbus, disse, do que apurei, que teve conhecimento em 2016 e que pediu explicações a Fernando Pinto para perceber a racionalidade do negócio. Gostaria de lhe perguntar se, em 2016, a tutela também sabia do processo e da origem dos fundos Airbus.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não lhe consigo dizer isso. Soube há pouco tempo, veja bem, que terá havido reuniões na PARPÚBLICA. Eu não assisti, mas terá referido isso aqui, não estive nessas reuniões nem tinha de estar. E, portanto, o que lhe posso dizer é que antes de 4 de fevereiro de 2016, antevéspera da assinatura do Memorando de Entendimento, não tive nenhuma conversa com ninguém do Governo sobre esse assunto.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Confirma também que os 55 milhões pagos a David Neeleman não saíram da TAP, certo?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — E essas prestações estão lá, mas, efetivamente, para não haver uma litigância judicial, pagou-se os 55 milhões a David Neeleman.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, eu disse que não tive nenhum envolvimento sobre essa transação e volto a dizer aquilo que

disse: creio que o princípio inscrito no artigo 437.º do Código Civil sobre a alteração superveniente nas circunstâncias, leva-me a não compreender exatamente as razões, a motivação e o alcance dessa transação, mas fui completamente alheio a ela e, portanto, não consigo dizer mais do que isto.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — O Sr. Doutor também não esteve envolvido num processo de privatização e já falou aqui uma hora sobre esse processo e, por isso, o que lhe estou a perguntar é, relativamente a estes 55 milhões de euros, se foram pagos, tendo em conta uma cláusula que o senhor, essa sim, renegociou, porque aquele prazo dos 30 anos desapareceu, e por isso seria legítimo ou não que esses 55 milhões tivessem servido como compensação. E, já agora, que disse que achava que era uma má decisão, pergunto-lhe porque é que era uma má decisão.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Porque, tal como expliquei há pedaço, em primeiro lugar, essa história dos 30 anos terem desaparecido das prestações acessórias é absolutamente indiferente, tem a ver com o regime legal...

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — *Por não ter ficado registado na gravação, não foi possível transcrever as palavras do orador.*

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, é muito simples, Sr. Doutor, não sei se é jurista.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Não sou jurista.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Então, vale a pena saber em que condições é que podem ser reembolsadas prestações acessórias ou

suplementares e vai perceber que, em circunstância alguma, a TAP teria condições, até ao dia em que fizesse uma hipotética IPO, de reembolsar essas pessoas acessórias, que, como, aliás dito, repetidamente — olhe, pelo Comendador Humberto Pedrosa —, eram para lá ficar e lá ficaram; e lá ficaram! Portanto, eu diria que é apenas uma construção que não tem mais alcance do que isso. Agora, volto a dizer, no meu entendimento, a pandemia alterou de tal modo as circunstâncias, que todo aquele conjunto de acordos que tinham sido estabelecidos, verdadeiramente, estavam feridos por essa disposição legal no sentido de alteração superveniente das circunstâncias, desfigurá-los completamente e abrir caminho à sua resolução ou à sua modificação, que é o que encontra na disposição do Código Civil.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Pedro Nuno Santos disse que David Neeleman tinha direito a prestações acessórias de 224 milhões de euros e no momento em que o Estado se tornasse maioritário o privado ia pedir esse dinheiro, o Estado não ia aceitar, ia disputar, salientando que a melhor decisão foi pagar os 55 milhões de euros. E o que me está a dizer é que discorda desta análise, certo? Discorda desta análise jurídica inicial e, por isso, foi uma má decisão.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não sei se foi uma boa ou má decisão, eu enunciei o meu entendimento jurídico do que acontecia naquele contexto e naquelas circunstâncias, certo?

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, posso só não gastar o tempo para repetir a questão?

O Sr. **Presidente**: — Com certeza.

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

Acho que não vou voltar a ler a citação. Estou só a perguntar se discorda da análise jurídica que o ministro fez, em primeiro lugar, e, em segundo lugar, então, se foi uma má decisão.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Se foi uma boa ou má decisão, não tenho como escutiná-la porque não tive nenhum envolvimento e, portanto, não sei que razões, motivações, determinações ou decisões lhe estão subjacentes. O meu entendimento é que, por força da alteração das circunstâncias, que foi radical, absoluta, com a covid, os direitos e deveres que existiam naquele conjunto de acordos estavam praticamente todos inutilizados.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Não vou tentar uma quarta vez, vou assumir isso como uma discordância.

Havia um empréstimo obrigacionista da Azul de 120 milhões de euros e na recompra mudou para 90 milhões da Azul e 30 milhões do Estado. Há bocado, já ouvi um pouco o *spin* — perdoe-me a expressão — de dizer que foi uma defesa do Estado. Gostava de saber como é que foi uma defesa do Estado a Azul ficar com mais 30 milhões em caixa e o Estado assumir mais 30 milhões em responsabilidades financeiras.

Para além disso, sobre as situações de incumprimento imputáveis à PARPÚBLICA, passou a haver aqui uma cláusulazinha em que se a Atlantic Gateway exercesse a opção de venda, já aqui falada, venderia as suas ações pelo referido preço, mais um prémio de 20%, correto?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sim, sim, muito bem, Sr. Deputado.

Primeiro, quanto ao propósito do empréstimo obrigacionista — eu próprio emiti a minha opinião, mas a decisão não foi minha; no entanto, acho que a decisão foi boa — era o de pôr o Estado também do lado do empréstimo obrigacionista, com uma posição menor, para garantir que se houvesse assembleias de obrigacionistas, o Estado estava lá e manifestava a sua vontade e condicionava as vicissitudes que viesse a haver nesse empréstimo obrigacionista. Ainda bem que lá estava, creio que ainda lá está.

Segundo, já agora, devo dizer-lhe, isto é marginal, mas tanto quanto nos foi dito, foi a melhor aplicação financeira que a PARPÚBLICA fez nesse ano. Vou repetir: foi a melhor aplicação financeira, do ponto de vista da remuneração, que a PARPÚBLICA fez nesse ano, e creio que as contas da PARPÚBLICA darão expressão a isso mesmo.

Terceiro, volto a dizer que essas cláusulas, a propósito de acréscimos, são cláusulas absolutamente padrão em acordos parassociais, destinam-se a superar bloqueios que existam e são cláusulas que só funcionam, depois de vários mecanismos prévios, para superação de conflitos. E, sobretudo aí, era porque, como deve calcular, o Estado quis garantir a possibilidade, se fosse caso disso, de pôr a Atlantic Gateway fora.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Nesta operação, para terminar o tema da recompra, mais de 90 % dos encargos com consultoria e assessoria foram suportados pela TAP, quase 4 milhões de euros. Da consultoria, sabe quem é que recebeu este dinheiro, quem é que postou estes serviços?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Com a recompra?... Com a configuração?...

O Sr. **Presidente**: — Pode voltar a fazer a pergunta, Sr. Deputado?

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Posso, Sr. Presidente. Sim, é na recompra, em 2017, segundo a auditoria do Tribunal de Contas, de 3,6 milhões de euros.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não faço a menor ideia do que me está a dizer. Olhe, como sabe, a mim não me pagaram nada.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Eu não disse que foi a si.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Eu sei, eu sei. Estou só a dar-lhe o meu testemunho direto. E, olhe, não houve mais advogados, não houve consultores financeiros e, portanto, isso... Olhe que não tenho a menor ideia de que tenha sido pago; vou dizer mesmo assim: não tenho a menor ideia de que tenha sido pago o quer que seja sobre isso, porque eu não tive remuneração e o resto das pessoas eram todas pessoas do Estado, que estavam a desempenhar as suas funções normais. Confesso-lhe que não faço ideia de onde vem isso, não sei.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Aqui, na auditoria, está claro ao dizer que a recompra teve 6,6 milhões de encargos, tendo o acionista público suportado, através da PARPÚBLICA 2,9; a TAP 3,6 e o acionista privado 0,1. Depois, quando se olha especificamente para a rubrica como consultores, assessoria e outros, aparece então aquele valor mais pequeno que eu lhe dizia há pouco. Mas também posso aproveitar o intervalo para recapitular isto e...

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Vamos lá ver, tem de considerar que o Estado pagou aqueles 11 % de ações ao mesmo preço a que tinha vendido e, portanto, aí nessa conta também estará esse valor, que não

é muito significativo, como a venda tinha sido muito barata, a recompra também, desse ponto de vista, foi igualmente barata.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — O encargo da recompra das ações é de 2.6 milhões e, efetivamente, os encargos da consultoria são de 3.6 milhões. Mas eu, no intervalo, vou... Depois, na segunda ronda, volto a este tema. Muito obrigado.

Disse há pouco também, aponte aqui, que um dos reparos dos Tribunal Constitucional sobre a devolução é que a dívida tinha sido — já não sei bem a expressão — ou quase toda, ou muito parcialmente, paga até à pandemia. Gostava de saber como é que foi paga, se não se pagou a dívida com a emissão de novas obrigações.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, Sr. Deputado, dou-lhe a resposta. Não sei se deu conta, mas creio que já foi dito aqui, que o chamado rácio da alavancagem da TAP desceu de onze ponto qualquer coisa para cinco, e, portanto, a TAP reduziu muito substancialmente a dívida e não foi com os empréstimos obrigacionistas, porque já vinha sendo paga antes dos empréstimos obrigacionistas.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Tenho muitas perguntas sobre a nacionalização, mas acho que vou deixar para a segunda ronda, porque são muitas, e queria voltar à operação do Brasil; primeiro, para lhe perguntar como é que se chega a esses 13 mil milhões de euros que disse, não foi?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — O Sr. Deputado Paulo Moniz é que... Não sei sequer ajudar a apurar os 13 milhões.

O Sr. **Presidente**: — Neste momento talvez não seja oportuno. Peço imensa desculpa.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Presidente, com certeza.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mais de 1000 milhões de euros, menos de 1000 milhões, estavam, acho eu,....

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, a expressão relativa do Brasil na estrutura de receitas da TAP, de 2005 em diante, chegou a atingir os 30 %. É uma conta grosseira, que pode ser feita com maior fineza, com certeza, mas se fizer essa conta grosseira dá-lhe uma quantia dessa ordem de grandeza. Pode ser menos, mas se calhar pode ser mais.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Doutor, se calhar também lhe pedia que, se pudesse — não agora —, fizesse essa conta grosseira para o resultado líquido, em si, porque era um número que, realmente, à Comissão dava jeito ter. Mas, se calhar, podemos aproveitar o intervalo para essas contas e, depois, perceber qual é o resultado — não só a receita, mas uma conta grosseira do resultado líquido.

Até porque, do que vejo das contas da M&E Brasil, de 2005 a 2010, a empresa perdeu grande parte da base de clientes e os custos, por isso, obviamente caíram, mas as receitas caíram muito mais e o EBITDA foi sempre a negativo.

Por isso, como é que daqui, depois, tiram também resultados positivos?

O grande resultado — do que eu vejo, olhando para os dados da ANAC do Brasil — foi que a TAP passou de uma quota de mercado de 9,5 %, em 2007, para uma quota de mercado de 9 %, em 2019. Por isso,

aquilo que efetivamente sabemos, e esse dado não é assim tão grosseiro, é que temos perdas de 1000 milhões, que foram as imparidades até fim de 2021.

Assim, pergunto-lhe: olhando para estes dados, como é que isto foi um bom negócio para a TAP?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — A primeira coisa que devo dizer, Sr. Deputado, é que esses 9 % da ANAC, provavelmente, são apenas os passageiros com destino e origem em Lisboa, ou em Portugal.

A quota de mercado da TAP Brasil-Europa, que é a que conta para este efeito, andou sempre bem acima dos 20 %, daí a anormalidade dela.

Bom, já agora que fala nisso, talvez valha a pena que saibamos todos que muitos foram os anos em que a maioria dos passageiros da TAP não tinham nem origem nem destino em Portugal. Aliás, é nessa medida, especialmente, que ela contribui de uma maneira muito decisiva para a exportação de serviços.

Vou repetir: houve muitos anos em que a maioria dos passageiros que viajaram na TAP não tinham nem origem nem destino em Portugal. Foi isso, aliás, que, como eu disse na declaração inicial, tornou a TAP numa companhia maior, melhor e mais multinacional.

Portanto, Sr. Deputado, esses 9 %, provavelmente, correspondem aos passageiros com destino ou origem em Portugal, com o Brasil. Aliás, por estranho que pareça, as rotas mais rentáveis da TAP, em muitos casos, são pares de cidades que não têm nada que ver com Portugal, tais como Fortaleza-Estocolmo — e estou a dar exemplos avulsos — ou Oslo-Belo Horizonte, porque é sobretudo esse o tráfego que em Lisboa usa o *hub*.

O *hub* é uma plataforma giratória redistribuidora de tráfego, e, portanto, admito que esse número que tem aí corresponda a isso.

Volto a dizer: é uma conta relativamente grosseira, mas a propósito do impacto nos resultados, o Sr. Deputado, se calhar, consegue fazer a conta mais depressa do que eu, porque pega nos elementos de informação que tem e chega lá num instante.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Bernardo Blanco, relembro-lhe que lhe restam 4 segundos do seu tempo, para utilizar.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sim, vou terminar, Sr. Presidente.

Agradeço que confirme só esta informação: era o único administrador que queria manter esta operação em aberto?

Muito obrigado pelas respostas.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não.

O Sr. **Presidente**: — Vamos então passar para a última intervenção antes do intervalo. Pelo Partido Comunista Português, tem a palavra o Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Dr. Diogo Lacerda Machado, muito boa noite, muito obrigado pela sua presença. É um gosto vê-lo, desde anteontem.

Eu ia ainda a três ou quatro temas, digamos, nas questões que pretendo colocar, começando pela questão da Varig Engenharia e Manutenção S.A., a Manutenção e Engenharia Brasil.

A TAP adquiriu a VEM em novembro de 2005 e o senhor esteve, como já explicou abundantemente, diretamente envolvido no processo. Esteve como administrador não-executivo da VEM até ao fim de março de 2007.

Não tornando completamente inútil a reunião que tivemos na Comissão de Economia, que foi marcada, um bocado, como manobra de diversão da Comissão de Inquérito, naquela manobra em que o PS e o PSD têm estado empenhadíssimos, o senhor tentou explicar a razão fundamental do passivo a descoberto, dos problemas económico-financeiros acumulados, daqueles números de desastre que a VEM apresentava e deixava acumular — o que terminou com uma dívida ao grupo TAP de 1,8 mil milhões de reais, um passivo a descoberto que foi até aos 1581 milhões — associando essa situação, fundamentalmente, a todo um conjunto de dívidas contingentes que vinham do passado, litigâncias, pendências, etc., etc.

