

**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 31

1 de junho de 2023

(16,04 h – 21,33 h)

**Ordem do dia:** — Apreciação e votação de requerimentos; audição do Dr. Sérgio Monteiro, na qualidade de ex-Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, acompanhado do Dr. Carlos Lopes, ex-Chefe do seu Gabinete entre 2011 e 2015.

**Presidente da Comissão:** António Sales (PS)

**Deputados Oradores:** Paulo Moniz (PSD)

Carlos Guimarães Pinto (IL)

Bruno Aragão (PS)

Pedro Filipe Soares (BE)

Hugo Costa (PS)

Hugo Carneiro (PSD)

O Sr. **Presidente** (António Sales): — Muito boa tarde, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Jornalistas. Está aberta a reunião.

*Eram 16 horas e 4 minutos.*

Vamos iniciar a primeira parte da nossa reunião, com a apreciação e votação de vários requerimentos: os requerimentos n.<sup>os</sup> 86, 87 e 88.

O requerimento n.º 86, do PSD, requer ao BCP e à Geocapital uma cópia do contrato ou operação de financiamento entre o BCP e a Geocapital, em 2005; requer à TAP (Transportes Aéreos Portugueses) uma cópia de recibo do documento de quitação, descritivo detalhado da operação de compra por parte da TAP da participação de 85 % que a Geocapital detinha na Reaching Force; e também requer ao Dr. Diogo Lacerda Machado resposta a questões e envio de documentação relativas à existência de pagamentos de um prémio na transação de participação da Geocapital na Reaching Force.

Depois, temos o requerimento n.º 87, da Iniciativa Liberal, que requer audições por escrito do ex-Secretário de Estado do Tesouro, Álvaro Novo, e do ex-Ministro de Estado, da Economia e da Transição Digital, Pedro Siza Vieira.

E, por último, temos o requerimento n.º 88, do Grupo Parlamentar do PS, que requer documentação relacionada com a «Carta de Conforto» ao Ministério das Infraestruturas, ao Ministério das Finanças e à PARPÚBLICA.

Relativamente a cada um destes requerimentos, vou dar a palavra também a cada um dos grupos parlamentares. Começo por dar a palavra ao Sr. Deputado Paulo Moniz, relativamente ao requerimento n.º 86.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, cumprimento as Sr.<sup>as</sup> e os Srs. Deputados.

Como bem disse o Sr. Presidente, este nosso requerimento vem na sequência da audição ao Dr. Lacerda Machado e na subsequente receção de documentação que consta do nosso acervo e que, de forma manifesta, traduz a incongruência entre o que foi aqui dito em matéria deste negócio com a Geocapital e no quadro da operação do Brasil, face àquilo que nós objetivamente constatamos no acervo documental entretanto recebido.

E, porque é uma dúvida substantiva, factual, não pode deixar de ser esclarecida cabalmente, naturalmente para o apuramento da verdade mas também para a própria compreensão que a Comissão terá sobre o negócio da Manutenção Brasil e que, como percebemos e sabemos, é também peça central no âmbito da nossa atuação.

Portanto, foi com este propósito que entregámos o requerimento que ora irá a votação.

O Sr. **Presidente**: — Sugiro que passemos já à votação do requerimento n.º 86.

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

Passamos, assim, ao requerimento n.º 87 da Iniciativa Liberal. Faça favor, Sr. Deputado Carlos Guimarães.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Sr. Presidente, cumprimento os restantes Deputados e todos os presentes.

Penso que o requerimento é autoexplicativo, portanto, escusar-me-ei de o apresentar.

O Sr. **Presidente**: — Assim sendo, passamos à votação do requerimento n.º 87.

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

Passamos, assim, ao requerimento n.º 88 do Grupo Parlamentar do Partido Socialista. Dou a palavra ao Sr. Deputado Bruno Aragão.

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — Sr. Presidente, cumprimento as Sr.<sup>as</sup> e os Srs. Deputados.

Ontem já apresentámos este requerimento e, portanto, ele também é claro naquilo que solicitamos relativamente às cartas de conforto. Enfim, há informação contraditória que existe, em público, em relação a isso e, portanto, pensamos que deve fazer parte do acervo desta Comissão, também, toda essa documentação que nos permita clarificar ainda mais essa questão.

Queria dizer apenas que, relativamente ao requerimento da Iniciativa Liberal, sendo audições por escrito e porque o tempo vai contando em relação àquelas que também já propusemos, espero que rapidamente possamos acordar uma data até à qual devemos enviar questões, se os grupos parlamentares assim o entenderem, para se poder fazer seguir também essa questão.

O Sr. **Presidente**: — Passamos então à votação do requerimento n.º 88.

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

Vamos, então, interromper os trabalhos da nossa Comissão, para já, para eu ir buscar o Sr. Dr. Sérgio Monteiro.

*Eram 16 horas e 9 minutos.*

Srs. Deputados, retomamos, assim, os nossos trabalhos.

*Eram 16 horas e 11 minutos.*

Uma vez mais, boa tarde às Sr.<sup>as</sup> e aos Srs. Deputados, às Sr.<sup>as</sup> e aos Srs. Jornalistas. Começo por deixar um agradecimento especial ao Sr. Dr. Sérgio Monteiro, pela vinda a esta Comissão Parlamentar de Inquérito.

Sr. Dr. Sérgio Monteiro, como sabe, temos uma grelha, a grelha A — estabilizámos com a grelha A — que tem, à partida, três rondas.

Vou-lhe também ler os seus direitos e deveres e depois dar-lhe-ei oportunidade para poder fazer o seu depoimento inicial.

Relativamente aos direitos: «O depoente tem direito a não responder a perguntas quando alegar que das respostas resulta a sua responsabilidade penal, nomeadamente quando da resposta puder resultar a violação do segredo de justiça, punível criminalmente nos termos do artigo 371.º do Código Penal; ao depoente não podem ser feitas perguntas sugestivas ou impertinentes ou de qualquer outra natureza que possam prejudicar a espontaneidade e sinceridade das respostas; o depoente tem direito a ser inquirido sobre factos de que possua conhecimento direto, princípio da imediação; o depoente tem direito a apresentar objetos ou documentos que podem servir de prova fazendo-se menção da sua apresentação e junção ao processo.»

Relativamente aos deveres: «O depoente tem o dever de depor sobre fatos relativos ao objeto de inquérito, mantendo-se à disposição da Comissão até ser por ela desobrigado; a recusa do depoimento só se tem por justificada nos termos gerais da Lei Processual Penal; o depoente deve cumprir as

ordens legítimas da Comissão de Inquérito, nomeadamente quanto à forma como o depoimento deve ser prestado, sob pena de incorrer na prática de crime de desobediência qualificada — o artigo 19.º do Regime Jurídico de Inquéritos Parlamentares; o depoente deve responder com verdade às perguntas que lhe forem dirigidas, sob pena de incorrer no crime de falso testemunho, artigo 360.º do Código Penal; quando conveniente, podem ser mostradas peças do processo e documentos que a eles respeitam; não pode servir de meio de prova o depoimento de quem recusar ou não estiver em condições de indicar a pessoa ou fonte através da qual tomou conhecimento indireto dos factos; e, por fim, a manifestação de meras convicções pessoais sobre factos ou a sua interpretação só é admissível, nos seguintes casos, e na estrita medida neles indicados — alínea *a*) quando for impossível cindi-la do depoimento sobre factos concretos, e alínea *b*) quando tiver lugar em função de qualquer ciência, técnica ou arte.»

Assim sendo, passamos de imediato ao depoimento do Dr. Sérgio Monteiro. Faça favor, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro** (ex-Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações): — Cumprimento o Sr. Presidente, todas as Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados e os Srs. Jornalistas aqui presentes.

Quero começar, antes da minha intervenção inicial, por agradecer ao Sr. Presidente, à Mesa, o facto de termos conseguido, do ponto de vista de agenda, coordenar todas as dificuldades que houve nesta marcação. Muito obrigado pelo diálogo construtivo que tivemos relativamente a isso.

Estou com gosto nesta Comissão Parlamentar de Inquérito e, como é a minha obrigação, empenhado, também com o conhecimento que tenho das matérias, em contribuir para os seus trabalhos. Esta Comissão, do meu ponto de vista, tem feito já um serviço relevante ao País.

Nesta minha intervenção inicial, que, de alguma forma, complementa aquela que fiz na Comissão de Economia, em março deste ano, gostaria de me focar, sobretudo, em dois temas principais, sem prejuízo de todos os outros que, certamente, serão objeto de discussão esta tarde.

Primeiro ponto: a ideia de que a privatização em que participei foi feita à pressa, numa noite de novembro e já com o Governo demitido.

Na minha ótica, tal não corresponde à realidade. E gostava de dar um exemplo, que julgo que é bastante concreto, um momento zero definidor do início dos trabalhos que levaram à conclusão da privatização em novembro de 2015. Esse momento zero envolveu um agente que normalmente se vê arredado de discussões nessas matérias e que são os trabalhadores. É que nós, em outubro de 2014, ainda antes da definição do caderno de encargos, criámos um grupo de trabalho com cinco elementos representantes dos trabalhadores que, por sua vez, representavam nove sindicatos.

Não eram os 12 sindicatos que na altura existiam na TAP, porque os outros três entenderam não participar no grupo de trabalho, por discordarem do âmbito do mesmo, mas lançámos esse desafio aos trabalhadores. A resposta foi favorável e o objetivo desse grupo de trabalho era o de garantir que os trabalhadores tinham oportunidade de influenciar decisivamente o conteúdo do caderno de encargos, nomeadamente, mas não só, em matérias laborais.

Todos os pedidos dos trabalhadores foram acautelados e vertidos num acordo, de janeiro de 2015, e que depois tem correspondência na resolução de Conselho de Ministros, também de janeiro de 2015, que aprova o caderno de encargos, tendo sido, na altura, particularmente importante e relevada a garantia de sobrevivência dos acordos de empresa por 36 meses e a garantia de não-existência de despedimentos coletivos nos 30 meses subsequentes ao processo de privatização. E a este acordo tinham de aderir todos os potenciais compradores da TAP, como foi o caso.

Este é um exemplo de trabalho que começou em outubro de 2014 e, portanto, caricaturar que a privatização foi feita à pressa, do meu ponto de vista, não contribui para o apuramento da verdade.

Os trabalhos conducentes à privatização iniciaram-se, de facto, mais de um ano antes da sua conclusão, e a conclusão ocorreu no tempo necessário para o cumprimento das condições precedentes que estavam previstas no acordo de junho de 2015.

O segundo ponto que gostava de refletir nesta minha intervenção inicial diz respeito a como é que os contratos e instrumentos legais do processo de reprivatização de 2015 operariam, funcionariam, em cenários adversos, improváveis ou até extremos, como foi o caso da pandemia. Em resumo, procurar, com esta intervenção e o debate desta tarde, contribuir para a reflexão sobre se havia uma alternativa àquilo que acabou por ser feito mais tarde. E julgo que a resposta simples é que sim, que havia uma alternativa. O Estado tinha à sua disposição um conjunto de variáveis que lhe permitiam determinar o alcance e a profundidade da intervenção, por exemplo, numa pandemia, diferentes daquelas que acabaram por operar.

As intervenções mais normais, ocorridas naquele período e por acordo com a Comissão Europeia, foram através de emissão de garantias estatais em empréstimos privados feitos às companhias aéreas. E a TAP, num esforço louvável de não onerar os contribuintes em 2020, terá apresentado ao Estado uma proposta para que fosse prestada uma garantia pública, em linha com o que outros Estados-Membros estavam a operacionalizar nos respetivos países.

Os contratos de 2015, e era aqui que eu me queria centrar, permitiam uma intervenção desse género, assim fosse politicamente entendida como relevante, mediante adequadas contragarantias a essa garantia pública, fossem elas ativos detidos pela própria empresa — a TAP, no caso — ou até partes do seu capital, porque, de facto, em 2020, já era previsível que o

Estado não tivesse qualquer participação, pelo que a tomada de uma parte do capital como contrapartida da prestação dessas garantias era um cenário absolutamente possível. E ainda que se optasse por uma intervenção mais musculada e intrusiva, nomeadamente a tomada de capital, não teria havido necessidade de pagamento de qualquer valor ao acionista privado pela sua saída. A mera execução dos contratos, por várias vias, determinaria que o Estado estaria em condições de exercer, caso o entendesse, o direito potestativo de aquisição, pagando 10 milhões de euros por tal exercício e retomando a totalidade do capital da companhia, ficando com toda a capitalização, bem como com todos os ativos e passivos, exercendo os seus poderes como achasse mais adequado nessa circunstância.

O Tribunal de Contas (TdC) fez um trabalho notável no seu relatório de auditoria, que, porventura, terá sido menos valorizado na altura da sua publicação, porque o País estava com outras questões na agenda pública. Mas o relatório expõe, aos olhos de todos, os riscos para o Estado dos acordos de recomposição acionista por comparação com os acordos de reprivatização.

Na altura da sua publicação, o relatório apontava meramente riscos, que a realidade mostrou que se materializaram. Pagamos hoje, todos nós, e ainda, uma fatura pesada em impostos do dinheiro colocado na TAP e pago ao Sr. Neeleman.

O dinheiro dos contribuintes não se esgota nos 3,2 mil milhões de euros do auxílio. Nós não tínhamos esse dinheiro e precisámos de o pedir emprestado. Por esse empréstimo, pagamos juros — são mais de 75 milhões de euros de juros por ano de impostos recolhidos aos contribuintes para pagar os juros do empréstimo. E, fazendo uma conta simples, aritmética, um rácio, a TAP custa-nos hoje mais de 200 000 euros por dia, todos os dias que passam, só em juros do dinheiro que nós injetámos.

Havia alternativa? Claro que havia. Garantias estatais com contragarantias adequadas, no limite uma participação de capital, tudo aprovado pela Comissão Europeia, mantendo o acionista da indústria no capital e, sobretudo, não o ilibando das suas responsabilidades. Repito: como todos os outros Estados-Membros fizeram.

Mas o que foi anormal, único, no espaço europeu, foi pagar a um acionista privado para ele se livrar de um problema que tinha, ficando o problema para nós.

Termino, com uma nota final. Estará, aparentemente, em fase de preparação um novo processo de privatização da TAP. Mais fácil de privatizar, diria eu, porque já não tem a Manutenção do Brasil — que outrora era estratégica, mas agora já está fechada — e com o valor de 686 milhões de euros de ajuda pública ainda a disponibilizar. É um cheque para vender.

Independentemente disso, enquanto cidadão, enquanto português, espero sinceramente que o Governo seja bem-sucedido nesse processo, que o montante a encaixar pelo processo de privatização sirva para abater a dívida que foi contraída para fazermos o pagamento — um processo fundamental para que a TAP tenha as mesmas condições de acesso a capital que as suas congéneres europeias — e, tão ou mais importante ainda, que a TAP possa ver-se livre de uma interferência política, por vezes tão nefasta para o fim que prossegue.

Neste caso, não se privatiza por necessidade. Hoje, a TAP — à custa do nosso dinheiro, é verdade —, está adequadamente capitalizada, mesmo antes de receber um novo cheque de quase 700 milhões de euros. Mas privatiza-se, acredito eu, por se reconhecer que é o melhor caminho para o seu desenvolvimento futuro.

Nós também acreditávamos nisso, em 2015, e fico feliz, enquanto ex-membro do Governo e enquanto português, que tenha sido possível ao Governo de que fiz parte liderar o pensamento político em Portugal em duas

matérias decisivas: a necessidade de contas certas — que é o ADN dos partidos que formavam aquele Governo e era um ADN de décadas e que hoje é absolutamente consensual na sociedade portuguesa —, assim como a necessidade, hoje reconhecida por todos, de libertar a TAP dos constrangimentos da gestão pública.

O Sr. **Presidente**: — Obrigado, Sr. Doutor.

De acordo com a rotatividade que convencionalmente utilizamos na nossa Comissão, dou a palavra ao Sr. Deputado da Iniciativa Liberal, Carlos Guimarães Pinto. Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Sr. Presidente, cumprimento o Dr. Sérgio Monteiro, agradecendo-lhe a disponibilidade.

Disse, há pouco, que o processo de privatização já vinha a decorrer há vários meses, mas não nos disse especificamente os passos desse processo e porque é que só terminou naquele dia.

Se pudesse dar mais detalhes sobre os passos que levaram até àquele dia, por favor...

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Claro que sim, com todo o gosto.

O decreto-lei da privatização, o Decreto-Lei n.º 181-A/2014, foi aprovado em 24 de dezembro de 2014, no próprio ano, tendo sido antecedido pelo início do grupo de trabalho de que fiz menção há pouco, o grupo de trabalho com os sindicatos representantes dos trabalhadores da TAP — nove dos doze sindicatos —, relativamente à definição dos termos do caderno de encargos.

O caderno de encargos é aprovado a 20 de janeiro de 2015. São entregues, em abril e maio, as avaliações da Pricewaterhouse e da Deloitte, indispensáveis para determinar o valor provável do capital da companhia.

Segue-se a fase de apresentação de propostas vinculativas — cuja data foi 15 de maio de 2015.

A 21 de maio de 2015 é aprovada uma resolução de Conselho de Ministros que determina a realização de fases de negociação com dois dos três concorrentes que tinham apresentado proposta em maio, para que os mesmos possam apresentar propostas vinculativas revistas, coisa que aconteceu no dia 5 de junho de 2015. A 11 de junho de 2015 é dado o acordo às minutas, de acordo de venda direta e acordo de compromissos estratégicos. No dia 12 de junho é deliberada, em Conselho de Ministros, pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 38-A/2015, a seleção da Atlantic Gateway para uma fase exclusiva de negociações. Há deliberações da PARPÚBLICA e cartas da Atlantic Gateway à PARPÚBLICA relativamente à adesão às minutas, de acordo de venda direta e de acordo de compromissos estratégicos previamente aprovadas pelo Governo com a PARPÚBLICA. No dia 24 de junho de 2015 é feita a assinatura do acordo de venda direta e o acordo de compromissos estratégicos.

Eu faço uma pausa aqui, porque essa é a data em que se assina o acordo de venda, que está sujeito, como é normal nestas operações, a um conjunto de condições precedentes. Não sei se pretende que eu as corra já? Sim.

Uma condição precedente importante é a decisão de não-oposição por parte da Autoridade da Concorrência. Essa decisão de não-oposição ocorre no dia 1 de outubro. São pedidos um conjunto de esclarecimentos à Atlantic Gateway, relativamente ao plano de capitalização, durante os meses de setembro e outubro. A ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil) emite uma recomendação no mês de outubro de 2015, havendo uma carta, a 29 de outubro, de David Neeleman e da Atlantic Gateway, aceitando aderir incondicionalmente às recomendações da ANAC — não só àquelas, mas a outras que pudessem sobrevir. No dia 23 de outubro de 2015 há uma nova resolução de Conselho de Ministros para alterar, ou para criar, um novo

acordo, chamado o Acordo Relativo à Estabilidade Económico-Financeira da TAP, e que determina, de alguma forma, mecanismos de monitorização da situação financeira da companhia. E, depois, no dia 12 de novembro, é obtida a última resposta da Atlantic Gateway aos esclarecimentos sobre a capitalização. São obtidos um conjunto de pareceres, nomeadamente o parecer contabilístico da PricewaterhouseCoopers (PwC), sobre aspetos contabilísticos, o parecer da Vieira da Almeida, sobre a não-aplicação da assistência financeira à proposta de capitalização que havia sido apresentada. E a resolução de Conselho de Ministros final, a 12 de novembro de 2015, considerando verificadas as condições precedentes determinadas em junho de 2015, aprova a minuta e os acordos finais e determina que a PARPÚBLICA celebre o acordo de conclusão.

E, com isto, concluíram-se as matérias relacionadas com a privatização.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Pode dizer-nos porque é que este processo só começou em dezembro de 2014?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Nós precisámos de algum tempo entre a primeira tentativa falhada de privatização, no final de 2012, para que a imagem pública da empresa não fosse de que estava numa situação tão má que um único concorrente não tinha conseguido concluir a privatização. Havia necessidade de demonstrar, portanto, que na execução do plano que a TAP tinha para a sua atividade existia valor suficiente para que um segundo processo de privatização fosse bem-sucedido.

E o valor passava não só pelo incremento do volume de negócios, mas também pelo reforço do *hub* nacional e da marca, mesmo com a ANA privada, o que acabou por ser uma realidade durante os anos 2013 e 2014.

No final do ano 2014, no último trimestre, considerou-se que havia informação nova posterior à primeira tentativa do processo de privatização que determinaria que a probabilidade de sucesso de uma segunda tentativa fosse maior e, portanto, a avaliação que foi feita pelos assessores financeiros foi de que estaríamos em condições de arrancar novamente com o processo.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Diria que o processo de privatização da TAP decorreu nos tempos normais para um processo de privatização deste calibre ou foi mais longo do que é costume?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu julgo que 11 meses não é um tempo curto.

Houve processos de privatização menos complexos, diria, que decorreram num tempo mais curto entre as decisões originais, o decreto-lei e a conclusão das operações — ou a assinatura, se quiser, e a conclusão das operações.

Portanto, não é um tempo curto, de todo. Também não diria que é anormalmente longo. Mas, portanto, dentro de uma normalidade, diria que é normal, ligeiramente mais longo do que normalmente seria noutros processos.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Então já era antecipável que o processo pudesse acabar depois das eleições legislativas de 2015?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Era certamente possível, mas também era possível o contrário, que terminasse antes.

O processo termina com a conclusão, mas as decisões relacionadas com as decisões estruturais fundamentais são tomadas em junho de 2015, portanto, bem a tempo.

É normal que as condições precedentes, que não estão no controlo das partes — nomeadamente de parcerias dos reguladores, interação com a Comissão Europeia, autorização das autoridades relevantes... Por exemplo, a 24 de junho é feita a assinatura do acordo de venda direta e em outubro a Autoridade da Concorrência pronuncia-se à ANAC, no final do mês de outubro. Portanto, há um conjunto de matérias que nós não aceleramos, são autoridades independentes, que levam o tempo que têm de levar para fazer a sua análise.

Portanto, poderia acontecer, mas era uma decorrência normal de um contrato que estava já assinado e eram atos que poderiam demorar mais tempo do que o normal.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Diria que a privatização da TAP decorreu do memorando da troica?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A privatização da TAP estava inscrita no Memorando de Entendimento e era uma obrigação do Estado português, mas era também uma necessidade da empresa, pela incapacidade que o Estado tinha em fazer a injeção de fundos públicos sem uma reestruturação associada e por uma manifesta desvantagem competitiva que a TAP tinha, porque as suas congéneres europeias podiam capitalizar-se adequadamente — nomeadamente, junto dos mercados privados — e a TAP, por ter como acionista único o Estado, não tinha essa possibilidade.

Portanto, eu diria que era uma obrigação, mas era também uma necessidade da companhia.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Pode dar mais detalhes sobre o estado financeiro da TAP, aquando da privatização? No final de 2015, em que situação financeira estava a TAP?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A TAP tinha uma situação financeira desafiante, no sentido em que estava exposta a determinados aspetos que não conseguia controlar, nem tinha tesouraria para controlar. Por exemplo, não podia fazer *hedge*, cobertura de risco, de variações do preço de combustível, do *jet fuel*, não podia fazer cobertura de risco cambial, porque algumas — muitas, crescentemente — receitas vinham de mercados não euro, e, portanto, poderia ter exposição a esse mercado, como teve em alguns casos.

As companhias bem capitalizadas colocam o capital como colateral e cobrem esse risco. No mercado da TAP não tinham condições de o fazer e, portanto, era uma situação depauperada por essa via, aliada ao facto de existir uma crescente desconfiança de alguns dos credores da TAP, relativamente à sua capacidade de dissolver os compromissos sem injeção de novo capital ou a detenção por parte de acionistas que tivessem liberdade para fazer a injeção desse capital

Posso dar-lhe depois exemplos, como já dei na Comissão de Economia: havia dívidas a fornecedores, agências de viagens, há dívidas aos prestadores de serviços mais básicos, até àqueles que são mais estruturais como o combustível, taxas zero ou portuárias, portanto, todos eles funcionavam um bocadinho como bancos da TAP também, no sentido em que aceitavam receber mais tarde, na expectativa de que a TAP tivesse uma capitalização adequada. Portanto, sim, a situação era de desafio.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Se bem percebi, muitos fornecedores da TAP, muitos credores da TAP foram adiando o pagamento das dívidas, porque acreditavam que depois da privatização fosse mais fácil pagar essas dívidas. Foi isso que disse? Foi isso que percebi?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O que procurei dizer é que eles, a partir do momento em que é lançado o processo de privatização, têm a expectativa de que o mesmo chegue a bom porto. E o caderno de encargos era claro, ao dizer que o principal motivo pelo qual a privatização era determinante...

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Sr. Presidente, a questão da contagem do tempo...

O Sr. **Presidente**: — Vamos, com certeza, dar a tolerância devida, Sr. Deputado, fique tranquilo.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — E, portanto, dizia que o aspeto mais importante, e que está... Não é por acaso que a primeira das condições do caderno de encargos é uma adequada capitalização. Todos sabem que um acionista privado não tem limitações de capitalizar a empresa, assim tenha meios para o fazer, e, portanto, a expectativa, sim, era a de que a TAP entrasse numa fase de normalidade e que, portanto, por via de uma capitalização normal, tivesse condições para fazer o pagamento daquilo que ia atrasando face aos *déficits* de tesouraria que tinha.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Vamos só voltar um pouco atrás, à questão do tempo, novamente.

Se o resultado das eleições em 2015 tivesse sido outro, nomeadamente se a coligação entre o PSD e o CDS tivesse tido uma maioria absoluta, a assinatura daquele acordo teria ocorrido no mesmo dia?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A assinatura do acordo decorreu a 24 de junho de 2015. A conclusão?...