Ora, eu queria começar por lhe perguntar se, quer na chamada «*due diligence*», na aquisição da VEM em que participou, quer na sua permanência como administrador não-executivo, alguma destas situações o surpreendeu.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, muito obrigado, gosto em revê-lo, como habitualmente.

Eu não participei na *due diligence*, que foi feita depois do acordo de compra, porque não havia tempo; porque era preciso socorrer a Varig, para que ela pudesse continuar a voar; porque os comandantes da Varig tinham de levar dinheiro para pagar o combustível e as taxas de aeroporto...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Desculpe, só um parêntese: recorde-nos, por favor, em que momento o acordo de compra foi assinado. Antes da *due diligence*?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Em novembro de 2005, aliás, como bem referiu o Sr. Deputado.

Eu não participei nessa *due diligence*, e depois torno-me administrador não-executivo... já agora, deve ser um hábito, sem remuneração, mas isso agora pouco importa. Não escondo que a TAP a partilhou comigo e com o Sr. Eng.º Jorge Sobral, que era o único administrador português da TAP com a responsabilidade da manutenção e que, naturalmente, passou também a ter a responsabilidade sobre a VEM, e ganhámos consciência de que era uma herança pesadíssima. Sim, ganhámos consciência.

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

Eu não sei se alguém sabia disto, mas confesso que não tinha ideia de que a VEM tinha sido comprada pela TAP e que só depois é que se procurou saber o que é que lá estava, em termos da situação económico-financeira.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Isso mesmo. Enfim, havia uma informação sumária sobre o que lá estava e que, depois da *due diligence*, foi confirmada.

Agora, vou explicar-lhe a medida a seguir, ou seja, em que ninguém foi iludido ou enganado, e isso é importante que se sublinhe. O problema era começar a detalhar as tais contingências por aí abaixo e, depois, ter informações díspares de sociedades de advogados diferentes, brasileiras, em que alguns diziam que aquelas contingências, afinal, podiam ser ainda maiores do que tinha sido identificado inicialmente.

Agora posso dizer-lhe, como aliás tenho repetido, que a realidade mostrou que algumas dessas perspectivas mais assustadoras não se concretizaram. Portanto, aquela que era a informação sumária, inicialmente facultada pela própria Varig, e que a *due diligence* depois verificou, não era muito diferente do que o que realmente veio a verificar-se.

Volto a dizer que ainda neste ano, como sabe, boa parte das contingências foram desaparecendo sem que se tivesse de pagar o que quer que fosse.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, temos aqui duas questões. Uma é, digamos, a afirmação de que as contingências se foram resolvendo com o tempo, o que levaria a concluir, por exemplo, que o passivo a descoberto e as situações de resultados negativos viriam a equilibrar-se gradualmente.

Porque é que aconteceu exatamente o contrário, com o passivo a descoberto a passar de 218 milhões para 1581 milhões? Se as pendências e contingências se foram resolvendo, porque é que o passivo era cada vez maior?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Vamos lá a ver, Sr. Deputado, a questão foi ir constituindo provisões por excesso, para não ter mais surpresas para diante.

O que importa que lhe diga é... Bom, eu saí em março de 2007 e daquilo que era a expressão relativa do que ali estava, na altura, nos vários cenários desenhados, eu soube depois, designadamente quando me tornei administrador da TAP, que boa parte do que tem expressão contabilística não tem já expressão, não teve sequer expressão substantiva. Está a ver?

Mas, como deve calcular, foi um exercício de prudência elementar ir constituindo, largamente, provisões. Aliás, dentro daquela lógica... Havia a expectativa, por parte da TAP, de que, em sete ou oito anos, não só recuperava o investimento como o viabilizava e o ativo passava a ter valor. Manda a prudência que se faça tão depressa quanto possível o provisionamento todo, para, daí para diante, passar a ter — não más notícias — melhores notícias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Vou confessar-lhe uma dificuldade minha: tenho muita dificuldade em compreender que uma dívida ao grupo TAP que começa em 13,4 milhões e acaba em 1856 milhões resulte da opção estratégica de constituir provisões — estou a falar da VEM —; e que o passivo a descoberto, que começa em 18 milhões e acaba em quase 1600 milhões, seja uma opção estratégica de constituir provisões.

Isto é como uma pessoa começar a barricar as janelas e depois estar dentro de uma outra coisa qualquer que não são janelas.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Já agora, Sr. Deputado, parte desses valores que refere são reais, não são euros.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Deputado, em reais, em euros ou em dólares, passar de 218 para 1581 é obra!

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Seguramente, mas se for em reais é um bocadinho diferente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em todo o caso, as imparidades...

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — É bastante diferente de euros ou... Pode ser um quinto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O problema aqui não é propriamente a taxa cambial, é porque a imparidade de mais de 1000 milhões de euros lá ficou. Pronto, isso é outra questão.

De qualquer forma — e comentará, certamente —, há aqui dois aspetos que me parece que são substantivos do ponto de vista, até, da legalidade destas operações.

É que a TAP comprou a VEM sem *due diligence* e sem autorização do Ministério das Finanças. Esta questão foi discutida ou não foi discutida?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, não, não, não.

Primeiro, foi facultada informação, pela Varig, sobre o que havia e uma declaração de honra, firmada, dizendo que, no essencial, aqueles elementos de informação expressavam com fidelidade, atualidade, a situação económico-financeira da empresa.

Segundo, a *due diligence* não extraiu conclusões muito diferentes disso. Depois é que com o... Olhe, até coisas que nem sequer estavam na contabilidade da VEM apareceram a seguir. Porque, de repente... Aliás, como era a única empresa — insisto — do grupo Varig que tinha tesouraria, tinha *cash*, de repente, apareceram reclamações de todo o tipo, subsidiárias e por aí fora. Essas coisas começaram a aparecer a seguir, particularmente quando se tornou evidente que a Varig falia e que, portanto, esse universo de credores da massa falida da Varig nada receberia, como creio que nada recebeu. Está a ver?

Portanto, o que eu lhe estou a dizer, de memória, é isso.

Segundo, volto a dizer: a expressão contabilística que está não corresponde, manifestamente, ao valor efetivo que foi pago ou tenha de ser pago. Isso, a experiência... Volto a dizer: saí em março de 2007, no último dia de março; voltei a tomar contacto com esta realidade em 2017, 10 anos depois. Havia o exercício de projeção da TAP que achava que em sete anos recuperaria e pagaria. É o que lhe posso dizer.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, só para fechar este capítulo, a evolução das contas da VEM correu conforme o senhor previa ou correu pior do que o senhor previa, durante aqueles anos todos, até 2019?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Ah, eu posso dizer que no exercício, enquanto lá estive, que fomos fazendo... Vamos lá ver, eu era administrador não-executivo, mas, naquilo que foi sendo apresentado no Conselho, havia a ideia da tal projeção de que, em sete ou oito anos, não só se recuperaria, como seria uma unidade muito interessante em função dos custos francamente mais baixos que havia. Portanto, objetivamente, sim, aquilo que o Sr. Deputado diz não correu como a TAP previa. É assim que vou dizer, não como eu o previa, mas como a TAP previa.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Há um tema relativamente à VEM que também tem sido recorrente, quer nesta reunião, quer ao longo do tempo, que é a ideia de que a VEM abriu a porta do Brasil para a TAP. Até se chegou a falar nos voos triangulares Lisboa-Rio-São Paulo.

Ora, antes de a TAP comprar a VEM, as rotas do Brasil representavam já 30 % das receitas da TAP e a TAP operava 40 ligações entre o Brasil e a Europa, com voos diários para São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Recife e Fortaleza, e cinco ligações por semana a Natal. Isto foi antes de comprar a VEM, são dados de 2005. Com o crescimento do turismo naquela altura — 100 milhões de dólares de investimento do Ministério do Turismo em 2006 para a promoção turística —, a TAP estava a crescer no Brasil e estava com uma implantação fortíssima no Brasil, portanto, não é bem verdade aquele desenho dos voos triangulares e mais nada, pois não? Já lá estava a TAP em força.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Era bastante, a ideia que eu tenho é que era bastante. Sr. Doutor, aí a cronologia que diz, não sei bem. Eu lembro-me de ir ao Brasil e ter de ir numa companhia chamada Transbrasil, por exemplo, a Salvador, olhe, com a Sr.^a Deputada Odete Santos. Essa

companhia, aliás, também faliu e acabou pouco depois. Isto para ir a Salvador, por exemplo, como aí refere.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pronto, é que esta ideia de que a TAP praticamente ia lá uma vez de vez em quando e tal, não. Não foi a VEM que abriu a porta do Brasil porque a TAP já lá estava.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, foi a VEM que abriu a porta do Brasil, volto a dizer, citando o caráter absolutamente extraordinário e totalmente desequilibrado dessa operação. É como lhe digo, este senhor, que é um crítico feroz de tudo o que foi feito na TAP, chegou a essa conclusão.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu queria passar agora para 2015, a ressaca da privatização, para aquela reunião que correu muito mal com a Atlantic Gateway, com o Ministro Pedro Marques, ou sob a sua égide. Falou aqui que o processo de privatização estava repleto de «dificuldades e problemas», foi a expressão que usou. Perante aquele quadro de inicial inflexibilidade da Atlantic Gateway, a reversão da privatização era uma opção real e havia até a dada altura uma forte probabilidade. Foi isso que nos transmitiu. Era mesmo? Ou era *bluff*?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, era mesmo, Sr. Deputado. Quando acabou essa reunião, acho que o Sr. Eurodeputado Pedro Marques não leva a mal, mas eu disse: «Sr. Ministro, vou fazer-lhe uma confissão. Conhecemo-nos há pouco tempo, mas acho que a maneira como estive nesta reunião é exemplar, porque eu tinha posto na rua o Sr. David Neeleman e o Sr. Comendador Humberto Pedrosa. Eu tinha-os posto na rua, porque a maneira como lhe falaram, acho que a sua paciência hoje garantiu

que ainda há aqui, talvez, algum espaço para se compor isto, porque acho que isto foi mau demais.»

Sobre as fragilidades do processo de privatização, que eu saiba, e isso já é evidente para todos, quando foi feita a transação, o consórcio ou o agrupamento, já não era o mesmo do princípio. No princípio havia um fundo norte-americano chamado Cerberus, que depois se esvaneceu, desapareceu.

Depois há um 1.º parecer preliminar da ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil), que eu diria que é um exemplo extraordinário a propósito do cumprimento da regulamentação e particularmente do Regulamento (CE) 1008/2008 comunitário. O parecer é mais ou menos isto: talvez sim, no entanto, porém, contudo, todavia, e por aí fora.

Como sabe, tinha de haver um 2.º parecer final depois de concluídas todas as formalidades. Faltava a parte da OPV (oferta pública de venda) dos trabalhadores. Ou seja, confesso que, e não fui apenas eu, aí vi sumariamente, mas tinham sido identificadas tais fragilidades, e sobretudo um aspeto determinante. Estava muito longe de ser concluído o processo de privatização, faltava ainda muita coisa. Aliás, só se veio concluir meses ou um ano depois.

Como lhe digo, a seguir a essa reunião, fiquei convencido que a reversão vinha depressa para cima da mesa. Fiquei convencido e muito apreensivo, porque sabia que a TAP estava muito mal, do ponto de vista financeiro.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas então havia um conjunto de ilegalidades que davam fundamento a essa reversão?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, não sei se eram ilegalidades, por isso é que uso as palavras com cautela. Fragilidades e

vulnerabilidades, é assim que lhes vou chamar. Agora, não fiz nenhuma análise, nem vi fazer, ao ponto de poder dizer categoricamente que era ilegal.

Que o processo estava longe de estar concluído, isso sim. Foi, aliás, isso que permitiu criar um contexto para o diálogo e para a negociação.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É que, então, o quadro de opção política que se coloca é de que o Governo opta por manter na TAP o privado, que, a largo título, ilegitimamente, estava na companhia. Porque não é uma questão apenas de dificuldades. Havia, até do ponto de vista do Tribunal de Contas, em termos de processo que não se cumpriu — visto prévio, entre outros —, um conjunto de situações que não estavam validadas juridicamente, relativamente às quais havia um libelo de ilegalidades que estava em cima da mesa. A questão é: o Governo optou por, na negociação, passar por cima dessas situações e colocar a TAP numa reversão de privatização, que pelos vistos não era *bluff*, era mesmo uma possibilidade.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, o que se fez a seguir foi corrigir, aproveitar, como eu aliás fui dizendo, transformar um problema numa oportunidade para uma solução. O que se fez foi corrigir, compor, garantir a legalidade do procedimento.

Agora, deixe-me dizer uma coisa que acho que é muito importante, em função do que, e bem, suscita e coloca. É que, no meu entendimento — provavelmente só o meu, mas era o meu —, a questão não era só a reversão. Insisto: a reversão, que obrigava a devolver o dinheiro, elementar, acabava com a TAP. A reversão acabava com a TAP. A TAP não tinha dinheiro para salários, Sr. Deputado. O Sr. Eng.º Fernando Pinto disse-me a mim que a TAP não tinha dinheiro para pagar salários.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em 1999 dizia o mesmo.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Em 1999?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Quando era inevitável e indispensável privatizar a TAP e vendê-la à Swissair.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Bruno Dias, peço mesmo para evitar o diálogo, porque já ultrapassámos o tempo.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — O meu entendimento, como, aliás, procurei explicar, é de que a ponderação que o Governo tinha de fazer e fez foi de corrigir, entrando num processo que estava em curso e pendente, limpando-o de hipotéticas ilegalidades, aproveitando, aliás, isso para justamente o transformar num processo irrepreensivelmente legal, como o Tribunal de Contas depois veio a confirmar. A outra alternativa, da reversão, acho que provavelmente matava a TAP.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Dr. Lacerda Machado e Sr. Deputado Bruno Dias.

Estamos em condições de terminar a nossa primeira ronda. Vamos interromper a nossa sessão para fazer 10 minutos de intervalo e regressaremos, então, dentro de 10 minutos para a segunda ronda. Até já.

Eram 21 horas e 18 minutos.

Está reaberta a sessão.

Eram 21 horas e 29 minutos.

Vamos, então, iniciar a segunda ronda. Como também já é conhecido, penso, do Dr. Lacerda Machado, são 5 minutos em continuidade para quem interpela e depois a resposta. Tem a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua, do Bloco de Esquerda.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Dr. Lacerda Machado, tenho duas perguntas de clarificação relativamente a algumas afirmações que fez.

Não se falou muito disto ainda, mas, entretanto, depois, a TAP foi para a EuroAtlantic Airways. A empresa foi uma das três que contestaram a ajuda do Estado à TAP e, portanto, tem uma má relação com a TAP. Isso já foi assumido. Também já disse que não considera que tenha havido um conflito de interesses na sua ida para uma empresa que inclusive...

O Sr. **Presidente**: — Peço imensa desculpa, pedia para fazermos silêncio, senão não conseguimos ouvir a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Eu só me quero ouvir a mim mesma, nesta altura, e já fico satisfeita.

Portanto, estava a dizer que já disse que não considerava que houvesse conflito de interesses, apesar de esta empresa ser uma das únicas três que contestaram a ajuda do Estado à TAP.

A EuroAtlantic, em 9 de janeiro de 2014, chegou a escrever uma carta ao então Ministro Pires de Lima a dizer que estava interessada na privatização da TAP e que queria consultar o caderno de encargos para a TAP. O que lhe pergunto é se sabe de renovados interesses desta empresa, uma vez que já teve interesse no passado na compra da TAP. Se esses interesses poderão ter sido renovados.

Em segundo lugar, e é isso que eu estava aqui concentrada a tentar perceber, disse-me há pouco, numa resposta, que não está muito certo de que

aquilo que era bom em fevereiro de 2020, ou aquilo que estava à beira de acontecer, seja agora bom, ou seja, o modelo de privatização e de compra. Pergunto se se referia ao facto de, antes da pandemia, se ter referido que o grupo Lufthansa estaria interessado em comprar a TAP, se era isso que dizia que podia ser bom em 2020 e que não é bom agora. E exatamente o que é que quer dizer quando, enfim, deixou aqui ficar no ar que há projetos melhores que outros para a TAP, que estaria disposto a trabalhar para uns e não para outros. Penso que deixou aqui uma série de ideias que não ficaram muito claras e que era importante que esclarecesse.

Finalmente, uma outra pergunta: quando disse que defendia a manutenção no Brasil, é notório que a tutela do Ministro Pedro Nuno Santos defendia o seu encerramento. Aliás, foi aqui dito que o Ministro Pedro Nuno Santos quis encerrar a unidade de manutenção do Brasil e que o seu fecho começa por pressão, ou por vontade da tutela. Pergunto-lhe se teve um diferendo com o Ministro Pedro Nuno Santos acerca desta matéria, já que era administrador e o Ministro Pedro Nuno foi tutela.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada, ainda sou administrador da EuroAtlantic Airways, mas por pouco tempo. Como expliquei anteontem, ao sexto convite que me foi feito, três deles antes de 2015, incluindo para CEO da própria EuroAtlantic Airways, fui declinando por razões de outra ordem, até porque não precisavam de mim, porque era, provavelmente, uma das companhias aéreas mais rentáveis do mundo.

É uma companhia portuguesa, integralmente portuguesa, criada de raiz por um senhor extraordinário chamado Tomaz Metello. Foi o próprio Dr. Tomaz Metello, que já tinha vendido em 2019 a companhia, uma das várias pessoas que me pediu e persuadiu a aceitar, num momento muitíssimo difícil da vida da EuroAtlantic. Foi negativamente discriminada, porque sei,

soube agora, que pediu apoio várias vezes ao Governo português e não lho foi concedido. Disseram-lhes, e eu ouvi, porque não era do povo.

Para ter uma ideia do que é que isto significa, a EuroAtlantic tradicionalmente operava no verão com um dos seus aviões, o voo da SATA para Oakland, na Califórnia. O Dr. Luís Rodrigues, no ano passado, disse-me que, para este ano, a SATA convidou a EuroAtlantic para apresentar uma proposta, creio que em janeiro ou fevereiro, para fazer o verão. Ainda por cima têm um avião relativamente novo, um Boeing 777, com uma ótima configuração. Acabou, apesar da simpatia, por entregar a uma companhia aérea espanhola, concorrente direta, que apresentou uma tarifa que ninguém percebe, mas porque esta companhia espanhola recebeu 40 milhões de ajuda do Estado espanhol.

As três companhias cujo modelo de negócio é similar à EuroAtlantic, em Espanha, todas receberam ajuda. A EuroAtlantic não recebeu. Certamente é uma das razões pelas quais, se calhar menos bem, mas é preciso compreender, se dirigiu a Bruxelas a propósito da ajuda do Estado à TAP.

Pode eventualmente no passado ter tido interesse na compra da TAP. Agora não tem nenhum, seguramente nem tem condições para nada disso, nem a conversa que tenha sequer havido. Pôde sobreviver graças ao balanço que tinha. Pôde sobreviver a toda a pandemia no chão, parada, mantendo sempre acima de 300 colaboradores e fazendo um esforço extraordinário os atuais acionistas. O mercado está a reerguer-se e, portanto, há boas perspetivas, mas não faz o mais pequeno sentido para a fase atual da vida da EuroAtlantic sequer falar no interesse na compra da TAP.

Sr.^a Deputada, em 2020, é relativamente simples. Em 2020, era, naquela circunstância, muito interessante aquilo que corresponderia à hipotética transação que esteve à beira de acontecer, particularmente na vertente do acordo do Sr. David Neeleman com a companhia aérea alemã

que foi aqui referida. Era só o Sr. David Neeleman que venderia, portanto, o Sr. Comendador Humberto Pedrosa permanecerá.

Mas o essencial, devo dizer-lhe, é que a ideia que nos foi transmitida — e eu acompanhei o Sr. Ministro da Infraestruturas Pedro Nuno Santos à conversa determinante nesse âmbito — foi que a Lufthansa estava entusiasmada com o investimento na TAP, queria desenvolver, efetivamente, o *hub* de Lisboa, o aeroporto era um terrível constrangimento. Mas, mais do que isso, a Lufthansa aceitava ser minoritária e aceitava os mesmos compromissos estratégicos. O que é que isto significa? Significa que a TAP continuava a ser uma empresa portuguesa, com a sua identidade, com a sua marca, com direção efetiva em Portugal, com emprego, com os fornecedores portugueses, a pagar os impostos em Portugal, a contribuir para a balança de pagamentos e de transações e a ser a maior exportadora de serviços em Portugal.

E agora devo dizer-lhe — eu assumo isto, eu quero acreditar que, quer com o Ministro Pedro Marques, quer ele, depois, com o Sr. Primeiro-Ministro — que a diferença era aproveitar aquele processo de reprivatização para que a TAP tivesse condições de ir para a mesa dos processos de consolidação defendendo o interesse nacional.

Com a transferência do controlo, a TAP podia ir parar não se sabe onde. Eu acredito que não completamente, porque a situação geográfica do País é um valor intrínseco que a companhia tem. Mas a diferença era essa, e é por isso também que eu digo que, na avaliação que faço, o que aconteceu até fevereiro de 2020 foi melhor do que em condições normais seria de esperar, porque se cumpriu, irrepreensivelmente, o que estava acordado, e a TAP valorizou-se daquela maneira.

Sobre se eu tive algum diferendo com o Ministro Pedro Nuno Santos sobre o fecho da unidade do Brasil, eu não tenho ideia de alguma vez ter falado com o Ministro Pedro Nuno Santos sobre este assunto.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Fátima Fonseca, do Partido Socialista.

A Sr.^a **Maria de Fátima Fonseca** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Diogo Lacerda Machado, faço-lhe duas perguntas muito breves, se me permitir.

Já teve ocasião de referir, designadamente na audição da passada terça-feira, que, quando em 2021 renunciou ao cargo de administrador não executivo na TAP, endereçou uma mensagem ao Conselho de Administração, afirmando que saía com satisfação por ter participado num processo que permitiu, entre outras coisas, assegurar uma gestão executiva profissional, orientada para o mercado, orientada pelo plano estratégico e pelo plano de negócios aprovado pelos acionistas.

Neste quadro, as duas questões que coloco são as seguintes. Em primeiro lugar, como compara o modelo de gestão no qual teve ocasião de participar ativamente e aquele que era seguido pela TAP anteriormente — uma vez que a TAP passou, como sabemos, por vários momentos, com várias características gestionárias e operacionais? Quais os elementos que destacaria, em termos diferenciadores, do modelo de gestão que foi adotado e qual o impacto, ou quais os impactos, que teve?

Em segundo lugar, já falámos todos, por diversas vezes, no desenvolvimento do *hub* nacional, que é, aliás, um dos aspetos-chave, como sabemos, do plano estratégico da TAP. Pedia-lhe, sem querer ser fastidiosa nesta pergunta, porque estamos sempre a falar do mesmo, que aprofundasse esta questão, porque julgo que é muito importante haver o estabelecimento inequívoco de qual é a real importância do *hub* para a TAP e para Portugal.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada, o que eu lhe direi sobre o modelo de governo da TAP, e imagino que não seja necessário ir muito mais para trás, mas, posso fazê-lo, porque também referi isto na terça-feira, é o seguinte: em plena pandemia, fechado em casa, escrevi um pequeno artigo, que ficou um bocado grande — eu tenho este problema de ter de explicar, até para ter a certeza de que o que estou a dizer é fundamentado e pode ser compreendido —, sobre a história da TAP até à entrada do que eu chamei «esse túnel negro», do qual não sabíamos bem se e como sairíamos.

Curiosamente, fiz isso vendo o que se passava no resto do mundo. O que lhe posso dizer é que há uma conclusão que eu extraio, que é a seguinte: durante a maior parte da sua vida, a TAP não existiu virada para o mercado e para servir o mercado. Tinha outros propósitos. Essa coisa da companhia de bandeira, eu acho que acabou em 1978. Costumo contar às pessoas que os exemplos maiores de companhias de bandeira eram a Pan-American e a TWA, que desapareceram, porque não souberam adaptar-se a um mundo liberalizado, pelo menos no mundo ocidental.

A TAP foi sendo, sucessivamente, obrigada a procurar, se quiser, novas missões e novas vocações. O fim da dimensão ultramarina de Portugal é um choque brutal para a TAP, uma mudança radical. A seguir, no período seguinte, a TAP não estava virada para o mercado e, aí sim, teve de ser, sucessivamente, ajudada pelo Estado. E quando nós entramos na CEE (Comunidade Económica Europeia) o contexto muda radicalmente, porque a TAP passa a ter de operar em mercado, e em mercado sujeito às regras da concorrência. Não aguenta muito tempo. Em 1994, é aprovado o primeiro resgate e reestruturação da TAP e, todavia, só em 2000, quando começa a privatização, em que a Swissair tomou a dianteira, é que o então Ministro Jorge Coelho acaba de vez com a gestão feita, essencialmente, por comissários políticos, pessoas que, com certeza, fizeram todas o melhor que

podiam, mas, manifestamente, nunca foram capazes de gerir a TAP com essa nova realidade virada para o mercado. E é nessa altura que vem a equipa do Eng.º Fernando Pinto, com mais três colegas brasileiros, e fica apenas um português na administração, que é o Eng. Jorge Sobral, que era o da manutenção.

E é uma luta incrível, porque o último dinheiro que tinha entrado, e o último que entrou até julho de 2020 foi em 1998, tinha-se esvaído dois anos depois. Portanto, o Eng.º Fernando Pinto, e a equipa dele, foi capaz de gerir a TAP, encontrando caminhos para o Brasil, sem um cêntimo de capital, o que era uma limitação terrível. Olhe, não conseguiu renovar a frota. A TAP voava com quatro aviões Airbus A340 comprados lá para trás — o primeiro foi entregue no dia 21 de novembro de 1994, o segundo, um mês depois, o terceiro, em abril de 1995, e o quarto, em maio de 1995 —, que eram aviões que gastavam mais 30 % de combustível do que os outros das outras companhias, nas mesmas rotas. Era impossível competir com isso. E ainda assim, o Eng.º Fernando Pinto, volto a dizer, superou-se, fez milagres.

Durante 15 anos, o Eng.º Fernando Pinto geriu a TAP, e bem, com uma espécie de unanimidade de todos os Governos, PS, PSD, sem distinção, e eu costumo dizer que o fez praticamente sem fiscalização. Até isso mostra como era um homem absolutamente sério.

Espantoso quando, depois da reconfiguração, em função daquela que é a exigência de a TAP operar no mercado, foi entendido que a gestão executiva quotidiana da companhia devia ser uma gestão profissional. E já agora, recordar-se-ão, no primeiro tempo, quem é que foi o Presidente da Comissão Executiva? O Eng.º Fernando Pinto. Aliás, esse foi um momento importante naquele diálogo, que foi quando foi dito «Não, o Eng.º Fernando Pinto pode, e deve, continuar», e a explicação do lado de cá, do lado de que eu estava, foi «Bom, isso resolve o problema, porque se ele foi o homem da

confiança de todos os Governos, de cores diferentes, durante 15 anos, seguramente não vai agora mudar».

Todavia, é de referir o grau de fiscalização continuada, de intervenção do Conselho de Administração da TAP e nos comités, na auditoria económica e financeira, dirigida pela Sr.^a Eng.^a Esmeralda Dourado, que fez parte do grupo indigitado pela PARPÚBLICA — deixem-me dizer, uma gestora absolutamente extraordinária, absolutamente extraordinária —, e eu fiquei como Presidente da Comissão de Estratégia, porque a missão era garantir o cumprimento dos acordos e dos compromissos estratégicos, portanto, o nível de acompanhamento, por parte do Conselho de Administração, e o efetivo controlo estratégico da TAP.

Os senhores têm à disposição atas do Conselho de Administração em que vão poder perceber como também a Atlantic Gateway teve ocasiões para entender que o controlo estratégico era o da TAP.

Eu achei, o Governo achou, que era um modelo virtuoso, e assim funcionou na perfeição até chegar a pandemia. O que verdadeiramente altera, radicalmente, todo o contexto é a chegada da pandemia e, depois, a dificuldade de saber como é que se reage perante um cenário absolutamente desconhecido. Quanto tempo isto vai durar? Fechamos a companhia de vez? O que é que é possível fazer? O que é que os outros estão a fazer?