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Sim, a conclusão.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu já não fazia parte desse Governo, mas, quer dizer, da forma como observo o processo, sim, decorreria exatamente no mesmo dia. O dia não foi determinado pela existência de eleições com resultados e com novas maiorias, foi determinado pelo cumprimento das condições precedentes que estavam previstas nos acordos.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Essa finalização do acordo podia ter sido atrasada, ou seja, podia ter sido adiada para umas semanas ou uns meses depois?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Formei a convicção de que não, mas já não faço parte desse período. De tudo o que vi, do que ouvi, do que posteriormente falei com os meus colegas que tinham essa responsabilidade no Governo seguinte, formei a convicção de que não, mas é uma convicção por diálogo com eles e não por conhecimento direto.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Não considera que havia alguma falta de legitimidade política quando concluem o acordo, sabendo que a maioria da Assembleia da República, a maioria dos Deputados na Assembleia da República iria discordar desse acordo e que o próprio Governo iria cair, eventualmente? Não considera que faltou legitimidade política para finalizar o acordo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Como não é uma matéria que seja do meu conhecimento direto, e admito que seja mais opinativa, preferia não fazer esse comentário.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Conhecendo, como conhece, a situação financeira da TAP nessa altura, o que pensa que teria acontecido com a TAP se esse acordo não tivesse sido finalizado? Ou seja, se não tivesse ocorrido a privatização da TAP nessa altura, o que teria acontecido com a TAP?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Socorro-me, uma vez mais, e tomo como boas, das declarações que a minha colega Isabel Castelo Branco fez na Comissão de Economia. Desculpe trazer para aqui depoimentos por interposta da pessoa, mas é a única forma que tenho para poder responder.

E, portanto, confio integralmente no juízo e na informação dada. Ela referiu a existência de uma carta da TAP, a 4 de novembro de 2015, dizendo que, a partir de 11 de novembro, haveria uma situação de rotura de tesouraria por vários motivos: por haver dinheiro em jurisdições que não conseguiam trazê-lo para a sede, por a sede que fazia a centralização da tesouraria já estar deficitária no mês de novembro. Essa carta inclui projeções de tesouraria — estou mais uma vez a usar-me das declarações feitas —, e, portanto, acredito que a situação acabasse por ser a rotura de tesouraria e o incumprimento das obrigações que a TAP tinha perante os fornecedores, e admito que, no limite, perante a banca. Mas, enfim, falo por interposta pessoa e, portanto, tenho o cuidado de sublinhar esse aspeto.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Está, portanto, a falar de uma potencial insolvência da TAP?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não sei se insolvência é o termo jurídico certo, porque não sou jurista, mas era certamente uma situação de rotura de tesouraria e incapacidade de fazer pagamentos.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Tem sido muito falada, nos últimos dias, a questão da carta de conforto que foi despachada pelo Secretário de Estado, à data, o Dr. Miguel Pinto Luz. Considera que essa carta de conforto era algo necessário para que a operação fosse concluída? Como acompanhou o processo todo, imagino que tivesse isso em mente. Essa carta de conforto era algo necessário para concluir o processo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A última observação que fiz, Sr. Deputado, é importante para me permitir dar a minha visão, porque a carta não surge só no dia 12. Tem uma história, na qual participei em parte, portanto, posso, por conhecimento direto, opinar sobre o assunto.

A carta, segundo sei, clarifica a posição que o Estado teria, naquela altura, mas, enfim, voltando a reportarmo-nos a novembro, à posição que o Estado no futuro terá, caso haja incumprimento das mutuárias, no caso da TAP e das empresas do Grupo TAP, relativamente à dívida que naquela data estava contraída. E, portanto, não é uma carta em que o Estado diga: «eu pago ou substituo-me no pagamento». Portanto, desse ponto de vista não é uma garantia, como, aliás, o Tribunal de Contas diz, não é uma garantia do Estado, mas é uma carta que diz: «eu, caso isto aconteça, um direito que tenho exercê-lo-ei no futuro, e, portanto, retomarei o controlo da totalidade do capital da TAP e, por essa via, tu, credor, porventura, terás conforto em que eu seja novamente o acionista único da companhia». Estou, obviamente, a fazer uma simplificação, mas é substancialmente isto que a carta diz.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — A carta implicava um direito ou um dever?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A carta, do meu ponto de vista, clarifica o que o Estado fará perante um direito que tem e que decorre dos acordos. O

Estado tinha um direito potestativo, que era exercido em determinadas condições nos acordos. Isto é um *puzzle*, não são peças únicas, nós não podemos pegar na carta, desgarrada, de alguns outros instrumentos. Isto é um *puzzle*, é preciso ler os papéis para saber do que se fala. E, portanto...

*Pausa.*

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos... Sr. Dr. Sérgio Monteiro, vou pedir silêncio na sala para o poder ouvir. Muito obrigado.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Obrigado, Sr. Presidente.

E, portanto, eu diria, a carta, resumindo, diz: «Eu, Estado, através da PARPÚBLICA, tenho um direito potestativo. Esse direito potestativo, de acordo com os contratos que existem, pode ser exercido nestas e nestas e nestas condições. E eu clarifico perante ti, Banco, que exercerei esse direito se houver incumprimento da dívida para contigo». Portanto, a carta compromete um comportamento futuro do Estado, perante um direito que o Estado tinha, decorrente dos acordos que tinha celebrado.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto (IL)**: — Portanto, para que não haja dúvidas, o que a carta significa é que o Estado comprometeu-se, ou seja, passou a ter o dever de exercer aquele direito caso a TAP falhasse algum pagamento.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não é algum pagamento, Sr. Deputado, é o pagamento decorrente dos acordos financeiros que existiam naquela data. Sim, mas concordo com o resto da sua afirmação.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Portanto, o Estado passou a ter uma obrigação a partir da altura em que emitiu aquelas cartas?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Passou a ter... Eu chamar-lhe-ia uma obrigação contingente, é um facto, é uma obrigação, mas ela é contingente de um determinado facto ocorrer. O Estado tinha também mecanismos para controlar se esse facto, de alguma maneira, ocorria ou não. E, portanto, não adiro ao que foi dito já noutras audições, que era para a dívida toda ou que a TAP estaria espatifada. Não, julgo que a essas afirmações não adiro porque existiam mecanismos de controlo noutros acordos e noutros contratos.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Que mecanismos de controlo eram esses?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O primeiro e mais importante deles era a monitorização da situação financeira da TAP. Essa monitorização da situação financeira está prevista no acordo relativo à estabilidade económico-financeira da TAP, o tal que foi aprovado a 23 de outubro no calendário que há pouco referi, a resolução do Conselho de Ministros aprovou este acordo relativo à estabilidade económico-financeira.

Neste acordo, o que é que estava previsto? Estavam previstos mecanismos que são muito bebidos da experiência de financiamento de projetos, *project finance*, em que existem sinais de alarme que, uma vez verificados, determinam certas atuações antes que seja tarde demais.

Um mecanismo que estava previsto: cada mutuária, ou seja, a TAP, a Portugalia, todo o Grupo TAP, neste caso, já maioritariamente detido pelo privado, tinha de ter dinheiro depositado numa conta chamada «conta de reserva de serviço de dívida», pelo menos 30 dias antes da data em que aquela dívida se vencia. Portanto, primeiro sinal de alarme: se a mutuária

estivesse em dificuldade, teria condições para depositar esse dinheiro 30 dias antes da prestação ser devida. Portanto, era uma obrigação da mutuária — primeiro mecanismo de controlo.

Em que condições é que o Estado poderia atuar? Para além do controlo mensal que fazia da situação financeira, havia uma obrigação neste acordo, no seu n.º 3, portanto, repito, é o acordo relativo à estabilidade económica ou financeira da TAP, que foi assinado também no dia 12 de novembro, embora aprovado a 23 de outubro, que dizia o seguinte, como obrigações, no seu ponto 3: «a empresa estava obrigada a manter os capitais próprios consolidados da TAP SGPS (...)» — portanto, ao nível da *holding* — «(...)no valor equivalente aos capitais próprios consolidados da sociedade na data de conclusão, ou seja, no dia da privatização, acrescida de 35 milhões de euros».

Portanto, esta era uma obrigação que era verificada numa base regular. Como é que estão os capitais próprios? Está ou não perdida a capitalização? Em termos práticos, o Estado tinha sempre um *buffer* de 35 milhões de euros, portanto, a empresa, antes de o Estado exercer o direito do potestativo, estaria sempre 35 milhões de euros melhor do que estava antes da privatização. Isto ao nível dos capitais.

Depois, relativamente à dívida, aquela ideia de que a carta cobria a dívida toda também não corresponde à realidade, basta ver a alínea *b)* desse ponto 3. E a alínea *b)* é esta, que tem aqui uns rácios, é a dívida financeira líquida não garantida, ou seja, que não tem como colateral os aviões, não são *leasings*, nem são créditos imobiliários, é não garantida. Portanto, aquela que estava ao abrigo da carta de conforto, tem de ser menor ou igual, a futura, à dívida financeira líquida não garantida na data de conclusão, na privatização, menos 25 milhões de euros. Portanto, uma vez mais, o Estado entrava no capital da companhia, exercendo o direito potestativo, com o capital pelo

menos 35 milhões de euros melhor do que antes da privatização, com a dívida pelo menos 25 milhões de euros menor do que antes da privatização.

É cristalino o que decorre destes acordos. Não há dúvida de interpretação, acredito. Ainda para mais, isto está em português. Portanto, não acompanho quem diga que era a dívida toda, passada e futura, de montantes elevados.

Assim, a carta casa com este acordo e com o exercício de direito potestativo. Por isso é que a carta dizia, «eu exerço o direito potestativo». Mas porquê? Porque, no direito potestativo, estava previsto que eu ficava com uma TAP melhor do que aquela que tinha vendido, em pelo menos 35 milhões de euros no capital e em pelo menos 25 milhões de euros na dívida que existisse.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Qual era a validade desse acordo? Era até quando?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Este acordo era válido enquanto a dívida histórica — aquela que existia aqui, a dívida financeira líquida não garantida — perdurasse no balanço da companhia. A partir desse momento, cessaria a sua obrigação.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Isso era até quando?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Dependia do perfil de reembolso dessa dívida, portanto, é incerto no tempo.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Certo, certo.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Porque, a partir de 31 de dezembro de 2017, o rácio que se verificava era a dívida financeira líquida não garantida sobre o EBITDAR (*earnings before interest, taxes, depreciation, amortization, and restructuring or rent costs*), ou seja, o resultado operacional mais os pagamentos de *leasings* relativamente aos 12 meses anteriores, novamente comparado com a dívida antes da privatização, menos os 25 milhões de euros.

Portanto, havia um rácio que era cumprido até 31 de dezembro de 2017 e outro de 2017 por diante.

O direito potestativo sobrevivia.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Certo.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Portanto, das duas uma: ou a dívida que estava nestes acordos... Porque o direito potestativo não serve apenas para dar cobertura às cartas de conforto, estava lá para uma série de outros factos. E estes rácios, esta verificação era feita pela duração dos compromissos que davam origem a direitos potestativos.

Assim, esta monitorização, este controlo duraria muitos anos, os anos necessários para se extinguirem as obrigações que davam origem a direitos potestativos.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Estamos aqui a falar de dívida financeira. E a dívida financeira, normalmente, vem com prazos.

Não estamos a falar aqui do possível *rollover* dessa dívida financeira. Ou assumimos que pode haver um *rollover* dessa dívida financeira e que a carta de conforto duraria até não haver mais *rollovers*?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Gostaria de fazer a separação de duas coisas. Uma coisa é o que o Estado se comprometeu ao abrigo da carta de conforto. Outra coisa são os rácios que perduram no tempo relativamente ao direito potestativo. *Ok?*

Portanto, no direito potestativo, o Estado podia, depois destes empréstimos estarem pagos, ter de recomprar a companhia, e este direito potestativo com estes rácios mantinha-se.

Relativamente à carta de conforto, é como diz: extintas essas obrigações, extinguíam-se as cartas de conforto.

Mas a minha resposta tem a ver com os mecanismos de controlo e com o direito potestativo, porque esse poderia perdurar por muitos anos, até mais do que uma década, em determinadas circunstâncias. Nomeadamente, por exemplo, na obrigação de não reembolsar as prestações suplementares pelo prazo de 30 anos. Este mecanismo permitiria manter o direito potestativo vivo, no limite, por 30 anos.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Não considera que isso introduziu alguma assimetria na gestão privada da TAP? Ou seja, se as coisas corresse mal, o Estado entrava e livrava a TAP dessa dívida com o bolso fundo que tem. E se as coisas incorresse bem, tudo aquilo ficava para o acionista privado.

Sendo especialista em finanças, certamente saberá que quando o risco é simétrico, existe um conjunto de incentivos em que o agente corra mais riscos do que aquilo que seria eficiente.

Não considera que essas cartas de conforto adicionaram alguma assimetria na assunção de risco?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu considero que existiam mecanismos de... Aliás, antes disso, a realidade comprovou que tal não é verdade, porque

a dívida financeira líquida não garantida antes da privatização foi reembolsada a um ritmo acelerado.

Quero acreditar que também porque o direito potestativo, ou seja, o incumprimento da TAP ou das mutuárias nessa dívida, levaria a que toda a capitalização fosse perdida a favor do Estado que, no exercício do direito potestativo ficaria com a capitalização.

Portanto, existia um incentivo muito significativo à gestão liderada por acionistas privados para que aquela dívida fosse reembolsada, e reembolsada rapidamente.

Percebendo o ângulo que dá origem à pergunta, não só a realidade demonstrou o contrário, porque essa dívida foi reembolsada muito rapidamente — em 2020, mais de dois terços dessa dívida já estava reembolsada —, como também estava em causa a perda dos montantes relacionados com a capitalização.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Sem as cartas de conforto, os bancos poderiam ter vedado a privatização da TAP, podiam ter bloqueado a privatização da TAP?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu já não estive presente, como disse, nas conversas finais, mas, da experiência anterior do processo, diria que sim.

Particpei não em muitas conversas com bancos, mas em algumas, em que a Secretária de Estado do Tesouro, Isabel Castelo Branco, me pediu para estar também presente, e, de facto, era uma condição *sine qua non*.

E porquê? Também julgo que possa aproveitar a oportunidade para explicar porquê.

Os bancos consideravam, de acordo com a jurisprudência vigente no País, que aquela dívida tinha uma obrigação própria do Estado, por via da aplicação do artigo 501.º do Código das Sociedades Comerciais, e que essa

obrigação do Estado não se extinguiu com a transferência do capital. Era o entendimento da generalidade do sistema bancário.

Mas subsistiam dúvidas. Isto é, toda a jurisprudência, exceto, do que me disseram na altura os juristas, um professor de Direito — julgo que é o Prof. Menezes Cordeiro, de memória julgo que foi esse o nome que retive —, entendia que, da aplicação do artigo 501.º do Código das Sociedades Comerciais, independentemente da transmissão de capital, essa responsabilidade não se arrasta para o novo devedor. Ou seja, mantém-se na esfera do acionista único que originalmente esteve ligado à contratação dessa dívida.

De qualquer forma, independentemente do que acontece pós-privatização, o Estado era responsável por esta via, por via legislativa.

Não é uma via ilegal do ponto de vista de auxílio do Estado, porque o artigo 501.º do Código das Sociedades Comerciais aplica-se a todas as sociedades comerciais. É assim para o Estado quanto acionista único, mas é assim para qualquer acionista único de uma sociedade.

Portanto, o Estado já tinha essa responsabilidade. O Estado não assumiu uma nova responsabilidade no contexto da privatização. Quando muito, até a reduziu, por via dos rácios que lhe mostrei aqui no acordo relativo à estabilidade económico-financeira.

Assim, a carta foi imprescindível, mas porque lavrou a escrito, porque passou a escrito algo que já era a responsabilidade que o Estado tinha por aquela dívida.

Caso contrário — já agora, deixe-me fazer um aparte —, seria difícil uma empresa com algumas centenas de milhões de euros de capitais próprios negativos ter, ao mesmo tempo, 600 milhões de euros positivos, se não fosse o Estado o acionista único responsável pela dívida.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Quem eram os principais credores bancários da TAP?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não tenho essa informação comigo, Sr. Deputado.

Não sei quais eram os bancos que tinham maior peso porque, como digo, a minha interação com os bancos era muito, muito limitada, era mais uma competência da Secretaria de Estado do Tesouro.

Não tenho essa informação comigo.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Tem conhecimento se o Novo Banco era um dos principais credores da TAP nessa altura?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não tenho esse conhecimento.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Para efeitos da privatização de 2015, foi feito algum estudo técnico ou económico, como indicam as boas práticas internacionais da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico)? Ou seja, foi feita uma análise de custo-benefício para essa privatização?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Foram cumpridos todos os preceitos que estão previstos na lei-quadro das privatizações.

Uma delas é a avaliação da sociedade e a obrigação de vender por um valor superior ao valor da avaliação da sociedade. Mas julgo que uma análise de custo-benefício está estritamente no quadro da OCDE, julgo que não está prevista na lei-quadro das privatizações.

Portanto, julgo que aquele quadro de análise de custo-benefício, com benefícios económicos, sociais, enfim, toda aquela panóplia de rácios, não

terá sido feita, mas foram cumpridos todos os preceitos previstos na lei-quadro das privatizações.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Disse, há pouco, que duas consultoras fizeram avaliações do valor da TAP. Pode-nos dizer qual foi o valor a que chegaram?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Julgo que sim.

A nota que tenho aqui é que a avaliação da PricewaterhouseCoopers apontava para um ponto médio de avaliação de 124 milhões de euros negativos e que a avaliação da Deloitte ocorria num intervalo entre os 140 milhões de euros negativos e 512 milhões de euros negativos pelo capital da TAP, SGPS.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Que golpe de magia, então, permitiu vender uma empresa com uma avaliação negativa?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Julgo que a avaliação não tem em conta sinergias que os potenciais concorrentes retiram das companhias aéreas.

Um concorrente da indústria, como era o caso dos dois concorrentes que passaram à fase final, tinha um plano que procurava extrair para os respetivos grupos de aviação sinergias que mais do que compensavam, na opinião deles, o valor negativo dos capitais, que já agora também aproveito para assinalar, tem uma amplitude relativamente grande.

É mais fácil, obviamente, compensar sinergias de 140 milhões de euros negativos do que 512 milhões de euros negativos. Este intervalo tem a ver com os métodos de avaliação, como o patrimonial, ou o dos *cash flows* descontados.

Portanto, a primeira razão são as sinergias de integração da TAP em grupos de aviação e a complementaridade e capilaridade associada. A segunda, presumo eu, tem a ver com o plano de desenvolvimento futuro e o valor a extrair do plano de desenvolvimento da atividade.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Entre essas «sinergias concorrenciais», que acho que sabemos o que quer dizer, muitas vezes estava a diminuição de rotas da TAP para o Brasil, em favor da Azul.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não, não estava.

No caso da proposta vencedora, haveria apenas — do que me recordo do plano estratégico —, a gestão de frota de um lado e do outro, porque os invernos e os verões num sítio e no outro eram simétricos.

Recordo-me de haver gestão relacionada com a frota, mas não de diminuição de rotas. Aliás, o que aconteceu foi exatamente o contrário: o aumento da capilaridade nas rotas, quer para o Brasil, quer, muito particularmente, para os Estados Unidos, cujos frutos estamos ainda a colher hoje.

O mercado dos Estados Unidos e o contributo dos turistas americanos seria impossível de materializar, não fosse o plano implementado no contexto da gestão liderada pelo acionista privado.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Portanto, estava assegurado no acordo que nenhuma dessas sinergias seriam a favor de um concorrente da TAP? No sentido que a TAP não abdicaria da sua posição concorrencial a favor de outra companhia aérea em nenhuma rota?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Havia, aliás, a obrigação no caderno de encargos, que está advertida também no acordo de compromissos

estratégicos de reforço do *hub* nacional, ou seja, do número de ligações, quer ponto a ponto, quer de ligação *short-haul* e *long-haul*, curta distância e longa distância, que é aquilo que define um *hub*, pontos diversos de ligação. Havia a obrigação de reforço do *hub*.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Pode confirmar que David Neeleman, sozinho, sendo extraeuropeu, não podia ter uma posição de controlo na TAP?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Confirmo que foi esse o entendimento que a ANAC teve relativamente à aplicação do regulamento europeu.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Mas tinha.

*Risos.*

Depois da privatização, efetivamente, David Neeleman tinha uma posição de controlo na TAP.

Não conheço a conformação que foi sendo feita, porque ela é posterior, dos acordos acionistas no contexto da Atlantic Gateway, para que a sua estrutura de capital fosse considerada compatível, como julgo que foi, com o direito europeu.

Portanto, julgo que não. Não o acompanho nessa posição, porque a ANAC validou a estrutura. Tendo pedido alterações, validou essas alterações. E também quero recordar que, anteriormente, a Atlantic Gateway e os seus acionistas se tinham comprometido a aceitar sem reservas quaisquer recomendações que fossem dadas pela ANAC nesse contexto.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Estavam a par das condições de recapitalização da TAP que David Neeleman ofereceu? Das fontes de financiamento que David Neeleman tinha?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Tomámos conhecimento das fontes de financiamento que David Neeleman e Humberto Pedrosa apresentaram detalhadamente, nos meses de setembro e outubro, numa carta remetida pela Atlantic Gateway à PARPÚBLICA, a 16 de outubro, que a PARPÚBLICA nos deu o conhecimento.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Portanto, estavam a par dos fundos Airbus?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Nessa ocasião, tomámos conhecimento daquilo que se tem designado como fundos Airbus.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Quando a avaliação foi feita, esses fundos Airbus entraram como ativo da TAP?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Na avaliação dos méritos da proposta?

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — A avaliação das consultoras em relação ao valor da TAP. A avaliação é feita de várias formas e esse ativo especificamente, vamos chamar ativo, foi considerado nessas avaliações?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não percebo a pergunta porque está, julgo eu, a tentar relacionar os fundos Airbus com o contrato dos A350, coisa que eu acho não ser diretamente relacionável.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Portanto, os fundos Airbus não resultaram da posição que a TAP tinha na encomenda, ou seja, não resultaram do facto de a TAP ter abdicado da sua posição na encomenda que tinha dos Airbus?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O Sr. Presidente pediu-me no início, lembrou-me dos meus deveres e um dos deveres é cingir-me aos factos, portanto, hoje usarei um bocadinho menos de liberdade de expressão que terei usado na Comissão de Economia, mas também posso, ainda assim, explicar porque é que usei algumas expressões.

Sem prejuízo disso, diria que o que está escrito nos documentos é o seguinte: há uma contribuição, o que lhe chama a Atlantic Gateway, é uma contribuição da Airbus para o plano de recapitalização encetado pela Atlantic Gateway, no contexto da privatização, portanto, é uma contribuição da Airbus.

Depois, a Airbus escreve e diz que o montante, eles chamam-lhe *upfront cash credits*, portanto, valores, a expressão em inglês é *upfront cash credits*, que está transformada em «contribuições» na comunicação do Sr. David Neeleman e do Sr. Humberto Pedrosa. Vou procurar traduzir ao mesmo tempo que leio. Diz: está ancorada no nosso apoio ao plano de *turnaround*, portanto, de reestruturação da TAP, incluindo a sua alteração de frota, a substituição dos aviões A350 por A330, a aquisição de um número adicional de aviões A330neo e, também, uma encomenda adicional de A321neo. E, depois, diz que esta transação no seu global e os *cash credits*, as contribuições associadas, estão dependentes e são justificadas pela proposta única oferecida pela DGN (David Gary Neeleman Corporation) e pela magnitude da encomenda de aquisição de novos aviões.

Portanto, isto foi a comunicação formal que nos foi feita e por isso eu dizia que os fundos Airbus decorrem, de acordo com o que nos foi

comunicado, da conjugação, alteração de planos relativamente à frota, encomenda de aviões adicionais e o *endorsement*, o apoio relativamente ao plano apresentado pela DGN à Airbus.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Esses fundos Airbus podiam ter sido mobilizados, caso a TAP não tivesse sido privatizada? Ou seja, se a TAP se tivesse mantido pública, poderia, de alguma forma, ter mobilizado esses fundos Airbus?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Aqui também, não uma opinião, mas por conhecimento direto, a resposta é não. Tive a ocasião de dizer na Comissão de Economia, mas para ficar aqui em ata na Comissão Parlamentar de Inquérito — fim de abril, início de maio, já não consigo precisar a data exata, porque essas comunicações aconteceram há 8 anos —, a pedido do Sr. Eng.º Fernando Pinto, que disse «Sérgio, eu já perdi total credibilidade junto da Airbus, já não tenho condições para, junto da Airbus, os convencer de que a capitalização futura, decorrente do processo de privatização, vai acontecer e, portanto, nós estamos em atraso no pagamento da encomenda original dos A350. A Airbus ameaça cancelar esse pagamento e ficar com os 40 milhões de euros que nós já adiantámos e, portanto, preciso que fale com a pessoa da Airbus». Era o Presidente Executivo, o Co-Presidente Executivo, responsável pela área de operações, não me recordo do nome, mas, enfim, era esta a função que tinha.

E, portanto, ele disse-me «eu esgotei a minha capacidade», pediu-me se eu podia falar com mais alguém, e pediu-me que atendesse a pessoa e lhe explicasse o processo de privatização, no sentido de que o Governo português estava determinado em dotar a TAP de meios, no sentido de condições, para que ela se capitalizasse adequadamente com o contexto do processo de privatização.

Portanto, a resposta é não, por conhecimento direto. A Airbus é um agente económico racional e, portanto, não ia fazer uma aposta do género dobro ou nada, aumentando a encomenda, sendo a encomenda mais curta já em incumprimento e podendo a Airbus fazer seus os montantes que tinham sido adiantados. Portanto, não, a TAP não poderia, ela própria, desenvolver este plano.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Portanto, rejeita completamente que a capitalização da TAP, por David Neeleman, tenha sido feita com fundos que poderiam ter sido da própria TAP. Não haveria qualquer hipótese de a própria TAP, sem a privatização, ter acesso a esses fundos?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Pelos motivos que lhe aponte, a minha opinião é não, pelos factos que acabei de relatar.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Entre 2013 e 2015 teve a tutela setorial da TAP, certo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Peço desculpa, pode fazer a sua pergunta novamente?