Esta é uma longa história para lhe dizer, outra vez, que acho que, mesmo com o Estado a dominar integralmente a TAP, é óbvio que a equipa do Dr. Luís Rodrigues tem de gerir a TAP como se estivesse, que está, no mercado.

E, portanto, deixem-me dizer-vos mais uma coisa, e vou calar-me já de seguida, Sr.^a Deputada, para não maçar muito mais. Sobre a história do Porto, eu já falei inúmeras vezes — vou dizer assim, ele não se importa — com o meu amigo Rui Moreira. É simples, nós duplicámos a oferta de lugares à saída do Porto. Arranjaram-se os ATR (avião regional turboélice) para ter

uma ponte aérea, como eu dizia, passaram os passageiros do Porto a estar muitíssimo mais perto de todas as rotas da TAP, porque tinham um avião de hora em hora para fazer as ligações. Agora, a operação ponto a ponto do Porto, essa foi tomada de vez pelas *low-cost*, e nós não conseguíamos operar no Porto, não porque não quiséssemos, não podíamos porque não conseguíamos, porque a prática de *dumping* é absolutamente proibida. Mesmo que enchêssemos o avião, com a estrutura de custos que tínhamos, mesmo com tarifas próximas, para poder fazer a escolha, perderíamos dinheiro. Aliás, eu cheguei a dizer — volto a dizer, espero que ele não se importe — ao meu amigo Rui Moreira que ele tinha de começar por pedir para Portugal sair da União Europeia. Depois de Portugal sair da União Europeia, então, a TAP pode, provavelmente, voltar a operar para o Porto a perder dinheiro.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Dr. Lacerda Machado.

Sr. Deputado,...

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Presidente, peço desculpa, faltou só responder à questão do *hub*. Sem *hub* de Lisboa, a TAP não existia.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Moniz, do PSD.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, Dr. Lacerda Machado, nesta segunda ronda, queria voltar a perguntar-lhe o seguinte: se o negócio da manutenção no Brasil era aquele negócio virtuoso, o melhor negócio dos últimos 50 anos da TAP, nas suas palavras, por que razão acha que as finanças mandaram abrir um inquérito da IGF sobre o negócio? Nós não conhecemos, efetivamente, os resultados desta auditoria, vamos, aliás, fazer

o pedido deste relatório para que o possamos conhecer, mas porque é que acha que há esta dúvida do Ministério das Finanças ao ponto de solicitar uma auditoria ao negócio? Há aqui uma visão, ou pelo menos uma presunção de avaliação da qualidade do negócio, completamente díspar da sua.

Eu queria também relembrar-lhe — porventura sabe — que a PARPÚBLICA disse, na sua avaliação ao negócio da TAP, que a evolução dos resultados da manutenção, da operação da manutenção no Brasil, era muito negativa para as contas, prejudicando, inclusive, a totalidade dos resultados positivos obtidos no negócio da aviação e fazendo com que o global fosse fortemente negativo, penalizado pela operação do Brasil. Quer dizer, olhando para o global da companhia, ela estava prejudicada, fortemente prejudicada. São palavras da PARPÚBLICA, em princípio, representante do acionista, e, por conseguinte, é outra entidade a desmentir a sua visão idílica de melhor negócio do pacote.

Queria ainda perguntar-lhe em relação à avaliação que faz da gestão do Sr. Ministro Pedro Nuno Santos nesses últimos dois anos na TAP. Já vimos que tem esta paixão pelos aviões, conhece a companhia, tem uma ligação emocional ao negócio, o que é bom, mas também, se calhar, isto permite ter uma visão muito detalhada e muito próxima. Como é que avalia — e eu não estou aqui a fazer jogo político, já temos ambos experiência suficiente e nem lhe faria a pergunta neste sentido —, mesmo do ponto de vista das decisões que ele tomou, como responsável máximo, setorial, digamos, pela TAP, como é que avalia esta prestação?

Outra pergunta que lhe queria fazer é a seguinte: a TAP, de 2015, de um valor de 10 milhões de euros, de uma situação difícil, passa a ser, em 2019, uma companhia — como disse, e bem — apetecível, a ponto de a Lufthansa poder querer ser compradora.

O que é que, em quatro ou cinco anos, a faz passar de uma companhia profundamente deficitária, com problemas estruturais, para uma companhia

que cresce em voos, que cresce na capacidade de libertar valor e que se torna apetecível para uma avaliação de 900 milhões de euros?

Quer isso dizer: é a entrada do Estado ou é a gestão privada e o alavancar do conhecimento do negócio que a Atlantic Gateway, e em particular o Sr. David Neeleman — que, nas suas palavras, é um gestor brilhante nesta área e neste sector —, que vem trazer à companhia uma visão de negócio e que, independentemente de o Estado lá estar, a retira de uma situação de penúria para passar a ser uma companhia apetecível? Porque, como também já teve oportunidade de dizer na Comissão de Economia, não fora a pandemia e talvez até o negócio se tivesse concretizado.

Finalmente, há uma pergunta fundamental. Estamos agora, aparentemente, à beira de um processo de privatização e há aqui duas visões: o Sr. Primeiro-Ministro parece querer manter uma posição do Estado relevante como acionista, mas ouvimos uma dúvida razoável do Sr. Administrador Financeiro quanto a esta vontade de se poder concretizar.

E porquê? Porque ele diz, e bem, que os grandes grupos de aviação na consolidação podem não estar disponíveis a entrar numa companhia que tem uma ingerência política, na qual não têm controle. Porventura, alguns desses grupos podem até estar cotados em Bolsa e esta limitação na gestão, por haver a presença e influência do Estado, não ser compatível com os seus objetivos em termos de valorização de capital em Bolsa.

Portanto, gostava de ouvi-lo também sobre esta fase nova em que aparentemente vamos entrar, ainda com poucos dados. Não sabemos qual é a percentagem que vai ser privatizada nem o momento; ouviu-se dizer que há muita pressa, depois não há muita pressa... Enfim, à parte disso, conceptualmente como é que avalia isso?

E a última pergunta que lhe faço é esta: tem consciência de que fazia parte integrante do acordo de compromisso que foi firmado que havia que

manter o *hub* de Lisboa por 30 anos? Isso estava explícito no acordo assinado em junho de 2015.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, se o inquérito da IGF tivesse dado um resultado a dizer que era muito mau, tê-lo-íamos todos sabido.

Não tenho nenhuma ideia da conclusão que tenha havido e tendo a achar que bastava que enunciasse a dúvida para aqueles que olham para as coisas sempre pelo pior ângulo possível imediatamente aproveitassem. Não tenho ideia.

Quanto à PARPÚBLICA, o que escreve nos seus relatórios é objetivo.

Agora, Sr. Deputado, definitivamente, eu vejo o que outras pessoas não veem, mas não sou só eu que vejo, há mais pessoas do setor atentas, que também perceberam o que é que, do ponto de vista estratégico, significou aquilo que a TAP fez no Brasil.

Devo dizer-lhe, quanto à avaliação dos ministros, eu louvo-me sempre na avaliação da Assembleia da República, que é quem fiscaliza. Ainda assim lhe direi que o essencial do desempenho do Sr. Ministro Pedro Nuno Santos acontece num período de total anormalidade.

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

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — De total anormalidade.

Verdadeiramente, entrámos na pandemia no dia 2 de março de 2020 e, se reconstituírem, é a partir daí que ele tem um maior grau de intervenção. Teve, antes, sobre outra historieta chamada «prémios», que não eram prémios nenhuns — não era nada de coisas discricionárias, bem pelo contrário, eram remunerações variáveis, contratadas — e, como eu tentei explicar, eu e os meus colegas, mas ninguém queria ouvir, era o que faltava

que o Conselho de Administração da TAP não se batesse pelo cumprimento dos contratos de trabalho que tinha com 118 pessoas que tinham entregado os resultados de que resultaria a atribuição.

Mas, como lhe digo, o essencial é... Aliás, uns dias depois de nós, na TAP, termos pedido ajuda aos acionistas todos, exceto aos trabalhadores, porque obviamente a esses não pedimos, pelo contrário — com o *lay-off*, começando por cortarem em nós, mais, não fazia o menor sentido —, pedimos ajuda ao Estado. Não ao Estado acionista, mas ao Estado organização política da Nação, como todas as companhias fizeram. E o que lhe direi é que foi um período de tal anormalidade que é muito difícil fazer uma avaliação e atribuir o que quer que seja.

Sobretudo, há uma coisa que não faço: sou um institucionalista, sou um apoiante incondicional deste Governo e particularmente deste Primeiro-Ministro, como bem sabem — como bem sabem!

Continuo a achar, aliás... Desculpem isto. As coisas estão a correr muito bem naquilo que importa e interessa verdadeiramente.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Na sua visão, claro!

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — É a minha visão, com uma objetividade, mas é o que é.

Risos do Deputado do PSD Paulo Moniz.

Insisto — e disse isso na minha declaração inicial, na terça-feira — que ainda bem que me chamam aqui para responder pelos meus atos. É que, depois de ter sido membro do Governo, eu dizia muitas vezes «é espantoso». Acho que, de vez em quando, deviam chamar até antigos membros do

Governo para lhes dizer: «Olhe, o seu programa dizia que ia fazer isto, isto e isto, agora venha cá explicar. Fez isto? Não fez? Porquê? Fez diferente?».

Mas eu não tenho que dar lições, era só o que faltava. Tenho respeito absoluto pelos órgãos de soberania, e então pela Casa da democracia, como é esta.

Portanto, Sr. Deputado, foi um período de absoluta anormalidade. Todos cometemos erros, eu também, seguramente, até porque era território absolutamente desconhecido. Nós não fazíamos ideia...

Sr. Deputado Bruno Dias, desculpe aproveitar, mas eu assisti a essa parte, antes de a tripulação da TAP me mandar desligar o telemóvel onde eu estava a assistir à audição do Sr. Miguel Frasquilho, em que o Sr. Deputado entrou num tema muito importante sobre previsões e projeções, a propósito de sacrificar postos de emprego. Reparei — e isto não é mais do que uma constatação — que a certa altura disse, e bem, que em 2021 já havia projeções um pouco melhores sobre o que é que seria o futuro.

Se eu estivesse aqui, na posição do Dr. Miguel Frasquilho, ter-lhe-ia lembrado de que em fevereiro de 2021 parecia que íamos morrer todos. Foi a pior altura para nós. Tivemos 300 e tal mortos em certos dias, não sei se se recorda.

Nós, na TAP, nessa altura, achávamos que ia cair tudo. Quer dizer, foi a altura de falar com os sindicatos, de falar num acordo temporário, de explicar-lhes «não há mesmo hipótese senão cortar violentamente os salários». A ideia que tínhamos era uma enorme incerteza sobre o que estava para diante e eu acho que todos, todos, sem exceção, o Parlamento, os Srs. Deputados, verdadeiramente não... E cá estamos, os que podemos, para honrar, aliás, a memória dos que não estão.

Porquê o crescimento entre 2015 e 2020? Sr. Deputado, por uma razão óbvia, a TAP ganhou escala e volume, era a chave da coisa. Passámos de 65 para 126 aeronaves, de 10 milhões para 17 milhões e meio de passageiros,

de 81 para 94 destinos, do número de voos de 110 000 para 137 000, e só não crescemos mais por causa do maldito Aeroporto de Lisboa, que não nos permitia.

Foi isto que foi possível fazer com o dinheiro que entrou na TAP. Foi isso que permitiu renovar a frota e, sobretudo, ir buscar não apenas os A330-900Neo, mas ir buscar os A320Neo e A321Neo.

Lembro-me dos primeiros voos... Se eu pudesse, vivia nos *cockpits*, mas isso agora não importa.

O Sr. Paulo Moniz (PSD): — Seguramente, não aos comandos!

O Sr. Dr. Diogo Lacerda Machado: — Isso faço no simulador de voo, com que me consolo pelas minhas frustrações de não ter sido na vida tudo o que gostava de ter sido. Algumas coisas já não vou ser, seguramente, mas isso agora não importa.

Isto para lhe dizer que me lembro de vir de Paris... Olhe, no dia — pouco bom, porque vinha para um momento mau de alguém — 6 de outubro de 2020, num dos primeiros voos que fiz num A320Neo, vinha no *cockpit* com uma senhora «comandanta», deixe-me dizer assim, e uma senhora oficial piloto — agora não digo de outra maneira! — que vinham espantadas porque fizemos Orly-Lisboa e poupámos 27 % de combustível relativamente aos seus.

Convém lembrar que há duas rúbricas que pesam. As duas somam, normalmente, metade dos custos de combustível e o drama entre uma e outra, já agora, é que o pessoal é dominável.

Mas foi isto, Sr. Deputado, foi ganhar escala, ganhar volume, diluir custos que permitiu que a companhia... A TAP, operadora de transporte aéreo, no segundo semestre de 2019 ganhou dinheiro a sério! Acabou o ano com 134 milhões e meio de capital próprio, de fundos próprios positivos.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Mas o Brasil «comeu» isso!

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, não havia nada disso se não houvesse Brasil. A conta foi uma boa conta!

O Sr. **Presidente**: — Dr. Diogo Lacerda Machado, eu pedia ao Sr. Deputado que evitássemos o diálogo direto.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Vou terminar, creio que falta uma.

O Sr. **Presidente**: — Dr. Lacerda Machado, faça favor.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Muito obrigado, Sr. Presidente. Isto são empolgamentos que vão acontecendo...

O Sr. **Presidente**: — É normal, é normal. Se ficamos todos mais cansados, também é normal que aconteça.

Srs. Deputados, por favor, vamos estabilizar a sala para podermos ouvir o Dr. Lacerda Machado.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Deputado, se eu anotei bem, falta a questão da privatização e do *hub*. O *hub* é primordial.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, porque já utilizou o seu tempo, vou pedir ao Sr. Dr. Lacerda Machado que dê a sua resposta, mas peço que evitemos o diálogo, porque senão isto transtorna os próprios trabalhos. Estamos todos a ficar cansados e acaba por ser mau para todos, como é óbvio.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, eu só estava a repetir a pergunta para relembrar o Sr. Dr. Lacerda Machado, porque pareceu-me que havia aqui algo...

O Sr. **Presidente**: — Tenho a certeza de que o Sr. Dr. Lacerda Machado, com a memória que tem, se lembra, garantidamente.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Às vezes preciso de ajuda.