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — A tutela setorial da TAP era sua?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Estava no Ministério da Economia, em coordenação com o Ministro da Economia, António Pires de Lima. Eu tinha a delegação de competências para o acompanhamento no dia-a-dia, mas as decisões estruturais eram tomadas por ambos, obviamente.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Do conhecimento que tinha das operações da TAP, qual era a situação da manutenção no Brasil, na altura, a VEM? Qual era a situação financeira e que decisões é que estavam a ser tomadas, dentro da TAP, sobre a questão da manutenção no Brasil?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A situação financeira da empresa de manutenção no Brasil era, desde o início do nosso mandato, já muito precária do ponto de vista financeiro.

No momento em que tomei posse e me inteirei diretamente dos assuntos relacionados com a TAP, tinha, obviamente, assessores a trabalhar comigo, mas inteirei-me diretamente desse assunto, até por informação da própria TAP.

A TAP vivia preocupada com a situação da manutenção no Brasil, porque era uma unidade deficitária, que nunca conseguiu desenvolver o plano de negócios que estava pensado aquando da aquisição original, por diversos motivos, por consolidação do mercado de aviação no Brasil, que tinha reduzido o número de movimentos, operações, serviços prestados a terceiros, seja porque as responsabilidades de natureza fiscal e laboral, no Brasil, faziam com que a situação fosse cada vez mais negativa.

Isto é, julgo que essa foi até uma observação um bocadinho de mau gosto de alguém no Brasil, mas houve um caso caricato, que caiu muito mal junto dos sindicatos em Portugal, de um trabalhador no Brasil que agradeceu ao Estado português estar a pagar os salários lá e não os cortar, quando nós aqui estávamos numa situação muito difícil no País.

Tudo isso era um bocadinho o mundo ao contrário. Tivemos ocasião de manifestar a nossa preocupação ao Conselho de Administração da TAP, desde o primeiro dia, e houve, no contexto da TAP —, portanto, não coordenado pelo Governo, porque aquela era uma participada da TAP, ainda

para mais no Brasil, nós não tínhamos nenhum particular valor acrescentado a colocar —, a TAP tentou, por duas vezes, no decurso do meu mandato, da minha responsabilidade, organizar um processo de venda da manutenção no Brasil. Só que as condições desse processo de venda foram tais que o Conselho de Administração — e, nesse aspeto, acompanhei o entendimento do Conselho —, como tínhamos de pagar muito para vender, entendeu sempre que era preferível que a gestão desse dossiê difícil fosse colocada no contexto da privatização, para que não ficasse do lado público os prejuízos e, depois, transferido para o lado privado os lucros.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — As avaliações de que falou há pouco, que as consultoras fizeram da TAP, foi da TAP SGPS?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Confirmo, sim, foi da TAP SGPS, que consolidava também o resultado negativo do Brasil.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Tem uma ideia de qual era a avaliação da TAP, S.A., ou seja, só da companhia aérea, excluindo a manutenção Brasil?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não tenho, mas procurarei obter essa informação e, no decurso da audição, procurar dar essa informação.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Diria que havia sinergias comerciais com o Brasil pelo facto de a manutenção estar lá sediada, ou seja, a TAP, S.A., enquanto companhia aérea, conseguiu crescer mais no Brasil, conseguiu crescer mais, comercialmente, no Brasil, por ter a manutenção sediada no Brasil?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Esse argumento foi-me sendo apresentado, mas não tenho forma de... Porque era uma realidade dos anos anteriores à minha tomada de posse e, portanto, não pude verificar o contrafactual, isto é, se não houvesse uma operação de manutenção e engenharia no Brasil, teria podido a TAP crescer no Brasil como cresceu?

A justificação era essa, era apresentada como uma operação que era uma preocupação por causa da drenagem de dinheiro, porque a posição de liquidez de tesouraria da TAP era sempre bastante precária e, portanto, transferir dinheiro para o Brasil, numa atividade que não estava diretamente ligada à aviação, era uma preocupação, mas, enfim, não tenho como atestar essa afirmação. Admito que quem teve responsabilidade nessa altura poderá, melhor do que eu, confirmar.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto (IL)**: — Vou terminar sobre uma outra privatização, que também dirigiu, que afetou de certa forma a TAP, que é a privatização da ANA (Aeroportos de Portugal).

Foi tomada uma decisão de privatizar um monopólio em bloco, com todas as concessões e todos os riscos que isso teria para todas as companhias aéreas; como saberá, o monopólio terá outro tipo de incentivos que empresas concorrenciais não têm. Tendo sido, aparentemente, um negócio financeiro interessante para o Estado, basicamente aquilo que se garantiu foi o monopólio durante muitos, muitos anos.

Tiveram isso em conta, os efeitos que isso poderia ter no futuro crescimento da TAP, do turismo no País, e mesmo de todas as outras companhias aéreas que um dia quisessem voar, e mesmo para a construção do novo aeroporto? Se fosse hoje, voltaria a privatizar a ANA em bloco?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — É uma pergunta para a qual eu não estava preparado, mas também não tem mal nenhum. Porque se refere a um

processo e a decisões, eu não direi tudo, porque há uma parte das decisões que tomámos tendo em conta interesses de coesão territorial, que não aprofundarei, mas diria apenas o seguinte...

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — É útil aprofundar.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não, não aprofundo por uma questão de responsabilidade, pela função que tive. Depois, posso explicar porquê, mas volto a dizer: o que é que a privatização em bloco procurou defender? Que não havia aeroportos, que todos os aeroportos, exceto o de Lisboa, eram deficitários naquela altura. Primeiro aspeto.

Portanto, a privatização em bloco beneficiou os outros aeroportos porque Lisboa acabou por pagar os défices dos outros aeroportos. Tive a ocasião, aliás, de participar em debates no Porto, onde havia um conjunto de entidades interessadas em poder convencer-nos dos méritos de deixar, por exemplo, o aeroporto do Porto de fora e quando, numa contabilidade analítica aproximada — porque existe um conjunto de serviços centrais numa empresa única que teriam de ser separados e, portanto, até havia algum sobrecusto de separação por via desses serviços partilhados que deixariam de existir, mas mesmo numa lógica apenas de *cash flow* —, nenhum outro aeroporto era rentável. Por si, Lisboa acabava por ser o alimento de todos os outros. Portanto, julgo que a privatização contribuiu para a coesão territorial do desenvolvimento dos aeroportos no País.

Segundo aspeto. Se reparar, todos os anos havia um grande debate sobre o aumento das taxas, mas só em Lisboa. Não era por acaso, mas porque havia uma condição: era preciso aumentar o tráfego nos aeroportos para que as taxas subissem. Ou seja, tinha de ser bom para o País. O que era bom para o País era trazer mais gente, era bom para a concessionária, porque podia aumentar as taxas.

Mas o mecanismo de definição de taxas tinha dois controlos. Primeiro, quem crescesse mais podia subir mais, portanto, viu reduções nos Açores, viu reduções de taxas na Madeira — em alguns anos, não estou a dizer em todos os anos —, viu aumentos muito menos expressivos e, em alguns casos, até reduções no Porto. Onde via aumentos, onde era notícia, era em Lisboa. Mas, enfim, esquecendo que, mais uma vez, isto era um xadrez, e, portanto, neste xadrez os aumentos eram muito menores e promovia-se o investimento em todos os aeroportos, porque se Lisboa recebia um bocadinho mais, era possível investir na manutenção dos outros aeroportos.

Terceiro aspeto. A ANA, privada, não sobreviveria sem uma TAP forte. A única companhia aérea que fazia de Lisboa um *hub* era a TAP, e sem esse *hub*, o valor da ANA, as taxas recebidas pela ANA, o tráfego associado às receitas de aviação e não aviação da ANA, ficariam severamente em causa. Portanto, o modelo alinhava também no incentivo relativo à ANA falar com a TAP, cuidar bem da TAP e, de alguma forma, ter em conta os planos de expansão da TAP para a sua própria expansão. Enfim, o objeto não é a ANA, mas, de facto, gosto bastante dos aeroportos e depois entusiasmo-me e não quero.

Última nota. A definição das taxas obedecia a um sexto de vários aeroportos que, somados, davam o tipo de movimentos que Lisboa tinha, para garantir que Lisboa nunca tinha taxas acima da média dos aeroportos — teoricamente, do ponto de vista de movimentos — com os quais concorria. Portanto, eu diria que o conjunto destas condições levou a que, do meu ponto de vista, a privatização tenha sido bem-sucedida.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Doutor. Muito obrigado, Sr. Deputado. Dou agora a palavra ao Sr. Deputado do Partido Comunista Português, o Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Muito obrigado, Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados. Começo por cumprimentar o Dr. Sérgio Monteiro.

É inevitável começar com os fundos Airbus, como ficaram batizados, ou seja, a comissão adiantada a David Neeleman pelos 3,6 mil milhões de euros de aviões que ele faria a TAP comprar.

Desde que o esquema foi exposto, o senhor e o ex-Ministro Pires de Lima têm defendido a normalidade desta operação. A pergunta é: sendo esta operação decisiva na própria venda da TAP ao Sr. Neeleman e à linha estratégica que ele assumiu, dada a importância desta operação, porque é que nunca falaram dela publicamente, tendo havido conferências de imprensa com fartura, debates até, aqui, no Parlamento, sobre a TAP, sobre as soluções para a companhia, as decisões. Aliás, houve uma campanha eleitoral pelo meio. Porque é que nunca falaram desta questão decisiva de todo aquele negócio?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito obrigado, aproveito também para cumprimentar o Sr. Deputado Bruno Dias.

Julgo que — estou a falar por mim, não posso falar pelo António Pires de Lima, que virá cá na próxima semana — nós não demos nenhuma conferência de imprensa, desde que tomámos conhecimento dos fundos Airbus. É a ideia que tenho, posso estar enganado.

Porque eles não eram conhecidos em junho, aquando da publicitação do resultado da privatização. Nós não conhecíamos o mecanismo encontrado aquando da cerimónia pública da assinatura da venda direta, não me parece que haja nenhuma razão para esconder. Há abundante documentação no processo sobre isto, portanto, não encontro nenhuma razão maligna para isto, a não ser o facto de, julgo eu, em setembro ou outubro, não ter havido nenhuma conferência de imprensa nem declarações sobre esse tema, o tema da capitalização.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Porque em junho havia um acordo de venda direta assinado a partir de uma proposta que, logo desde a primeira versão, apontava para negociações com a Airbus e com a viabilização a partir de fundos adiantados pela Airbus, certo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Julgo que não, Sr. Deputado, julgo que não. Nós, pelo menos, não tivemos evidência de que haveria fundos adiantados pela Airbus.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — De tal forma que até desapareceram na proposta melhorada, era melhorada porque desaparecia a referência dessa medida.

A palavra magnitude, que usou há pouco para definir a encomenda — e, de facto, para a escala da TAP, 53 aeronaves é obra — e a carta que nos leu, mencionando na mesma correnteza, digamos, o contrato dos A350 e relacionando com a aquisição dos 53 novos aviões, é um elemento que vem demonstrar que a forma como David Neeleman compra a TAP é decisiva, e que os aviões eram uma necessidade para ele arranjar o dinheiro para comprar a TAP e para, supostamente, a capitalizar. A TAP tinha de precisar daqueles aviões e tinha de os comprar, pois essa foi a forma de Neeleman arranjar capital para colocar na TAP.

Tivemos aqui o antigo Ministro Pedro Marques e o antigo Secretário de Estado Miguel Cruz. A questão dos fundos Airbus não lhes foi transmitida e demoraram a encontrar alguma informação, enterrada em toneladas de papéis, não sabiam de nada, depois de si.

Lemos o relatório do Tribunal de Contas sobre a privatização — zero referências aos fundos Airbus; lemos o relatório final da comissão de acompanhamento à privatização — zero referências aos fundos Airbus. A

questão dos fundos Airbus foi decisiva e durante oito anos ninguém, fora dos Governos, soube dela.

Acabou de nos dizer que nunca houve uma declaração sua, ou de Pires de Lima, acrescento: ou Maria Luís Albuquerque, ou de Pedro Passos Coelho, a dizer ao povo português sobre como é que estava a ser comprada a TAP. Só que o facto de David Neeleman ter comprado a TAP, sem ter nela investido qualquer capital, permitiu-lhe apresentar um plano estratégico de alto risco.

O crescimento da TAP foi um crescimento que, na altura, nós dizíamos: «não está a crescer, está a insuflar, está a inchar», crescimento não sustentado, chegou a ser o mais rápido do mundo, a dada altura. E isso foi necessário para absorver os aviões, sem os quais David Neeleman não teria comprado a empresa.

Falou, há pouco, da questão da situação dramática da TAP naquele momento, antes da privatização. Falou do caso de Fernando Pinto lhe ter pedido para interceder junto da Airbus, e eu pedia-lhe que sintetizasse a forma como essas diligências foram feitas e como é que Fernando Pinto fez esse pedido, e que nos recordasse também sobre essa carta, ou esse parecer, salvo erro, também de Fernando Pinto, falando sobre o problema de tesouraria da TAP se não houvesse privatização.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Por conhecimento direto, só posso falar do primeiro, do contacto relativamente à intervenção junto da Airbus, porque o segundo já é de 4 de novembro,...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A tal carta...

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — ... a tal carta da tesouraria, a dizer que havia rutura da tesouraria, a 11 de novembro. É uma carta, uma

comunicação, não sei se uma carta, se um *e-mail*, mas, enfim, uma comunicação feita pela TAP, no dia 4 de novembro.

Relativamente à intervenção junto da Airbus, é feito um telefonema de Fernando Pinto para o Dr. Carlos Lopes, algures entre o fim de abril e início de maio, para o meu Chefe de Gabinete, como era normal, pedindo para falar comigo. Falou comigo e disse-me o que relatei há pouco, substancialmente, estou a reproduzir palavras de há 8 anos «esgotei a minha margem de convencimento da Airbus de que vou ter dinheiro para cumprir com o plano de pagamentos dos A350. Preciso, Sérgio, da sua intervenção junto da Airbus, para explicar duas coisas: que o Governo tudo fará para que a privatização aconteça, que o mais importante no contexto da privatização é a capitalização, e que essa capitalização dotará a empresa de meios para fazer face aos compromissos.»

E depois recebi... Portanto, Fernando Pinto, admito, terá falado com a pessoa da Airbus, a dizer «já informei o Secretário de Estado que está disponível para lhe transmitir essa determinação do Governo», e eu disse-lhe «sim, estamos determinados em concluir o processo de privatização, assim haja condições». E foi isto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Portanto, no fundo, o que houve foi o testemunho dado pelo Governo, no sentido de esclarecer a Airbus que a privatização ia avançar, no sentido de fazer essa viabilização, digamos assim.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Mas «no sentido de fazer essa viabilização» já é uma inferência sua. Eu, o que fiz foi dar testemunho direto à Airbus de uma coisa que era pública, que era um processo de privatização que estava a decorrer, não era segredo nenhum e apenas lhe disse que a vontade do Governo era que o processo de privatização tivesse sucesso, e que uma medida determinante do processo de privatização era a entrada de

um parceiro com conhecimento no setor, que a fizesse crescer, e a capitalização da companhia.

Como aliás, desculpe, Sr. Deputado, já era público e decorrente do caderno de encargos, portanto não houve qualquer passagem de informação que não fosse pública.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É interessante porque há, de facto, uma sequência de acontecimentos entre o telefonema de um governante português à Airbus — telefonema, não sei se foi um telefonema, se foi uma carta talvez —, foi um telefonema. Portanto, temos um governante português a telefonar para a Airbus, a privatização vai avançar e, entretanto, há negociações do principal, e vencedor, candidato à compra da TAP, a negociar com a mesma Airbus, à mesma hora, no sentido de garantir os 53 aviões que a Airbus passava a garantir, mais seguramente, que ia vender à TAP.

Mas a minha questão é para quem é que Fernando Pinto trabalhava. Fernando Pinto era o administrador, o Presidente da Comissão Executiva da TAP, certo? E é nessa qualidade que ele faz essas diligências junto do Governo e, mais tarde, a 4 de novembro de 2015, que faz aquela comunicação sobre o alerta sobre a tesouraria.

A questão que eu queria colocar é como é que os senhores, no Governo, trataram deste processo quando, de acordo com os elementos oficiais no próprio Ministério da Justiça e até na própria ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil), Fernando Pinto entrou para a gerência da Atlantic Gateway, em junho de 2015, poucos dias depois do senhor ter telefonado para a Airbus a pedido do próprio. E continua na gerência da Atlantic Gateway, assim registada oficialmente, até 9 de novembro.

Ou seja, há aqui uma sequência em que Fernando Pinto, enquanto Presidente Executivo da TAP, entra ao mesmo tempo para a gerência da Atlantic Gateway. O acordo de venda direta faz-se 5 dias depois de ele estar

registado como membro da gerência da Atlantic Gateway, há uma apresentação da Atlantic Gateway à TAP, para os contratos Airbus, a 8 de novembro e, no dia seguinte, Fernando Pinto sai da gerência da Atlantic Gateway e é assinado o acordo relativo à conclusão da venda da TAP pela PARPÚBLICA à Atlantic Gateway, no dia 12 de novembro. E Fernando Pinto regressa à Atlantic Gateway pouco tempo depois, voltando a fazer parte daquela administração.

Portanto, a questão que se coloca é de como temos um gestor público que, ao mesmo tempo, é da gerência da empresa que vai comprar a empresa pública.

Como está muito barulho, pedia a vossa ajuda para nos ouvirmos melhor uns aos outros.

O Sr. **Presidente**: — Eu reitero esse pedido de ajuda, uma vez mais, porque senão o barulho de fundo não permite nem ouvir quem está a inquirir, nem ouvir o depoente.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito obrigado, Sr. Deputado. Uma precisão, antes de começar a minha resposta: o telefonema não foi do Membro do Governo para a Airbus, foi da Airbus para o Membro do Governo, depois de falar com a TAP. Eu não telefonei à Airbus. O meu Gabinete recebe uma chamada da Airbus, acordada com a TAP nos termos que referi, e atendi a chamada da pessoa da Airbus, não fiz eu próprio nenhum telefonema à Airbus.

Segundo, o objeto estrito do meu telefonema com a Airbus foi a dificuldade que a TAP tinha em pagar as prestações dos aviões A350 e em que medida a TAP teria, no futuro, condições para os continuar a pagar para que ele não os cancelasse na altura.

Portanto, deixe-me ser completamente claro quanto a isso. O que estávamos a tratar era de acordos existentes, há muitos anos, entre a TAP e a Airbus — 2008, se a memória não me falha —, de encomenda de aviões A350. O pagamento que estava definido a prestações ia sendo cada vez mais difícil de fazer. A TAP deixa de ter, na opinião do Fernando Pinto e de que não tive razão para duvidar, condições para convencer a Airbus de que não haverá atrasos maiores e desesperadamente, eu diria, não perder os 40 milhões de euros que já tinham sido entregues. E é no contexto da salvaguarda do balanço da TAP que aceito receber o telefonema do membro do Conselho de Administração da Airbus.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O certo é que se não se aguentasse o contrato dos A350, pelo menos por mais algum tempo, a estratégia do Sr. Neeleman caía pela base e já não havia qualquer hipótese de fazerem a carta, como o senhor acabou de ler há pouco.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Essa é uma inferência sua.

Em abril, final de abril/início de maio, a minha preocupação exclusiva era garantir que a TAP não perdia 40 milhões de euros, de uma encomenda de aviões que tinha sido feita, e que era dinheiro simplesmente perdido.

Sobre todas as outras inferências, terá, porventura, a ocasião de perguntar aos envolvidos nas outras questões que colocou. Do meu ponto de vista, o meu testemunho direto é o de que recebo um telefonema, previamente articulado com Fernando Pinto, que tem como único objeto a encomenda existente dos aviões A350. A Airbus quer saber é: «Porque a TAP é tida por um Estado soberano, não queremos denunciar este contrato e ficar com 40 milhões de euros da TAP. Tem, ou não, a TAP condições para continuar a honrar este contrato?» E terminou aí.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O certo é que há uma entrada, há um registo, poucos dias depois desse telefonema, de que Fernando Pinto se torna membro da gerência da Atlantic Gateway, que, durante a sua presença na gerência da Atlantic Gateway, é assinado o acordo de venda direta com a Atlantic Gateway, faz-se a apresentação da Atlantic Gateway à TAP sobre estes contratos, Airbus, todos, e a sua *novation*, etc., no dia seguinte, Fernando Pinto sai da gerência da Atlantic Gateway e três dias depois é assinado o acordo para a conclusão da venda da TAP pela PARPÚBLICA.

Pelo meio, enquanto é membro da gerência da Atlantic Gateway, Fernando Pinto faz essa comunicação ao Governo, assinando como presidente da TAP, a dizer que se não formos privatizados não temos tesouraria.

O senhor sabia desta corrida em duas pistas?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Da comunicação de 4 de novembro, manifestamente não sabia, porque já não era Membro do Governo, portanto, dessas comunicações já não fazia parte, já não estava no Governo.

Relativamente à passagem para o Conselho de Administração da Atlantic Gateway, não tenho memória desse facto.

O Sr. **Presidente**: — Damos agora a palavra ao Sr. Deputado do Bloco de Esquerda, Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, queria cumprimentar o Dr. Sérgio Monteiro...

O Sr. **Presidente**: — Reitero, igualmente, o mesmo pedido de silêncio que o Sr. Deputado de Bruno Dias há pouco pediu.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Queria cumprimentar o Dr. Sérgio Monteiro e fazer algumas perguntas muito diretas.

Qual era o grau do seu acompanhamento nos processos de privatização, em particular no processo de privatização da TAP? Acompanhava, de forma muito próxima, os passos que iam sendo dados?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Antes de mais nada, gostaria de cumprimentar o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

Nós tínhamos uma reunião semanal de acompanhamento que era composta por mim próprio, pela Secretária de Estado do Tesouro, por membros dos respetivos gabinetes e pelos assessores, onde por vezes a TAP também participava, sempre que houvesse necessidade do Conselho de Administração, para acompanhamento das diversas fases do processo. A TAP e a PARPÚBLICA, obviamente.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Essa era a pergunta que já lhe ia fazer — se a PARPÚBLICA também tinha presença. Por isso, soube em todos os momentos, quer das propostas iniciais, das avaliações que foram feitas às propostas iniciais, das críticas, dúvidas, reticências às propostas iniciais?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim, tive conhecimento dessas críticas e da conformação que foi feita nas propostas finais às críticas das propostas iniciais.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, sabia que a primeira proposta feita pela Atlantic Gateway, na qual Neeleman tinha uma posição, já previa a recompra dos A350 pela Airbus?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Tinha conhecimento.

Não sei se vamos dizer exatamente a mesma coisa e, portanto, o que vou dizer do que tinha conhecimento não é para contrariar, veja apenas se são a mesma coisa.

A primeira proposta, o que propunha, era a aquisição de um contrato que tinha como contraparte a TAP, e do qual a TAP não dispunha livremente, e a Atlantic Gateway propunha-se fazer a aquisição desse contrato.

Não sei se isto responde, ou não, cabalmente à sua pergunta.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Pedia-lhe que pormenorizasse mais, então, essa informação, por favor.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Portanto, na proposta inicial, a Atlantic Gateway refere que uma das fontes de financiamento, no sentido de fontes do plano de capitalização, é que o contrato que a TAP tem relativamente aos aviões A350 deixaria de estar na posse da TAP.

Era um contrato do qual a TAP não podia dispor livremente, tratava-se de um contrato que dependia da autorização da Airbus para ser cedido, por exemplo, pela TAP e, portanto, tomámos nota dessa proposta por parte do Sr. David Neeleman.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas nessa proposta já estava indicado que a recompra seria pela Airbus e a contrapartida dos A390?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não, referia-se exclusivamente, por isso dizia que não tínhamos conhecimento de fundos Airbus, a não ser quando foram comunicados, em setembro, à PARPÚBLICA, que, depois, nos informou detalhadamente em outubro. Não era referida qual a fonte de financiamento da aquisição desse contrato.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas que um dos pontos da atividade financeira David Neeleman referia diretamente aos A350, disso não tinha dúvidas nenhuma?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não, era explícito na proposta que a Atlantic Gateway se propunha a fazer a aquisição de um contrato que, na opinião dele, representava um passivo e não um ativo da TAP, porque a TAP tinha um conjunto de obrigações de pagamento que teria dificuldade em cumprir e, portanto, ele propunha-se fazer a compra do contrato que tinha como contraparte a Airbus.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Confirma que na proposta melhorada da Atlantic Gateway desaparecia essa possibilidade desse contrato que referimos?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Esse contrato não é referido na proposta melhorada.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E confirma, também, que se ele estivesse na proposta melhorada, essa proposta melhorada não teria dado viabilidade ao contrato de venda direta?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Provavelmente precisar-se-ia de maior detalhe, relativamente ao mesmo. Não consigo dizer se era aceite ou não porque não fomos confrontados com esse facto, mas, entre a proposta inicial e a proposta melhorada, o que houve foi o compromisso de aportar, certo, um determinado montante como prestações acessórias.

Perante o facto em concreto, não sei o que opinariam os assessores, a PARPÚBLICA e o que é que o Estado decidiria, a questão não se colocou, porque a proposta não era essa.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, volto atrás no tempo: mas a PARPÚBLICA, quando essa proposta estava em cima da mesa, esteve contra a proposta?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Pode, por favor, repetir a pergunta?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Voltando atrás no tempo, à parte da proposta inicial e à avaliação dessa proposta, quando a proposta desse contrato esteve em cima da mesa, a PARPÚBLICA posicionou-se contra a proposta?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A PARPÚBLICA secundou a opinião dos assessores, que manifestavam preocupações relativamente a essa proposta.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Depois, há o acordo à proposta melhorada, em que essa proposta desaparece, e há o acordo de venda direta, no dia 24 de junho de 2015, e, em setembro, reaparece novamente a proposta. Isso não lhe fez soar nenhum alarme?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — No meu entendimento, a proposta não é igual. A proposta não é de fazer a aquisição de um contrato da TAP, em que a TAP é o cliente e a Airbus fornecedora. A proposta é uma decorrência do acordo de capitalização que estava previsto em junho e que contemplava um acordo estratégico de transformação da frota.