Sr. Deputado, o *hub* por 30 anos, para mim, era para a eternidade. E quando se fez a revisão pontual do plano estratégico... Olhe, onde eu acrescentei o Porto. Não havia rigorosamente nenhuma menção ao Porto na formulação de novembro de 2015 e eu, entendamos, discutindo com o Sr. Ministro Pedro Marques... e o Porto apareceu.

Já agora, face aos constrangimentos brutais do Aeroporto de Lisboa, pode ser que o Porto acabe por ter mais voos de longo curso, como solução alternativa e sucedânea.

Sobre manter ou não uma posição do Estado, o Estado decidirá. Eu, sobre isso, não... Vou fazer uma confissão: eu estava na EDP, no Conselho Geral de Supervisão, quando o Governo do PSD-CDS resolveu privatizar totalmente e alienar os 31,5 % que a EDP tinha. Tive a esperança, até ao fim, de que o Estado, pelo menos, tivesse 2 %, para ter alguém no Conselho de Geral de Supervisão que dissesse algumas coisas muito importantes, que deixaram de ser ditas.

A EDP descolou de Portugal. Hoje, é uma multinacional que ainda, por acaso, tem sede aqui, mas a filha, a EDP Renovável, essa tem sede em Espanha. E a criatura, um dia, vai devorar a criadora e nós vamos perder tudo.

Agora, no domínio da opinião apenas, eu guardaria nem que fosse 2 % do capital da TAP — acho que uma expressão dessas, mínimas.

Acho que agora ninguém vai aceitar menos do que o controlo, depois de tudo o que aconteceu. É a minha percepção. Oxalá me engane, desse ponto de vista, mas confesso — é no domínio da opinião, e estou a dá-la pela primeira vez, não a dei a ninguém do Governo, asseguro-vos — que eu conservaria, pelo menos, uma pequena participação para que, em todo o tempo, uma voz que eu chamaria «do interesse geral» fosse ouvida para temperar o interesse egoísta que a venda integral de uma companhia ou do controlo sempre terá, procurando manter aqui alguma proteção do interesse de todos nós.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Dr. Lacerda Machado.

Passo agora a palavra ao Sr. Deputado do Chega Filipe Melo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Lacerda Machado, eu não queria e não gosto, mas tenho de discordar do Sr. Doutor, quando teceu aquelas considerações sobre este Governo. Não vislumbro o mesmo que o Sr. Doutor e ainda não preciso de auxiliares de visão. Mas isso já são, naturalmente, opiniões pessoais, que eu respeito.

O Sr. Doutor falou, há instantes, numa coisa que eu tendo a concordar e a discordar ao mesmo tempo: comparou a TAP com a Pan American, enquanto companhias de bandeira. Acontece que a Pan American teve — e o Sr. Doutor saberá isto melhor do que eu —, certamente, três graves problemas, e a TAP teve também três graves problemas, em momentos, naturalmente, distintos da história.

Com a Pan American, foi a crise petrolífera; depois, a greve dos trabalhadores, dos mecânicos, penso que em 1985, 1986; e, depois, a Guerra do Golfo. E a Guerra do Golfo, pura e simplesmente, acabou com a

companhia naquela altura. Depois, ficou a United com as rotas do Pacífico e a Delta com o remanescente. O Estado, o governo americano, não interveio e fechou-se a empresa.

A TAP é ligeiramente diferente. Também teve três problemas, mas distintos. Cronologicamente, começou com a operação M&E Brasil, depois veio a interferência do Estado e, finalmente, a pandemia. Só que aqui teve o apoio do Governo e por isso é que não vemos a TAP a vender as rotas do Brasil à Lufthansa e o remanescente a ficar para a Air France.

São comparações distintas, mas percebemos aqui o *modus operandi*. Portanto, as companhias de bandeira, umas tiveram apoio e outras não tiveram, umas continuam, outras tiveram o seu fim.

A TAP podia estar muito próxima disto, não fosse um desaguizado pessoal — que o Sr. Doutor pode confirmar, e é isso que lhe peço que me confirme — de Pedro Nuno Santos com Antonoaldo Neves, que era assim tão mau, tão mau, tão mau que, atualmente, é o CEO de uma das maiores companhias do mundo, a Etihad. É tão mau, tão mau, tão mau que deu o lugar à Sr.^a Christine Widener, que veio de uma companhia que quase deixou na falência, que foi recrutada num processo fantástico de *headhunting* e que durou o tempo que durou.

Portanto, pergunto-lhe objetivamente o que é que o Sr. Doutor pode ver nestas comparações que fiz, entre as duas companhias, e se corrobora o que eu disse.

Depois, pergunto o que levou — o Sr. Doutor, certamente, conhece o processo muito melhor do que qualquer um de nós — o ex-Ministro Pedro Nuno Santos a demitir alguém, por suposta incompetência ou impreparação para o cargo, que, pouco tempo depois, é escolhido como CEO de uma das maiores potências da aviação mundial.

Pergunto-lhe também se nos pode dar alguma explicação sobre como é que a TAP, também nestes negócios que, às vezes, não percebemos, deixa

cair a White, uma empresa portuguesa — 1200 trabalhadores portugueses foram para o desemprego e os ATR, tanto quanto sabemos, estavam a servir na perfeição as ligações para os quais foram contratados —, e contrata uma empresa da Estónia, XFly, que vem para cá com aviões completamente *démodés* — permita-me a expressão —, a precisar de manutenção, quando os técnicos da Estónia, como o Sr. Doutor saberá também melhor do que eu, estão a anos-luz dos técnicos portugueses.

Esses mesmos técnicos — já é outra questão que gostava de lhe deixar, porque penso que também o Sr. Doutor terá participado no processo de rescisão contratual, de cortes salariais — eram vistos como, provavelmente, dos melhores a nível europeu, com mais de 10 anos de formação no terreno para cada um deles, e, quando saíram da TAP, tiveram as portas escancaradas, com salários brutais, nas maiores companhias europeias.

Pergunto ao Sr. Doutor como é que é possível — e agora vou dizê-lo sem qualquer receio das palavras — uma gestão tão ineficaz, tão incorreta, a de desperdiçarmos técnicos que são dos melhores da Europa e que vão para outras companhias e estarmos a pagar substancialmente menos — mas não é assim tão menos — do que os outros recebiam a alguém que ainda vamos ter de formar, que não está habilitado, sabendo, Sr. Doutor, que a manutenção é a peça-chave para qualquer companhia de aviação, por questões de segurança.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, começo do fim para o princípio.

Não tenho hesitação em exprimir a minha concordância com aquilo que diz sobre os técnicos de manutenção aeronáutica da TAP. Eu, enquanto estive no Conselho, quando iniciámos o horrível processo de redução e despedimentos, disse várias vezes: «Temos de ter noção que um técnico de manutenção de aeronaves só está completamente qualificado e

experimentado ao fim de 10 anos de carreira.» Espero que os meus amigos — tenho muitos amigos pilotos — não levem a mal, mas quase que me apetecia sacrificar mais pilotos, porque é aparentemente mais fácil, a seguir, recrutar pilotos do que técnicos de manutenção. Eles são, como diz, uma peça absolutamente vital, porque o primeiro critério é a segurança. Aí, não há critérios financeiros a subordinar, o primeiro critério é mesmo a segurança, e as intervenções que aquelas pessoas fazem nos aviões são absolutamente críticas em todo o sentido.

Portanto, foi uma dor de alma terrível dispensar técnicos de manutenção aeronáutica, mas, na lógica do conjunto global, também houve que dispensar alguns.

Até antes da pandemia, as companhias do Golfo Pérsico vinham ciclicamente recrutar técnicos de manutenção aeronáutica da TAP, porque são dos melhores. Não direi que são os melhores, mas são dos melhores na relação custo-qualidade do serviço que prestam.

Na TAP, antes da pandemia, com o Eng.º Lobato Faria, que era o responsável, o diretor, havia programas contínuos de recrutamento de jovens, para os ir preparando, sabendo isso mesmo, que era indispensável ir formando e preparando, até para os manter. Já agora, a manutenção da TAP, em Lisboa, há muitos, muitos anos que já não chegava para assistir toda a manutenção da TAP. Portanto, até por isso, era gente escassa e valiosa por isso mesmo.

A TAP deixou cair a White. Eu sou também — não tenho problema em dizê-lo — muito amigo dos acionistas da White, com quem falo muitas vezes. Não sei como é que... Não sei no sentido de que não sei mesmo, pois não acompanhei. Ouvi-os, eles desabafaram comigo sobre a história do fim da operação dos ATR, que a White operava, e tinha, como diz bem, largas centenas — não creio que chegassem a mil — de trabalhadores,

nomeadamente pilotos, tripulantes de cabine e por aí fora. A manutenção era feita pela Portugália e, portanto, era a própria TAP que a assegurava.

Deixe-me dizer que o único problema operacional dos ATR é a sua lentidão, designadamente, e a dimensão do charuto, do número de passageiros. O problema é que, num aeroporto congestionado, queimar um *slot* onde se pode pôr um avião com 300 passageiros para fazer sair um ATR com 70 não tem grande racionalidade económica. Ou seja, a ponte...

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — A ponte aérea chegava.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Isso mesmo, Sr. Deputado, a ponte aérea. A lógica foi que aqueles eram os aviões absolutamente perfeitos para a ponte aérea, absolutamente perfeitos. São... Como é que eu hei de dizer? São uma espécie de Volkswagen do ar, desculpem aqui a referência a marcas. São robustos, mais robustos do que o aparelho do concorrente, e por aí fora. Portanto, eram os aviões absolutamente perfeitos.

Já agora, deixe-me aproveitar para dizer uma outra coisa, a propósito de terem vindo alguns da Azul. Era o princípio de um exercício interessantíssimo sobre a sazonalidade das operações. O verão brasileiro é no nosso inverno, o nosso inverno é no verão deles, e a ideia era ter uma *pool* que permitisse que, quando nós temos maior procura... Está a ver? Era uma das ideias virtuosas que havia sobre o quadro de colaboração com a Azul, que faria de Varig nesta equação.

Mas não sei. Provavelmente, além desta razão que lhe refiro de natureza operacional e, de algum modo, comercial também, a única outra explicação é que os outros são muito mais baratos. Só pode, mas não tenho condições para aferir da bondade do que foi feito.

Olhe, tive imensa pena de a White os perder, porque até conhecia uma série de pilotos, amigos dos meus filhos e tudo isso, que ficaram

desempregados, e foi horrível. Alguns perguntavam-me e eu dizia «não sei, não posso», mas muitos perderam o emprego. Alguns, felizmente, agora estão na Portugália, porque, ainda bem, a Portugália passou a recrutar.

Em relação ao desaguisado pessoal entre o Eng.º Antonoaldo Neves e o Ministro Pedro Nuno Santos, eu tive momentos muito difíceis com o Eng.º Antonoaldo Neves. Há aí umas três atas que não espelham bem momentos muito difíceis. Hoje, sou amigo do Eng.º Antonoaldo Neves e eu acho que ele... Acho não, sei que ele é meu amigo. É que, muitas vezes, o respeito começa por isso, pela discordância frontal e dita.

Aconteceu o que aconteceu. Eu vou dizer assim: tive pena por todos os envolvidos, porque, apesar de tudo, o Eng.º Antonoaldo Neves já tinha sido CEO da Azul. Sei que se tornou CEO da Azul depois de, enquanto consultor da McKinsey, ter apoiado a Azul na fusão com a Trip, que era uma pequena companhia, e hoje está onde está, e bem. De tempos em tempos trocamos mensagens. Não sei se sabem, mas há para aí sete ou oito pessoas que estavam na TAP e que ele acabou por ir levando para lá. Pelo menos, há esse lado bom de a Etihad ter absorvido meia dúzia de quadros muito bons da TAP, que saíram.

Sobre a comparação da TAP com a Pan Am, eu acho que o golpe final foi o acidente de Lockerbie. Mas a Pan Am estava condenada, como a TWA, como lhe referi.

Sr. Deputado, as companhias de bandeira, basicamente, tiveram a sua sentença de morte com o ato de liberalização norte-americano de 1978. Hoje, eu não usaria nunca a expressão «companhia de bandeira», a menos que estivesse nalguns sítios em África, porque a companhia de bandeira é a companhia designada — olhe, no Brasil era assim, e assim foi — por um Estado que é parte contratante num acordo de transporte aéreo entre dois Estados para fazer uma carreira e levar a bandeira desse Estado. Isso acabou, no mundo ocidental. Isso acabou, é um mundo liberalizado, por isso é que

digo que não falo mais de companhias de bandeira. Um bom exemplo foi que aquelas que continuaram a achar que o seu modelo de negócio era aquele morreram, morreram, morreram.

Não sei se me escapou alguma coisa, mas creio que respondi no essencial.

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

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, agradecia se pudesse ir apontando — se não as tiver, tenho aqui folhas —, porque eu vou fazer algumas questões e, às vezes, muda um bocadinho o assunto.

Uma dúvida com que fiquei há pouco: na comissão de estratégia da TAP, o que é que se fazia concretamente? Os cargos eram remunerados? Já agora, se sim, quanto era?

Depois, em relação à nacionalização, o Ministro Pedro Nuno Santos disse várias vezes que, se recuássemos e víssemos as contas da TAP, a TAP já estava em dificuldades há muito tempo antes da pandemia. Queria-lhe perguntar, até porque, há pouco, disse que a TAP tinha uma caixa espantosa, se concorda com isto.

Noutra afirmação do Ministro Pedro Nuno Santos, a que já se referiu há pouco, ele disse que «os prémios da TAP são uma falta de respeito e não permitiremos a atribuição de prémios na TAP». Gostaria de lhe perguntar se mostrou a sua discordância à tutela em relação a isto.

Pergunto-lhe também em relação à nacionalização: porque é que, a seu ver, se optou pela nacionalização e não por um modelo, que foi o adotado em toda a Europa, de empréstimos e também garantias de financiamento a privados? Porque é que aqui nacionalizámos a companhia? Concorda ou não com isto e, na altura, se não concordava, mostrou a sua discordância à tutela,

enquanto administrador nomeado pelo Estado?

Ainda no seguimento disso, em dezembro de 2021, a TAP pediu autorização à DGTF para ter um empréstimo bancário com garantias do Estado de 90 %.

Eu gostava de saber porque é que estes empréstimos com garantias, este financiamento com garantias do Estado, só foi feito depois da nacionalização, quando, efetivamente, em abril de 2020, os privados tinham pedido exatamente isso, algo que não chegou a acontecer, mas, pelos vistos, chegou a acontecer já depois da nacionalização.