Portanto, quando em setembro é explicada a operação à PARPÚBLICA nos termos em que a Atlantic Gateway explica, enquadra-a numa alteração do plano de frota, que tem espelho mais significativo com o aumento da conectividade no Brasil e nos Estados Unidos, e essa alteração cria uma contribuição, como lhe é chamada, da Airbus num determinado montante, alteração essa que pressupõe, como é dito aqui na carta, uma encomenda de magnitude, mas que não corresponde à aquisição da posição da TAP num contrato que tem como contraparte a Airbus.

Aliás, pelo contrário, implica o anulamento desse contrato.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, regressemos novamente à posição, àquela proposta inicial e ao que foi exposto enquanto ideia estratégica da Atlantic Gateway para a TAP.

Já não estava prevista essa conectividade com o Brasil, exatamente na proposta inicial?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A proposta inicial já tinha os 53 aviões e as alterações, sim.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, do ponto de vista estratégico, o que é que mudou entre a proposta inicial e a proposta apresentada em setembro?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Do ponto de vista estratégico, não muda, do meu entender, substancialmente muito.

Há a clarificação de alguns aspetos que preocupavam a TAP, nomeadamente o facto de a TAP ter a preocupação de saber se estava operacionalmente capaz de gerir uma frota de dimensão tão grande. Havia uma alteração de rumo de crescimento do este para o oeste: claramente, os

A350 destinavam-se ao crescimento do mercado, sobretudo no mercado asiático, e a visão que o David Neeleman tinha era o crescimento do mercado brasileiro, reforçando o compromisso da TAP com o Brasil e com o mercado americano.

E, portanto, entre maio e junho, houve condições para que algumas das dúvidas que a TAP tinha relativamente ao plano estratégico apresentado fossem clarificadas, tanto que a TAP manifesta, também, o seu acordo relativamente ao plano.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — As mudanças que houve não foram estatísticas, porque não houve alteração estatística nesse contexto, não foram de dinâmicas de mercados, porque não houve nenhuma alteração estratégica que se pudesse decorrer dessa dinâmica de mercados, que não era avaliável nesse contexto.

O que mudou foi que havia um contrato de acordo de venda e uma entrada de um novo *player* na TAP. Isso é que poderá ter levado a TAP a mudar de posição, porque, do ponto de vista estratégico — peço que me corrija —, nada estratégico mudou na proposta e na relação da TAP com essa proposta.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — No número de aviões, nas geografias que pretendia cobrir, nada disso mudou, isso é absolutamente verdade. O que houve foi, admito, reuniões, clarificações adicionais do consórcio Atlantic Gateway junto da TAP, que permitiram à TAP encarar com mais otimismo a implementação do plano estratégico.

Não terá havido tempo, até maio, para que essas reuniões acontecessem. Portanto, número de aviões, não; plano de fazer, sobretudo, aumento de capilaridade no Brasil e nos Estados Unidos, também não, que a TAP, entre maio e a proposta de junho, entendeu que a probabilidade de

execução do plano estratégico do agrupamento Atlantic Gateway era maior, isso sim, posso confirmar.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Entre maio e junho, que referiu exatamente agora. Mas entre maio e junho a única coisa que muda é que sai de cima da mesa a ideia de romper o contrato dos A350, certo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Julgo que não havia nunca um rompimento. Em maio, o que estava previsto era que a Atlantic Gateway tomava a posição da TAP no contrato dos A350. Em junho, há uma proposta estratégica que se mantém igual do ponto de vista da capilaridade e no número de aviões e que nada refere relativamente ao contrato dos A350.

Entre maio e junho, quando é que acontece novamente um facto novo no que diz respeito a isto? Entre setembro e outubro, com a comunicação de que o plano estratégico tem previsto uma contribuição da Airbus. Esse facto foi novo, foi-nos apresentado entre setembro e outubro, nos termos que já referi.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, porventura é dificuldade minha na explicação, na compreensão da explicação, mas havia uma visão estratégica apresentada em maio, da qual dependia uma ação financeira que envolvia os contratos da Airbus.

Isso foi colocado sob dúvida por parte da PARPÚBLICA, por parte da TAP. Não mudou, de maio a junho, o número de aviões, a ideia estratégica que, de certa forma, desvalorizava os A350 face aos Neo, a relação este-oeste, nada disso mudou; a aposta na capilaridade para a América do Sul, em particular para o Brasil e para a América do Norte, nada disso mudou.

A única coisa que saiu de cima da mesa foi um negócio que seria mau para a TAP, do ponto de vista contratual, financeiro, e colocava dúvidas à

PARPÚBLICA. Quando esse negócio, que era mau, saiu de cima da mesa, foi aceite que esta era a melhor opção e fez-se o acordo de compra e venda.

Depois, não é compreensível como é que nada do que estava para trás mudou, exceto ao recolocar-se em cima da mesa um negócio que era mau, financeiramente, para a TAP. E, no entanto, em setembro, a opinião sobre aquilo que tinha sido apresentado em maio melhorou. É incompreensível; pelo menos não consigo compreender, gostava que me ajudasse, se o pudesse fazer.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim, tentei já fazê-lo.

Julgo que, das duas realidades, a de maio era exclusivamente a tomada de posição num contrato que tem como contraparte a Airbus para A350. A proposta de capitalização que foi apresentada em setembro é uma proposta na qual existe o cancelamento dessa encomenda, mas há um aumento do volume da encomenda, há uma contribuição da Airbus, que é injetada na TAP sob a forma de prestações suplementares da Atlantic Gateway, e que cumpre, na opinião de todos, com os requisitos legais para ser considerada capitalização.

Portanto, não é que em setembro tenha sido apresentado: «Nós vamos tomar a posição da TAP no contrato que tem como contraparte Airbus.» Não é essa a apresentação que é feita em setembro e outubro.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, mas há uma coisa que não bate certo naquilo que disse, porque a quantidade também não mudou.

A quantidade, o número de aviões — os 53 Neo — era igual em maio como era em setembro; a quantidade não se alterou. O que se alterou foi o negócio financeiro — essa foi a alteração — e, do que nós sabemos hoje, em prejuízo da TAP; nem sequer foi em benefício da TAP, foi em prejuízo da TAP.

Metendo a Airbus ao barulho, a mesma Airbus — já lá vou, a seguir — que o Sr. Doutor referiu que contactou e lhe prometeu que tudo se iria resolver mais à frente, teve aqui uma vantagem de negócio; e o mesmo aconteceu com David Neeleman que, na verdade, entrou na TAP com dinheiro que não era dele, era o dinheiro da Airbus.

E, desse ponto de vista, não consigo compreender a bondade da decisão de setembro, ou a aceitação das mudanças de condições em setembro, face à rejeição de maio. Não mudou estrategicamente, não mudou a visão para a empresa, não mudou o plano operacional, a única coisa que mudou foi a vertente financeira, que, em maio, tinha sido rejeitada. Como desapareceu, foi aceite em junho; quando reapareceu, em setembro, foi aceite como se junho não tivesse existido e como se não fizesse parte, até, de uma avaliação que tivesse sido negativa anteriormente. E esta sequência não bate certo. Permita-me discordar de si: ela não bate certo.

Dirá: «Bem, mas nós ficámos com mais pormenores sobre o negócio financeiro de Neeleman...», mas os «mais pormenores» só demonstram, agora com a informação que nós temos, que o negócio foi pior para a TAP e foi melhor para Neeleman, porque entrou na TAP sem pagar dinheiro nenhum.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Queria fazer uma precisão ao que disse, porque não corresponde de todo ao que eu referi. E, portanto, pedia-lhe, Sr. Deputado, que quando nos citamos um ou outro procuremos citar-nos corretamente.

O Sr. Deputado disse que eu teria prometido à Airbus que tudo se iria resolver. Eu não fiz nada disso. Queria só deixar este ponto, também não insistirei nele, é só para deixar o ponto.

Há, desde logo, entre a proposta de maio e a proposta de setembro, uma diferença grande, do meu ponto de vista, que é o montante. O montante

que é colocado na tomada da posição contratual da TAP no contrato dos Airbus A350 é 150 milhões de euros. A proposta de capitalização que é efetuada, apresentada como um bolo, é de mais de 200 milhões de euros — ou dólares, com o contravalor em euros —, portanto, desde logo, havia essa diferença, que tem, do meu ponto de vista, a ver com aquilo que está escrito na Airbus.

E aí já não opino, leio o que está escrito pela Airbus, comunicado pela Atlantic Gateway, no que diz respeito ao papel da Airbus em todo o seu contributo para a capitalização e leio aquilo que posteriormente os parceiros confirmaram, da legalidade de toda a operação.

Aliás, julgo que também é importante dar nota de que nessa comunicação de 16 de outubro era feita alusão a um valor por comparação com o justo valor de mercado dos aviões. E o valor apresentado pela encomenda face ao justo valor de mercado dos aviões é de 233 milhões de euros a menos do que o justo valor de mercado dos aviões. É este o quadro, ao qual depois a PARPÚBLICA faz um conjunto de pedidos de clarificação e recebe avaliações de identidades para cada um dos três modelos de avião, que atestam o valor de 233 milhões de euros a menos na encomenda do que aquilo que seria o seu valor justo de mercado para aviões semelhantes.

Portanto, o que é que nós tínhamos como informação?

A Airbus comunica que faz uma contribuição. Porquê? Por causa da magnitude da encomenda — 53 novos aviões —, e que tem como contrapartida o cancelamento — não é tomada de posição, é o cancelamento — da encomenda dos A350 — primeiro aspeto.

Segundo, diz também que tem uma relação comercial há muitos anos e que a DGN Corporation, portanto, a *holding* do Sr. Neeleman, é um parceiro credível com o qual a Airbus trabalha há muitos anos. E a conjugação destes dois fatores levou-nos a considerar que a operação era, do

ponto de vista da avaliação da sua racionalidade, racional por parte das partes.

A seguir, é preciso verificar se a forma como o montante é injetado na TAP pode ser ou não considerado como capitalização.

E o que é que é dito por todas as partes — e não parece haver evidência do contrário —? Todos os montantes disponibilizados sob a forma de contribuição pela Airbus são injetados, euro por euro, na TAP. Não há valores que se tenham perdido nessa cadeia — primeiro aspeto, muito positivo.

Segundo aspeto, igualmente positivo, é que esses valores ficam como contribuição estável pelo período de 30 anos no balanço da empresa. Portanto, não são passíveis de ser retirados durante o prazo de 30 anos.

E, portanto, julgo que é a desconexão sobre as duas operações e o facto de ser capital perene que levam, quer pela PricewaterhouseCoopers, quer pela Vieira de Almeida (VdA), a ser considerados como capital.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E, na sequência disso, até pelas suas palavras a demonstrá-lo, o único dinheiro que entrou na TAP foi o dinheiro proveniente da Airbus?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não, houve também a componente de capitalização feita diretamente pela *holding* do Sr. Humberto Pedrosa e pela *holding* do Sr. David Neeleman.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Isso foi posterior. Nessa fase inicial foi só esse dinheiro da Airbus e os 10 milhões de euros iniciais...

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Julgo que não. Julgo que não.

Julgo que há 12 milhões e meio de euros da *holding* do Sr. David Neeleman e 12 milhões e meio de euros do Grupo Barraqueiro. Em adição àquilo que se tem convencionado chamar os «fundos Airbus», há esta contribuição de 25 milhões de euros, 12 milhões e meio de cada um dos acionistas.

E depois os fundos Airbus, que são uma contribuição dos acionistas também, por conta daquilo que já referimos.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Vinte e cinco milhões...

Temos valores dúbios, porque há quem diga que são 10 milhões, mas até vou dar de barato esses números — 25 milhões —, que depois os acionistas foram buscar à TAP em nome de pagamento de custas e serviços jurídicos, no valor de 15 milhões.

E temos os tais 230 milhões — 224 milhões —, metidos pela Airbus em troco de um negócio que foi feito com o dinheiro da TAP. Vendeu bastante barato a TAP, não considera?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eles foram injetados, metidos — se quiser, acompanho-o no verbo —, pelo acionista Atlantic Gateway na TAP, como parte de um contributo da Airbus, por conta daquilo de que já falámos, da reputação do Sr. David Neeleman, da relação comercial anterior entre o Sr. David Neeleman e a Airbus, tendo em conta o cancelamento do contrato dos A350 e tendo em conta a magnitude da encomenda dos A330, A321 e A320.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sobre a reputação de David Neeleman, o que lhe parece esta entrada de Fernando Pinto na Atlantic Gateway, no período em que estava a negociar com o Estado? O que é que isso diz dessa reputação?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu não quero estar a fazer comentários sobre esse tema em particular.

Ele era considerado, e é considerado, na aviação, um empresário muito reputado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Não foi então o Governo português, ou a TAP, alvo de um empresário muito «hábil» — como dizia o ex-Ministro Pires de Lima —, que habilidosamente entrou na TAP sem sequer colocar parte do seu dinheiro na TAP?

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Repito: a Airbus escreveu a dizer que tem uma relação comercial longa, que confia no plano de transformação do Sr. David Neeleman.

Eu, olhando para aquela carta, vejo um atestado de credibilidade do maior fornecedor da TAP, que é a Airbus — que não é detida por uns acionistas quaisquer perdidos —, primeiro aspeto.