Outra questão: disse-nos, há pouco, que estiveram dias e noites a trabalhar no plano de reestruturação, etc., mas o que nós temos ouvido aqui é que o Governo é que tratou o plano de reestruturação com a Comissão Europeia e que a Administração...

O Sr. Dr. Diogo Lacerda Machado: — Não...

O Sr. Bernardo Blanco (IL): — Pode, a seguir, discordar, mas eu estou a dizer-lhe o que nos têm dito. Aliás, até o Sr. Dr. Miguel Frasquilho esteve aqui e disse que a Administração fazia um acompanhamento e dava notas técnicas quando era pedido, mas era o Governo que tratava de tudo.

O que eu lhe pergunto, então, é o seguinte: em que é que a TAP participou, ou não? É que quero perceber se há aqui alguma contradição, ou não, porque depois, passados 30 segundos, disse que, efetivamente, a TAP nunca tinha estado na mesa das negociações.

Por isso, há aqui dois patamares diferentes e eu gostava de perceber, afinal, qual é que foi o trabalho da TAP. E, já agora, pergunto-lhe se sabe porque é que nunca ninguém da TAP esteve nessa mesa das negociações — aliás, uma hipótese será, exatamente, pelo facto de o Governo ter querido nacionalizar a TAP, ao contrário do que fizeram em outros países.

Antes da próxima pergunta, quero só dar uma nota rápida, porque já disse, por duas vezes — e eu à segunda não resisto a comentar —, que a TAP tinha tido apoios até bem menores do que muitas companhias.

Bom, em termos absolutos, acho que certamente é verdade, mas em termos relativos, quer para as contas da TAP, quer para as despesas do Estado português, eu diria que é impossível isso ser verdade, e, para lhe dar um exemplo, usando a despesa pública da altura, o apoio que foi dado à TAP foi, por exemplo, quase nove vezes superior ao dado à Lufthansa, porque nós temos de pôr, obviamente, as coisas em termos relativos, mas, a seguir, podemos até partilhar esses dados.

Disse, depois, que era prejudicial para a companhia dizer que a TAP não vai devolver o dinheiro. Eu queria só relembrar duas afirmações recentes, escusamos até de ir mais atrás: em novembro de 2022 é a própria TAP que confirma que não irá devolver os 3,2 mil milhões de euros ao Estado; e já neste ano o Ministro João Galamba disse que não é sustentável devolver o dinheiro aos portugueses.

Por isso, no seguimento do que disse há pouco e no seguimento destas duas comunicações, pergunto-lhe se o Governo, com estas palavras e com estas decisões, tem ou não contribuído para desvalorizar a companhia.

Houve vários empréstimos obrigacionistas, há pouco também falámos disto, e eu pergunto-lhe se, em algum desses empréstimos, a TAP deu *slots* como garantia colateral.

Falando da M&E Brasil, gostava de lhe perguntar duas coisas. Há pouco tinha dito, penso eu ao Deputado Paulo Moniz, na primeira ronda, que a compra não tinha sido aprovada pelo Governo e eu pergunto-lhe se isso não seria algo obrigatório quando olhamos para o regime do setor público empresarial — a mim, parece-me que sim, segundo o que lá está.

Ainda sobre a M&E Brasil, pergunto-lhe se foram estas contas negativas da operação, que influenciavam obviamente muitas contas de

grupo, que não permitiram que a TAP estivesse só ao abrigo de ajudas covid e, depois, tivesse de estar ao abrigo do mecanismo de resgate e reestruturação.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra para responder o Sr. Dr. Lacerda Machado.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Muito obrigado, Sr. Deputado, vamos ver se consigo responder rapidamente a todas as questões.

Eu era o presidente da Comissão de Estratégia da TAP, que reunia mensalmente, tratávamos de todos os assuntos que eu entendia, e alguns dos meus colegas, que tinham de ver, mas o essencial sempre foi muito o acompanhamento da execução do projeto estratégico, e usámos de propósito um nome que cobria o plano estratégico, o plano de negócios, o projeto de transformação operacional. Em 2019, aliás, por minha iniciativa, mandámos avaliar por terceiros, não nós, a execução e o balanço é de, entre 70 parâmetros, 66 plenamente cumpridos e os outros quatro parcialmente cumpridos, mas ainda em execução.

Havia uma Comissão de Estratégia, uma Comissão de Auditoria em Matérias Financeiras e uma Comissão de Recursos Humanos, a partir do episódio dos prémios, e já lá chego... Ganhávamos, naturalmente, um suplemento pelo exercício dessa função relativamente aos vogais que não tinham presidência de comissão, que eu acho que era da ordem dos 1000 €, 1500 € de suplemento relativamente aos que não tinham nenhuma presidência da Comissão de Estratégia. Bom, acima de nós estava, naturalmente, o Presidente do Conselho de Administração, Dr. Miguel Frasquilho, que, mesmo com o suplemento ganhava acima.

Devo dizer-lhe que, jamais nos detivemos, era o que faltava, sobre os nossos próprios salários, sempre foi a Comissão de Remunerações da companhia que os fixou... Eu nem nunca... Enfim, devo dizer-lhe, soube

qual era o salário no primeiro mês em que recebi o recibo de remunerações, porque, como é óbvio, não nos competia a nós decidir em causa própria sobre isso, é elementar.

Eu já disse anteontem, volto a dizer, que, em 31 de dezembro de 2019, a operadora de transporte aéreo, a TAP, S.A., estava em excelente condição económico-financeira, o grupo tinha, no final de fevereiro, em tesouraria uma quantia que parecia impensável: perto de 500 milhões de euros.

Volto a dizer o que disse na terça-feira: foi isso que permitiu que a TAP fosse, provavelmente, a última companhia a ser ajudada e que viveu com os seus recursos próprios até que o primeiro dinheiro do Estado entrou no dia 9 ou 10 de julho de 2020. Portanto, dá para perceber... Aliás, até ficámos surpreendidos, porque íamos olhando para os outros, para as outras companhias, que achávamos muito mais robustas do que a TAP, mas que, em maio, já não tinham tesouraria e começaram a ser ajudadas, logo, nessa altura. Isto é o que tenho para dizer.

E, já agora, digo-lhe: o problema da TAP, não era um problema da companhia de transporte aéreo... E, agora, posso dizer que o meu entendimento é que esta é que devia ter pedido ajuda. O problema era a TAP, SGPS, que estava em cima, e, no limite, fazia um *write-off*, perdia-se tudo, mas a companhia de transporte aéreo continuava.

Eu, enfim, se virem as atas, e verão, expliquei que havia companhias em pior estado que a TAP, que, todavia, não foram atiradas para o resgate e reestruturação.

Sobre se mostrei discordância com os prémios da TAP, não mostrei discordância; procurei, numa reunião que houve, em que estava também o Dr. Miguel Frasquilho, explicar que não eram prémios nenhuns, não eram atribuições discricionárias, eram remunerações variáveis, e procurei dar uma sugestão, que depois foi acatada, que fosse o Conselho de Administração da TAP a resolver o problema e a explicar publicamente o que é que aquilo era,

o que se fez.

Entretanto, foi criada nessa circunstância, até por causa de uma intervenção de S. Ex.^a o Sr. Presidente da República na Feira de Santarém — devia ser o ambiente que, eventualmente, o forçou —, uma Comissão de Recursos Humanos, um outro vogal também dos indigitados pela PARPÚBLICA, creio que o Sr. Dr. Bernardo Trindade, que passou a presidir, para garantir que, daí para diante, o escrutínio... Aliás, já agora, ao contrário também do que apareceu na altura, os gestores executivos da TAP, mesmo com resultados positivos em 2017, não receberam bónus nenhuns.

Sobre se concordo ou não com a nacionalização em 2020 e se mostrei discordância à tutela, ninguém me perguntou e eu também não emiti opinião.

Sobre o facto de, em dezembro de 2021, ter havido um empréstimo com garantia do Estado, que foi recusado em abril de 2020, efetivamente, volto a dizer que aquilo que os acionistas privados imediatamente responderam quando se perguntou aos acionistas e ao Estado, não acionista mas organização política da nação, se podiam ajudar, que foi: nós conseguimos mobilizar empréstimos mas tem de haver garantia do Estado e, rapidamente, apareceram, mas, depois, a escolha do caminho foi outra e essa era uma escolha soberana do Estado, quer do Estado acionista, quer do Estado enquanto organização política, e, portanto, ficámos na expectativa e, como digo, a ajuda lá acabou por surgir em julho, no início, a 10 de julho de 2020.

Quem é que fez o quê no plano de restauração? Sr. Deputado, não há como a cronologia. O Conselho de Administração da TAP e o dito *steering committee* começaram a trabalhar no dia a seguir ou dois dias depois de a DG Comp ter autorizado a ajuda e, portanto, até final do mês de junho, início do mês de julho, foi, naturalmente, e bem, o Governo que conduziu e manteve o relacionamento com a Comissão da União Europeia.

Não fomos chamados, o que não significa que não tenha havido duas

reuniões por *Teams* em que houve a possibilidade de exprimir a opinião, todavia não creio, porque não foram sessões do Conselho de Administração, que haja atas, essas reuniões não foram documentadas, mas foram conversas muito abertas e francas.

Nós começámos, verdadeiramente, a trabalhar quando passámos a ter a missão de produzir o projeto de plano de restauração, que entregámos ao Governo no dia 8 de dezembro, dia de Nossa Senhora da Conceição, e a partir daí, outra vez, foi o Governo a assegurar, naturalmente, e bem, como devia ser, o relacionamento com as instâncias europeias.

Insisto, Sr. Deputado, se há coisa que fomos começando a fazer em maio, foi a monitorar todas as semanas as ajudas, a natureza da ajuda, os números comparáveis... Sabe porquê? Porque, como eu e os meus colegas sempre dizíamos: nós vamos ter de justificar publicamente, até ao último cêntimo, todo o dinheiro que conseguimos de ajuda do Estado, e uma das razões é aferir comparando com as outras.

Sr. Deputado, fomos os últimos a receber, já havia na Europa 20 e tal companhias ajudadas antes de nós. Aliás, eu tenho aqui uma lista de 10 e num indicador fundamental, por exemplo, o de passageiros transportados, que é o que tenho nesta anotação, a média foi de 674 milhões atribuídos às companhias e a TAP recebeu 616 milhões.

Mas, noutros indicadores, também ficámos abaixo da média, o que não significa que, em algum outro indicador, isoladamente, não tenhamos até ficado acima da média.

Mas, já agora, deixe-me dizer-lhe que os números, que apareceram publicamente, alguns pecam imensamente por defeito, porque, muitas vezes, era preciso somar as ajudas das várias empresas do mesmo grupo. Olhe, na Lufthansa tem de somar com a Austin Airlines, com a Swiss, com a Brussels e por aí fora, está a ver?

Portanto, isso distorce a base informativa, mas nós, garanto-lhe, todas

as semanas — e eu era particularmente insistente nisso — aferíamos, justamente porque íamos ter de prestar contas e isso obrigava-nos a ter esta informação tão completa e atualizada quanto possível, mas creio que é um exercício que, de todo modo, pode outra vez ser feito até para se saber quem é que já reembolsou e quem é que não reembolsou.

Eu espero que quem compre a TAP pague por ela e espero que, eventualmente — agora, vou dizer uma coisa que, se calhar, não devia —, tal como a Atlantic Gateway oferecia, além do aviltante preço de 10 milhões, um *earn out* de 40 milhões, se e quando viesse a haver uma operação de abertura de capital, que eu sei que as estimativas deles eram entre 1200 e 1500 milhões e, portanto, dava 40 milhões ao Estado, era uma espécie de migalha de consolação.

Tenho a esperança de que quem compre queira valorizar, e pode não pagar imediatamente um valor muito expressivo... Não acredito que ninguém pague 2,5 milhões...

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — São 2,3 milhões.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sim, 2,3 milhões, Sr. Deputado, obrigado. Não acredito, não acredito mesmo.

Mas tenho a esperança — e aí o modelo vai ser determinante, e os potenciais candidatos ainda mais — de que alguém diga: «Se isto correr bem, eu partilho o *upside* lá para diante e, nem que seja em 20 anos, se calhar devolvo isto.» Certo? Admito.

Agora, também tem que ver com a estrutura do balanço da TAP que vai para a privatização, porque, se tudo for capitalizado, a questão pode ser diferente. Eu aí não consigo ajuizar, porque não tenho os elementos de informação, porque... Enfim, agora a que tenho é a que todos temos... Não, os senhores têm mais do que eu nesta altura, obviamente, mas tenho a que

qualquer pessoa que tenha genuína curiosidade e interesse mesmo sobre estes assuntos pode obter.

Sr. Deputado, não foi prestada nenhuma garantia de *slots* nos dois empréstimos obrigacionistas que foram feitos, foi sem nenhuma garantia, designadamente, nenhuma garantia do Estado. Apresentou-se o *business case*, e devo dizer que foi surpreendente a reação, mais na emissão na bolsa de Dublin, segmento de dívida obrigacionista — muito mais surpreendente aquilo que aconteceu em novembro de 2019, quando já havia covid nalgumas partes do mundo —, porque tivemos na mesa ofertas para levantar mais de 2000 milhões...

Neste momento verificaram-se problemas técnicos no som.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Doutor, peço-lhe um momento, só porque parece que estamos com problemas na audição. Lá atrás não se ouve mesmo, lá atrás não se ouve.

Pausa.

Penso que já estamos em condições de recomeçar.

Sr. Dr. Lacerda Machado, faça favor.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Dizia eu: houve, todavia, uma operação — e a informação deve ser essa —, um financiamento intercalar que se fez com o Banco Macquarie, em que foram dados como garantia, creio, dois pares de *slots* em Heathrow, para terem uma ideia, avaliados em 80 milhões de euros. Dois pares de *slots* em Heathrow. E aí, sim, houve... O Conselho deliberou, aprovou, aliás, por

unanimidade, sem hesitação, porque era uma ótima operação para nós, para a TAP.

Sobre se a compra da VEM teve ou não a aprovação do Governo, eu não sei, Sr. Deputado, quero crer que... Vou dizer assim: se era necessária, ai, seguramente que a TAP a pediu e a obteve. Que o Governo português estava totalmente ciente da operação, ai, sobre isso há evidências públicas, houve até uma pequena cerimónia no ministério... Ainda era Ministério das Obras Públicas, acho que ainda não tínhamos chegado às Infraestruturas. Houve uma pequena cerimónia...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Era muito mais calmo.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Bastante, bastante...

Mas houve essa pequena cerimónia, onde se anunciou... E o Governo lá esteve, aliás, em peso, a dar os sinais todos para o Brasil.

O Sr. **Presidente**: — Vamos então terminar esta segunda ronda com o Sr. Deputado Bruno Dias, do Partido Comunista Português.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Dr. Lacerda Machado, o Governo em peso... Do lado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, talvez. Agora, o Secretário de Estado Carlos Costa Pina andou dois anos a assinar despachos exigindo explicações à TAP por não ter havido autorização do Ministério das Finanças.

A minha primeira pergunta era mesmo para saber se o senhor ficou a saber disto agora, nesta reunião.

Não, agora parece que a regra é outra, tem de responder só no final.

O Sr. **Presidente**: — Tem de dar continuidade, e depois, no final, o Dr. Lacerda Machado responde.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É que, se era administrador não-executivo da Manutenção Brasil, a minha pergunta ia ser se isto foi ou não discutido, porque anos mais tarde ainda se chegou a considerar a nulidade do negócio.

E a minha pergunta ia ser, e vai ser: em que medida é que nada disto foi tema na TAP e na M&E Brasil? É que, de facto, sete anos mais tarde ainda se falava do assunto: a TAP comprou a brasileira VEM sem autorização das Finanças.

Portanto, a questão era para esclarecer qual foi, digamos, o andamento que isto teve. É que também aqui, a propósito de outros temas completamente diferentes, a Sr.^a Eng.^a Christine Ourmières-Widener disse: «Não, a gente tratou com o Governo, mas foi só com as Infraestruturas, as Finanças não eram nada connosco.» Mas, do ponto de vista legal, isto depois não é bem assim.

Ora bem, uma outra questão tem a ver com o projeto RISE e a primeira vez que se começa a usar a expressão «TAPzinha». Talvez esteja recordado, a palavra «TAPzinha» não aparece com a covid, aparece com o projeto RISE.

O projeto RISE foi elaborado pela Boston Consulting, em 2017, e tinha muito daquilo que depois veio a aparecer no plano de reestruturação, tal como foi anunciado, supostamente sendo imposto pela União Europeia.

Mas afinal já cá estava muito daquela estratégia, como alienar empresas participadas, cortar nas remunerações dos tripulantes... O projeto RISE, em 2017, previa um corte de 50 a 70 milhões de euros por ano nas remunerações dos tripulantes.

Até se equacionava a separação da manutenção e engenharia — não estou a falar do Brasil, era uma espécie de consolidação da TAP-M&E, Lisboa-Rio de Janeiro já, porque já não havia Porto Alegre, foi encerrada

logo a seguir —, valorizando a TAP Brasil, admitindo até o fim da oficina de motores em Lisboa. Isto surgia como uma hipótese a equacionar no projeto RISE.

E a minha pergunta aqui é: em que medida é que esta discussão se realizou? Qual foi a sua posição? Qual foi o debate em torno desta matéria? É que, se muitas destas intenções ficaram mais na sombra, a dada altura, elas vieram em força. E, mais uma vez, a covid foi uma grande — como é que é? — oportunidade para resolver problemas que se utilizou para ficar melhor do que estava antes... Pronto, essa coisa que você explicou.

Última questão, retomando o tema do acordo de execução — penso que estou a dizer bem — do acordo parassocial, que apontava depois para a possibilidade do IPO ou da OPV, portanto, para a dispersão em bolsa do capital da TAP.

Pelo que percebi, a vossa divergência fundamental era que o Sr. Neeleman queria fazer aquilo que vinha fazendo recorrentemente, que era engordar, depois vender mais caro e fazer a dispersão em bolsa, fazer a venda da TAP na bolsa, ao passo que o Governo defendia uma OPV apenas da S.A. Como o senhor disse há pouco, o Sr. Neeleman queria vender por cima e os senhores queriam vender por baixo — a operação de transporte aéreo apenas, e não a SGPS.

A pergunta é: desde quando é que os senhores tinham esse cenário em debate? Quando é que começou essa discussão sobre o cenário de alienação da TAP?

De facto, até com estas reuniões da Comissão da Inquérito fica mais claro do que nunca que a TAP estava prometida à Lufthansa e, na prática, foi a pandemia que interrompeu o negócio. Pergunto-lhe quando é que começou o processo para essa entrega e em que medida é que o senhor foi sabendo das coisas enquanto aconteciam.

Finalmente, uma observação que tem a ver com isto: o *hub* de Bruxelas, o *hub* de Viena ou o *hub* de Zurique não costumam ser grande referência nas nossas conversas, e as participadas da Lufthansa, as subsidiárias da Lufthansa, geralmente não são bem o campeonato em que a TAP está colocada.

O Dr. Miguel Frasquilho contou-nos que, a dada altura, os senhores descobriram que a melhor...

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

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

O Sr. **Presidente**: — Faça a pergunta, então.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sim. Eu queria tratar deste assunto...

Sendo assim, vou à terceira ronda. Não estava a pensar ir, mas, sendo assim, já vou.

Era sobre estes *hubs* destas companhias subsidiárias da Lufthansa.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Bruno Dias, olhe, quanto à questão de saber se era ou não necessária a autorização do Ministério das Finanças, vou-lhe responder da maneira mais simples: não era nada que tivesse que ver comigo e com a GeoCapital.

Risos do Deputado do PCP Bruno Dias.

Com toda a franqueza, tal como disse há pouco, se acaso fosse necessário, imperativo, obrigatório, dei por adquirido que a TAP tinha assegurado isso mesmo e tinha cumprido as formalidades. Admito que —

vou só atrever-me a ensaiar uma opinião em cima disto —, como a TAP só pôs 1 € no início, se calhar não necessitava dessa autorização no início, mas não sei se assim foi.

O projeto RISE era o projeto «alevanta-te», e eu fi-lo deitar-se. Expliquei que aquele projeto, naqueles termos, não era exequível. Era muito interessante, particularmente naquilo que o Sr. Deputado referiu, a nível de corte de custos laborais, que é um problema que a TAP vai ter, inevitavelmente. É um problema que a TAP, voltando tudo, como resulta do que foi negociado, ao nível de 2019... A dúvida depois tem que ver com a dimensão da companhia, e eu acho que o tema «custos laborais globais» é sempre um tema da maior importância, porque a expressão relativa que tem na estrutura de custos é grande.

Mas ocorre-me dizer: Sr. Deputado, que eu saiba, o maior período de paz laboral na TAP foi enquanto eu lá estive. Não fui eu, obviamente, mas não houve nenhuma greve na TAP entre 2015 e a que houve, creio, no ano passado, ou uma coisa assim. Ou seja, o maior período de paz laboral na TAP foi aquele período. É o que é, objetivamente, mas pode verificar isso. E, claro, enquanto sugestão, se quiser, de uma empresa de consultoria, lá estava a fechar o Brasil e várias outras coisas, Cateringpor e por aí fora.

Essa, se lhe digo assim, era uma das boas razões para eu achar, e disse que o achava, que não era um plano exequível e que era um plano muito mais de continuidade da dimensão que a TAP tinha — e daí a história de cortar —, quando a lógica do plano estratégico era aquilo que foi feito: ganhar volume, contratar 2000 pessoas novas. Portanto, eu próprio me lembro de dizer: «Esse projeto “alevanta-te” acho que é para ser deitado.» E não... Mas foi uma ótima contribuição de uma das empresas que mais sabem sobre isso, que nos ajudou muito em várias ocasiões.

A divergência sobre a questão do IPO, quer no tempo, quer no modo, começa no dia 26 de setembro de 2018, à tarde, numa reunião em Ponta

Delgada, e tem uma expressão brutal no dia 9 de outubro, numa reunião difícilíssima, olhe, onde eu me zanguei com o Eng.º Antonoaldo Neves, e ele se zangou a sério comigo e com o Dr. Miguel Frasquilho. Foi uma reunião... Se digo isto, é porque tem as atas, portanto... E foi prosseguindo até 14 de dezembro.

É aí que aparece esse acordo, a que, aliás, a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua fez alusão, de que, como viu, resulta claro que quem dizia como era e se era, era o Governo, ou era o Estado, melhor dizendo, não era a Atlantic Gateway. Foi uma daquelas ocasiões em que ficou absolutamente claro quem é que tinha o controlo estratégico da TAP.

Quando é que eu soube da negociação com a Lufthansa? Enfim, eu espero... Não creio que vá quebrar, não tinha nenhuma obrigação de confidencialidade, nem sequer estava... Mas foi em abril de 2019, quando, diria eu, o Sr. David Neeleman, a Atlantic Gateway, aliás, em função justamente desse acordo, que foi uma espécie de armistício, percebeu que não ia ter o IPO que queria.

A questão é esta, para se perceber melhor: feito o IPO em baixo, o Estado continuava em cima com os 50 % e, portanto, continuava a ser o maior acionista e a ter o controlo estratégico; feito em cima, era preciso recompor... Ah, bom, e o problema de fazer em baixo era que, como deve calcular, a Atlantic Gateway ficava, vou dizer assim, pendurada em cima, não tinha como sair. Não tinha como sair, não tinha como valorizar a sua posição.

Portanto, percebida a divergência, ela tinha carácter essencial, diria eu. Mas como digo, foi um daqueles momentos em que o controlo estratégico e a decisão é do Estado português.

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

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Se o Sr. Presidente me autorizar, não sei se o Sr. Deputado não tiver terceira ronda...

O Sr. **Presidente**: — Teremos oportunidade de perguntar a todos os Srs. Deputados se querem ir à terceira ronda. Se o Deputado já manifestou a sua vontade em ir à terceira ronda, ficamos então para a terceira ronda, se me permite.

Muito obrigado, Dr. Diogo Lacerda Machado.

Vamos pedir então as inscrições para as terceiras rondas.

Pausa.

Deputado Bernardo Blanco, Deputado Bruno Dias e Deputado Filipe Melo.

Vamos começar pelo Sr. Deputado Filipe Melo.

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

Sr. Presidente, Sr. Dr. Diogo Lacerda Machado, três questões muito breves.

Foi aqui dito, pelo menos em duas audições, quando questionados os inquiridos sobre a continuidade do Eng.º Fernando Pinto e os valores associados a esse contrato de consultoria, que o Sr. Dr. Lacerda Machado recorria várias vezes aos seus préstimos, aos seus conselhos.

Gostava de lhe perguntar em que termos, se na área da gestão — e é inegável que o Eng.º Fernando Pinto foi um grande gestor que passou pela TAP ao longo de muitos anos —, e se concorda também que esses conselhos valiam aproximadamente 800 000 € ao ano.

Para a segunda questão vou ter de tocar novamente na questão da M&E Brasil, que o Sr. Doutor diz que é uma porta de entrada da TAP no

Brasil. Pergunto-lhe que relação pode fazer com essa porta de entrada, que teve os seus custos, e o fecho da operação foi dolorosa, como é evidente. Como é que faz esta relação com a cedência à Azul de Campinas, que era um negócio altamente lucrativo? E, uma vez que a TAP tinha os A330 e os A320, podia perfeitamente fazer aquela distribuição. Sabendo nós que o aeroporto mais próximo de Guarulhos não tinha nem uma *slot* disponível que a TAP pudesse ir buscar, tinha ali uma mina de ouro, e cedeu à Azul.

É conhecido que o Sr. Neeleman, ainda hoje, mantém a *joint venture* ativa e a funcionar muito bem. Foi uma troca de favores, esta cedência? O Sr. Doutor, que acompanhou e que esteve dentro do processo, concordou com esta cedência? É a segunda questão.

Agora, a terceira. O Sr. Doutor disse, há instantes, que teve vários colegas que foram indigitados pelo Governo para a administração da TAP e que o Sr. Doutor foi indigitado pela PARPÚBLICA. Toda a gente sabe o que é a PARPÚBLICA.

O que é que eu pergunto? O facto de não ter entrado indigitado pelo Governo e sim pela PARPÚBLICA significa que o Governo, desta forma, tinha o controlo da gestão na Administração?

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

Temos agora o Deputado Bernardo Blanco, depois o Deputado Bruno Dias e, no final, o Sr. Dr. Lacerda Machado responde em conjunto.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, antes de começar, posso só pedir três coisas?

A primeira é se podíamos pedir ao Sr. Dr. Lacerda Machado se depois enviava à Comissão aquele projeto estratégico que eu acho, de cabeça, que nós não temos.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Pois, também podemos ficar com esse e digitalizar.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Não é confidencial?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Acho que a Comissão de Inquérito tem poderes suficientes.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, obrigado, Sr. Dr. Lacerda Machado.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — O segundo, na mesma senda, era se aquele documento da TAP com as comparações dos países, também nos poderia ser facultado.

O Sr. **Presidente**: — O documento da TAP.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Mas pode ser por *e-mail*, não precisa de ser esse.

Por último, e este é mais difícil, mas depois também posso fazer requerimento por escrito, Sr. Presidente, se for preciso. Tendo em conta que o Sr. Doutor liderou, ou esteve naquelas negociações de recompra e, efetivamente, há 3,6 milhões de euros em consultoria que o Sr. Doutor também não se lembra de onde é que vieram, se calhar pedíamos...

O Sr. **Presidente**: — É melhor fazê-lo por escrito.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Doutor, se tentasse, depois, averiguar e se conseguisse alguma coisa, pedia que mandasse por escrito. Mas também podemos perguntar por escrito, um pedido formal.

O Sr. **Presidente**: — Talvez seja preferível.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Isso não tenho, tem de pedir à TAP.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Pediremos aos dois, então.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, Sr. Deputado Bernardo Blanco, tem a palavra.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Muito obrigado, Sr. Presidente. Então, dou início à ronda, se puder.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — *Por não terem ficado registadas na gravação, não foi possível transcrever as palavras do orador.*

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

Ia perguntar-lhe se aquela solução, mais ou menos durante a pandemia, de dividir a TAP em dois — digamos assim —, como há pouco sugeriu, se isso foi falado com a tutela ou não e se sim, o que é que lhe foi dito.

Em segundo lugar, quanto àquele empréstimo quanto ao qual me respondeu há pouco que, efetivamente, houve dois pares de *slots* em Londres como colateral, pergunto-lhe se isso é normal. Porque aviões é normal, *slots* não tenho conhecimento de ser normal, mas pergunto-lhe.

E em terceiro, sobre a operação no Brasil e sobre a compra, fiquei sem perceber o que é que respondeu, há pouco, ao Sr. Deputado Bruno Dias. Só hoje é que ficou a saber das preocupações e dos despachos do Sr. Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças da altura, ou já tinha sabido dessas preocupações? E volto-lhe a perguntar se houve ou não alguma autorização formal do Governo, como acho que a lei exige.

Por último, diz o Tribunal de Contas na auditoria que há vários instrumentos contratuais — hoje já referimos muitos — e o último da lista é o Acordo para a Conclusão, de 30 de junho de 2017, que contém em anexo a estabilidade da cláusula dos estatutos da TAP SGPS relativa a prestações acessórias. Assim, pergunto-lhe se se lembra deste Acordo para a Conclusão e o que é que tinha este acordo, porque, efetivamente, ainda não tivemos acesso ao mesmo.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Deputado Bernardo Blanco.
Sr. Deputado Bruno Dias, tem a palavra.

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

A pergunta que ia fazer — bom, que estava a fazer — era sobre os *hubs* de Bruxelas, Viena e Zurique, que não costuma ser propriamente o campeonato da TAP, e que vinha a propósito de serem, como se sabe, as bases das companhias subsidiárias da Lufthansa, não é?

Entretanto, no outro dia, o Dr. Miguel Frasquilho contou-nos que tinham descoberto lá na TAP, há alguns anos, que o melhor caminho de Pequim para São Paulo é fazendo escala em Lisboa. Isto foi o que ele disse.

Essa parte já o senhor não ouviu, estava dentro do avião e desligou o telefone.

Risos.

Mas ele disse-nos isto, que era o melhor caminho. Descobriram isto na TAP, na altura.

Já agora, pergunto-lhe se a sua expressão de alguma estranheza tem a ver com o facto de isto nunca ter sido discutido à sua frente, porque isto é revelador sobre opções estratégicas, sobre a tal história dos A350 e das rotas para a Ásia, etc.

Mas isto vem a propósito do quê? Que o *hub* de Lisboa não é, no fundo, concorrencial do *hub* de Viena, que é onde está a Austrian. O *hub* de Lisboa é largamente concorrencial do *hub* de Frankfurt.

Quando o senhor falou há pouco, e foi muito interessante, daqueles pares de cidades, de Oslo-Fortaleza, de Copenhaga-Natal... Nesses pares de cidades, quem é que está nesse campeonato a concorrer com a TAP? Está a Lufthansa. Não está a Austrian, nem está a Brussels Airlines, que são as subsidiárias da Lufthansa. Como subsidiária da Lufthansa, ficaria a TAP num negócio desses, que andam todos aí a bater palmas à espera do dia em que se realize.

Portanto, Dr. Diogo Lacerda Machado, pergunto se, ponto número um, este carácter indispensável e vital para a continuidade da existência da TAP... Por isso é que há pouco lhe disse que já tinha visto esse filme, em 1999, quando a TAP tinha de ser vendida à Swissair, porque não havia dinheiro para pagar salários e na altura até se falava da JetFuel, que era o outro tema para além dos salários. Tinha de ser, senão a TAP ia acabar. Agora ouvimos outra vez a mesma história. Entretanto, a Swissair foi à vida.

Agora temos a mesma conversa. Aquela expansão e aquele crescimento, justamente para o Brasil, foi no contexto em que supostamente a TAP já não devia existir, teoricamente. E é este processo, que nos faz lembrar o início da conversa da SOREFAME (Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas) — já passámos dos aviões para os comboios —, que

nos faz perguntar se, com o desfecho que a SOREFAME veio a ter, não estamos a falar de algo que pode ter mais armadilhas do que caminhos de leite e mel.

Pergunto, para terminar: Porque é que o senhor diz que o projeto RISE era interessante na vertente dos custos laborais, que é um problema que a TAP vai ter, esta coisa do corte de remunerações em até 70 milhões de euros por ano, sendo que aquilo que o senhor fez deitar se levantou rabugento e cheio de força, aproveitando a tal oportunidade da pandemia com o patrocínio de Bruxelas?

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Quero só lembrar-lhe que tem 9 minutos para responder.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Muito obrigado pelas perguntas. Vou tentar ser...

Se a continuidade do Eng.º Fernando Pinto e os seus conselhos valiam 800 000 € por ano, Sr. Deputado, eu disse, para aí há duas horas e meia, que se calhar valiam muito mais. E o Sr. Eng.º Fernando Pinto, na minha opinião, merecia outro reconhecimento.

E eu usei-o tanto quanto me foi possível, até quase abusar: liguei-lhe inúmeras vezes, pedi-lhe para ir ter comigo, fui ter com ele... Insisto: para mim, o Eng.º Fernando Pinto é uma personagem absolutamente fulcral na história da TAP e, sobretudo, em partes muito boas da história da TAP.

Se eu tendo sido indigitado pela PARPÚBLICA — já vou a Campinas —, se o Governo assim não tinha o controlo. Sr. Deputado, o Estado português tinha o controlo.

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

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, mas, como sabe, encontrou-se uma solução muito interessante, de mercado e inatacável, que foi o voto de qualidade do Sr. Presidente do Conselho de Administração.

Risos do Deputado do CH Filipe Melo.

Mas olhe que valeu mesmo, acredite.

Portanto, no Conselho de Administração, que delegava poderes na Comissão Executiva, assim foi mesmo, Sr. Deputado. Asseguro-lhe que assim foi mesmo e, como há pedaço avancei, houve um exemplo flagrante da importância relativa que isso teve.

Quanto à cedência de Campinas à Azul, ela é anterior à minha entrada no Conselho de Administração, mas é boa. Vamos ver, quando o Sr. David Neeleman anunciou, em 2006, que iria lançar uma companhia nova no Brasil e que a primeira base era Campinas, toda a gente disse, «desta vez é que o senhor perdeu o juízo».

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — É verdade!

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Tal como diziam que o tinha perdido quando criou a JetBlue, uma espécie de híbrido fantástico. Aliás, é uma companhia formidável a vários títulos.

Insisto, para quem a aprecia, para ver o que ele está a fazer numa nova companhia, chamada Breeze, que é um verdadeiro curto-circuito aos dois modelos com 30 anos, maduros: ponto-a-ponto *hub-and-spoke*.

Não posso esconder a admiração que tenho pelo Sr. David Neeleman, ao mesmo tempo que o jogo do capitalismo liberal era mesmo aquele e ele ficou a saber, e ficou mesmo a saber — tanto que foi ele que escolheu vender a sua participação e sair — quem é que verdadeiramente tinha o controlo estratégico da TAP.

Porque Campinas, para a Azul, era a base deles. TAP em Guarulhos, onde a Azul não existia. Agora já conseguiu entrar em Guarulhos, desgraçadamente, porque não se fez a *Unincorporated Joint Venture* a prazo. A prazo, Sr. Deputado.

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

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Não, vamos lá ver. A TAP não tinha desligado. A Azul voar para Campinas não fazia sentido, na minha opinião. Porque então mais vale, como sucede hoje, estar concentrada em Guarulhos, três voos por dia, *slots* que cheguem, cobrindo, digamos, a maior área que importa.

Já agora, se forem ver, a Azul, nesta altura, tem três voos para Lisboa e chegam a ver dois deles com 10 minutos de intervalo, o que é espantoso. E vêm todos de Campinas, e alimentam o *hub* de Lisboa.

E o que, entretanto, aconteceu — o Sr. Deputado referiu-o no outro dia, e muito bem, não a mim, mas numa outra pergunta —, é que a Azul agora está a receber A350. E sabe o que é que está a começar a fazer? A sobrevoar o *hub* de Lisboa. Isso é que é uma perda relativa e uma ameaça que, acho, é uma pena, mas é o que é.

Sr. Deputado, a divisão da TAP em duas na pandemia, nunca foi discutida verdadeiramente. O que eu digo é, de matéria de opinião, uma das opções podia ter sido dito: a SGPS é uma perda total, fica a TAP operadora SA, que estava com um bom balanço, não estava falida coisa nenhuma.

Tal como podia haver outras opções: ser só a Portugália. Punha um problema de custos...

Portanto, havia muitas opções, mas, tal como disse, era um tempo terrível, de incerteza, difícilimo para tomar decisões e não só para tomar decisões, mas também para exprimir, dar parecer, dar conselhos... Olhe, o engenheiro Fernando Pinto, outra vez, foi de grande utilidade, porque tinha vivido no Brasil com 10 000 % de inflação, ou seja, num contexto absolutamente louco, e eu fui-lhe perguntar como é que se vivia, como é que se projetava o futuro num contexto desses.

Foi uma grande ajuda, que também aí ele fez... E aí já nem sequer tinha, devo dizer, o contrato de consultoria, mas, como é óbvio, até porque a TAP também é a parte de si próprio e...

Sobre dar *slots* como garantia é absolutamente normal e corrente, Sr. Deputado. É um ativo que as companhias têm e são transacionáveis. *Slots* em Heathrow, *slots* em aeroportos congestionados, como é o de Lisboa... As pessoas têm noção da quantidade de companhias que querem voar para Lisboa e não têm *slots*? A perda inimaginável que isto significa? Mas, enfim, este é outro assunto. Aliás, um dos grandes problemas da TAP é que perdeu para nunca mais recuperar os 18 *slots* e, já agora, pagou um castigo para compensar as concorrentes, que teriam sido prejudicadas pelo seu apoio, quando elas também não voavam.

Sobre se só hoje fiquei a saber dos despachos do Sr. Secretário de Estado das Finanças... Vamos lá ver: essa foi uma notícia que apareceu e que foi sendo sabida. Eu até tive mais do que uma ocasião para falar com o Dr. Carlos Costa Pina sobre esse assunto e de o ajudar, designadamente, a

ver aquela questão, se tivesse exercida a opção, de uns meses depois, pagava ou não pagava, e mostrar-lhe, com clareza, que havia ali um erro de perceção do que estava no acordo.

Sobre os *hubs* de Viena, Zurique, Bruxelas, já agora há mais uma subsidiária da Lufthansa, que é a Eurowings, que foi a Germanwings, e que é o sinal, como a Singapore Airlines, de que o futuro é *low cost*, as pessoas já aceitam voar 7 horas ou 8 horas com os joelhos no peito.

E esse é o desafio na estrutura de custos, Sr. Deputado. Eu vou dizer uma coisa horrorosa: havia uma companhia, que, aliás, está aí, *low cost*, europeia, que há uns anos, não sei se ainda é assim, quando se lançou, contratou ativamente jovens ucranianas para tripulantes de cabina, a parte fixa garantida do salário mensal eram 200 €, o resto era produtividade, tudo cronometrado...

E, como eu disse anteontem, usar a extraordinária vantagem da nossa localização geográfica faz sentido se chegarmos mais depressa do que os outros ao futuro, antes deles, e se lá estivermos no sítio certo na altura própria. Esta é uma atividade em transformação muito rápida, em que acrescentar uns cêntimos de rentabilidade pode fazer toda a diferença.

O melhor caminho entre Pequim e São Paulo era por Lisboa? Eu respondo-lhe com a Air China que fazia Pequim, Madrid e São Paulo. Eu não sei, por acaso, hei de ver agora, mas a Air China, para a nossa profunda decepção... E eu que me bati, justamente, para nós irmos buscar tráfego ao Oriente era essencial ter algum tipo de acordo além da Star Alliance. As alianças já esgotaram a capacidade de gerar mais receita há muito tempo.

Agora estamos no domínio das *incorporated joint ventures*, ou das fusões mesmo. E devo dizer, foi uma decepção.

O que posso dizer sobre a Lufthansa, isso sei, é que a Lufthansa apostava imenso no desenvolvimento do *hub* de Lisboa. Vamos lá ver, Sr. Deputado: a Lufthansa não existe em África. A TAP é forte em duas áreas,

agora também alguma coisa, mas no meio de uma imensa concorrência, no Atlântico Norte, mas a TAP é muito forte no Brasil e é muito forte em África, África Ocidental.

Vou dizer assim: o *matching* em termos de malha de rotas entre a TAP e a Lufthansa e o conjunto das subsidiárias da Lufthansa era... Já agora, a Lufthansa vive articulada com a United há 18 anos numa *joint venture* chamada AirPlus, o grupo IAG (International Airlines Group) vive articulado com a American Airlines, a Air France KPLM tem a Delta como terceira acionista.

O mundo está todo consolidado. E era uma oportunidade extraordinária de entrar numa lógica de consolidação, mas, como eu disse, proteger o interesse nacional, porque havia capacidade para negociar isso.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Dr. Lacerda Machado.

O Sr. Deputado Bernardo Blanco quer interpelar a Mesa?

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, só falta responder a uma pergunta sobre o acordo para a conclusão. Não sei se tinha anotado...

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — Ah, não, não anotei, mas posso responder.

O Sr. **Presidente**: — Sim, Sr. Doutor, se for rápido.

O Sr. Dr. **Diogo Lacerda Machado**: — O acordo para a conclusão foi assinado no dia 30 de junho de 2017 e a única coisa que mudava — tinha todos os acordos acoplados — era o acordo de reestruturação com os bancos, mas, no resto, era tudo igual, era o que já estava negociado, consolidado e sedimentado desde há muitos meses, para não dizer um ano. Creio que é isso.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Dr. Lacerda Machado.

Queria agradecer-lhe a sua disponibilidade, neste caso dupla disponibilidade, porque veio duas vezes esta semana a diferentes comissões.

Gostaria de recordar aos Srs. Deputados que amanhã às 10 horas teremos reunião de Mesa e Coordenadores.

Tem, ainda, a palavra o Sr. Deputado Bernardo Blanco.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, quero dizer duas coisas muito rápidas.

Primeira, sobre este acordo para conclusão — uma das coisas que eu tinha pedido à TAP —, a TAP disse que achava que era um lapso e, por isso, pedia esclarecimentos. Havendo, afinal, um acordo, o que eu pedia é que se pedisse à TAP para enviar o acordo.

Segunda, muito rápida, só para dizer, até porque temos de elaborar um relatório com base naquilo que as pessoas disseram aqui, gostaria de obter aquele documento da comparação dos apoios, que é de maio de 2020, para termos essa noção, até porque, depois, os apoios foram alterados, quer para as outras companhias, quer para nós, sendo que, depois, o apoio totalizou o montante de 3200 milhões.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, serão pedidos esses dois documentos.

Srs. Deputados, está encerrada a reunião.

Eram 23 horas e 14 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.