Segundo aspeto, a credibilidade vê-se pelo cumprimento das suas obrigações. É o primeiro atestar da credibilidade. E julgo que o Sr. David Neeleman, na parte que nos diz respeito; na medida daquilo que foi a minha interação com ele, cumpriu com todas as suas obrigações.

Terceiro aspeto, a Airbus confiava no Sr. David Neeleman como não confiava na TAP pública. Mas não é porque a TAP ou o Estado tivessem algum mal, é porque não podiam capitalizar a companhia, nem a companhia podia crescer. E eles consideravam que crescer era uma condição cumprida com o plano que estava apresentado pelo Sr. David Neeleman e, portanto, mereceu-lhe credibilidade.

Já agora, se me permite, como há pouco me falou dessa questão da Atlantic Gateway e da entrada de Fernando Pinto, o meu Chefe de Gabinete

recorda-me um artigo do *Jornal de Negócios*, de 10 de novembro de 2015, em que Fernando Pinto considerava essa nomeação um erro administrativo.

Foi, na altura, questionado, a 10 de novembro de 2015, e Fernando Pinto disse que era um erro administrativo, que tinha havido esse erro administrativo, portanto, foi algo esclarecido pelo próprio. O próprio poderá explicar o que é que aconteceu, não tenho absolutamente nada mais a acrescentar a isso.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Compreende o humor da circunstância de alguém ir parar, por um erro administrativo, à administração de uma *holding*, de uma empresa, etc., o que é estranho, porque esses erros administrativos costumam ter um conjunto de procedimentos do próprio...

Mas queria focar-me na vertente que mencionou, sendo esta a última pergunta que lhe posso colocar nesta primeira ronda.

A Airbus, diz o Sr. Doutor, reconheceu a David Neeleman uma autoridade sobre o futuro da TAP e da relação da TAP com a Airbus que não tinha reconhecido à TAP pública ou ao Estado português. Mas eu pergunto-lhe: e se a Airbus estivesse, nessa carta que enviou, a proteger os seus interesses e o seu negócio e não essa lógica de lealdade para com qualquer um dos *players*, incluindo para com o Estado português?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Pede-me para especular sobre as intenções da Airbus e eu não consigo.

A única coisa que posso fazer é explicar-lhe a correspondência que recebemos, os termos dessa mesma correspondência e qual foi o julgamento que fizemos sobre ela. E depois, o que sei é que todos os intervenientes no processo tiveram o cuidado de adequar, conformar esta proposta à verificação: primeiro, é legal? Segundo, é perene? Terceiro, viola algum normativo ou dispositivo? Não? A capitalização foi aceite. Não pode...

A contribuição da Airbus não é boa ou é má por estados de alma ou vontade de membros do Governo, administradores da PARPÚBLICA ou o que seja. Ela é legal, ela é transparentemente comunicada, há abundante correspondência na PARPÚBLICA, ninguém pode dizer que não sabia. Aliás, de um facto secreto, de repente, temos ouvido uma série de gente que tem vindo aqui à Comissão dizer que sabia tudo. Podem ter sabido um bocadinho mais cedo ou um bocadinho mais tarde, mas sabiam todos de tudo. Claro que ela está amplamente...

Aliás, deixe-me dizer-lhe, a PARPÚBLICA fez um trabalho extraordinário, do ponto de vista de seguir as orientações emanadas nesse comité de acompanhamento semanal, de procurar toda a informação, todo o detalhe sobre a origem dos fundos — a partir do momento em que fomos confrontados com esta questão — e a sua adequação à legislação em vigor e às obrigações de capitalização perene.

Portanto, presto aqui a minha homenagem ao Conselho de Administração da PARPÚBLICA e aos assessores, porque, de facto, se há processo que está muito bem documentado — hoje os Srs. Deputados têm essa informação, certamente, aqui, na Comissão de Inquérito — é este.

Permita-me só, Sr. Presidente — porque há pouco não quis interromper o Sr. Deputado — dizer o seguinte: Sr. Deputado, também acho, deixe-me dizer-lhe, que era bem preferível que este erro administrativo não tivesse acontecido em novembro. Acompanho-o completamente, que não haja nenhuma dúvida sobre isso. A nota humorística fica no estilo de cada um, mas que eu acompanho-o totalmente — no facto de que o erro administrativo, da nomeação de Fernando Pinto para a Atlantic Gateway, era muito preferível que não tivesse acontecido —, isso, sem dúvida, acompanho-o totalmente nessa observação.

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

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Muito obrigado, Sr. Presidente. Queria cumprimentar o Sr. Dr. Sérgio Monteiro e, também, o Sr. Dr. Carlos Lopes. Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr. Dr. Sérgio Monteiro, o senhor foi Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações até 30 de outubro de 2015. Quando assumiu a responsabilidade governativa, a situação da TAP, financeiramente, era melhor ou pior do que quando saiu?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Pressuponho que me pergunta entre junho de 2011 e novembro de 2015. Eu diria que, do ponto de vista de dificuldades de tesouraria, provavelmente, em outubro, estava mais crítica do que em junho, mas nunca foi uma situação económica e financeira muito saudável.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Existiu uma vontade de privatizar a companhia, desde o início do mandato?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Existia um compromisso — assumido pelo Estado português, no decurso do Memorando de Entendimento — de privatizar a companhia, que nós procurámos levar a cabo.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — O que é que falhou, até 2015, para essa privatização?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Em 2012, falhou a apresentação das necessárias garantias para que a assinatura do contrato de compra e venda fosse levada a cabo. Neste momento, com a perspetiva histórica e o tempo

passado, diria que há males que vêm por bem. Ainda bem que tínhamos um mecanismo de controlo com aquelas garantias e que, não tendo sido verificadas, levaram à não assinatura do contrato com o Sr. Germán Efromovich. Na verdade, ele sentiu dificuldades no seu grupo de aviação, uns anos depois.

Eu diria que uma das razões principais foi que queríamos privatizar a TAP SGPS como um todo, e não só a parte boa, ficando a parte má para os contribuintes. Acho que isso foi um dos vértices da nossa atuação. Determinadamente, queríamos passar o prejuízo da VEM (Varig Engenharia e Manutenção, S.A.) para o parceiro privado, e isso tornou mais difícil a privatização.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Disse que a situação financeira era relativamente a mesma. Nesse caso, porque é que, segundo os dados que temos, os capitais próprios desceram cerca de 40 %, em 3 anos?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim, a situação financeira é medida por vários indicadores. Como digo, o principal impacto negativo decorria de uma atividade não diretamente ligada à aviação. Peço desculpa se, há pouco, não percebi bem a pergunta. Perguntou-me pela TAP e eu admiti que fosse transporte aéreo, desculpe-me por não ter compreendido.

No que diz respeito à degradação da situação da TAP SGPS, ela tem a ver, iminentemente — não é a única razão, mas é a razão fundamental —, com as perdas decorrentes da manutenção e engenharia do Brasil.

Vou dar-lhe alguns números: em 2010, o resultado negativo da manutenção do Brasil foi de 73 milhões de euros. Em 2011, de 67 milhões. Em 2012, 57 milhões. Em 2013, 40 milhões, e, em 2014, de 22 milhões. Tudo negativo, mas já menos negativo. Ou seja, ainda assim, conseguiu fazer-se alguma coisa. Na verdade, o grande impacto negativo, se somar

estes resultados negativos, não há de variar muito do impacto negativo que a TAP SGPS tem. O problema vem, sobretudo, da manutenção no Brasil.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, se a razão tem que ver com a empresa de manutenção do Brasil, a qual, segundo disse, também foi melhorando, porque é que os capitais próprios foram diminuindo, ao longo do processo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não percebi. Capitais próprios a que nível?

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Os capitais próprios e a situação financeira da TAP iam piorando. A situação da empresa do Brasil, segundo o que disse, ia melhorando.

**Vozes do PSD**: — Não, não!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não, ia ficando um bocadinho menos pior. Ela não melhorava, pois passava de uma situação negativa de 73 milhões de euros para uma situação negativa de 22 milhões de euros. Ainda assim, apesar de negativo, a degradar.

O Sr. **Presidente**: — Agradecia algum silêncio na sala, para podermos dar continuidade.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Peço-lhe desculpa, Sr. Deputado, a culpa é minha, certamente, que não me consegui explicar. Peço desculpa por isso, induzi-o em erro, na pergunta, e não queria tê-lo feito.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Parece-nos óbvio, então, que não é só pela VEM Brasil, ou seja, não é só o negócio do Brasil que está aqui em causa. Caso contrário, a situação financeira da VEM Brasil não tinha melhorado e os capitais próprios e a situação financeira não teriam piorado. Que outras razões é que podem estar aqui em causa, além do negócio do Brasil?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Procurarei, então, voltar a referir. A situação da manutenção no Brasil não melhorou. Ela tornou-se foi um bocadinho menos negativa. Ela melhora pelo diferencial, mas, na verdade, não melhora, porque continua negativa. Está é menos negativa, por ano, do que aquilo que estava originalmente. Portanto, continuava a contribuir, todos os anos, para a degradação da situação financeira da TAP SGPS.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, agradecia que não cruzassem comunicação, para que o Sr. Deputado Hugo Costa possa fazer a inquirição focado e para que o depoente, o Dr. Sérgio Monteiro, possa também estar focado nas perguntas do Sr. Deputado Costa. Portanto, pedia que se evitasse este cruzamento de comunicação.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Muito obrigado, Sr. Presidente. Voltando um bocadinho atrás, à inquirição anterior, questiono o seguinte: pela sua experiência — visto que esse erro administrativo que citou era um erro administrativo —, porque é que existiu uma renúncia?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu não citei, mas limitei-me a citar declarações do Sr. Eng.º Fernando Pinto, em novembro. Portanto, já não era sequer membro do Governo, eu não conhecia. A explicação foi dada pelo Eng.º Fernando Pinto, confrontado com o facto, e não há mais nada que eu

possa acrescentar. Queria apenas dizer que lamento o erro administrativo que, aparentemente, terá ocorrido.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, segundo as informações que temos, daquela altura, existiu uma renúncia. O parecer da Vieira de Almeida aparece, aqui, como importante para estes denominados «fundos Airbus». Quando e quem solicitou este parecer à Vieira de Almeida?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não tenho conhecimento, Sr. Deputado, porque, na altura, já não era membro do Governo.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Então, com base em que pareceres jurídicos é que foram aceites os denominados «fundos Airbus» na negociação, quando era membro do Governo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Julgo que um dos pareceres é aquele que refere. Tenho nota de dois, no calendário de todas as ações, quer no tempo em que fui membro do Governo, quer no tempo imediatamente a seguir. Pedi ajuda aos meus colegas para ter informação completa para dar aos Srs. Deputados.

Portanto, a nota que tenho — no período em que já não sou membro do Governo, que é a partir de 30 de outubro — é relativa a um parecer contabilístico da PricewaterhouseCoopers, de 12 de novembro, sobre a contabilização das prestações e dos acordos e, também, no mesmo dia 12 de novembro, um parecer da Vieira de Almeida sobre a não aplicação da assistência financeira nos denominados «fundos Airbus». Portanto, acredito que tenham sido estes dois pareceres.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, quando é que teve conhecimento dos denominados «fundos Airbus»?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu tive conhecimento pela PARPÚBLICA, durante o mês de setembro. A PARPÚBLICA teve uma reunião, em setembro, onde foi essa apresentação, por parte da Atlantic Gateway. A informação detalhada, recebi-a no dia 16 de outubro.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Muito bem. E qual é a data do parecer da Vieira de Almeida?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — 12 de novembro de 2015.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Qual é a data da carta de conforto, que é amplamente conhecida?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A carta aos bancos também é, julgo eu, de 12 de novembro de 2015.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Essa não é a mesma data da conclusão do negócio?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim, o negócio conclui-se, com o cumprimento de todas as condições precedentes, no dia 12 de novembro.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Muito bem. No parecer da Vieira de Almeida, considera-se que o *framework agreement* — que permite a transferência de 226 milhões de dólares da Airbus para a DGN, posteriormente injetados na TAP, e a novação de contratos dos aviões, que

permite a renovação da frota — são mecanismos jurídicos independentes, genérica e funcionalmente. Partilha desta conclusão?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não me sinto habilitado para opinar sobre ela, Sr. Deputado. Não sou jurista e, portanto, não interagi com a Vieira de Almeida no que diz respeito ao teor desse parecer, porque já não era membro do Governo. Não sendo jurista, não consigo acrescentar nada ao teor do mesmo.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Porque é que este acordo fala em novação e não cessação, como já foi aqui referido?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não sei, Sr. Deputado. Como digo, esse é um período do qual já não tenho conhecimento direto e, portanto, não consigo ajudar.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Então, não nos pode responder se, na sua opinião, os três contratos tiveram todos a mesma data apenas por mera coincidência ou se foi porque aconteceu algo que levou a que todos fossem realizados na mesma data?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não consigo por testemunho direto, mas diria que é normal que haja um conjunto de pareceres que são emitidos na data da conclusão do negócio, nomeadamente para atestar a conformidade dos documentos finais com os termos de referência de um processo. Portanto, não estranho que assim seja, mas não consigo, por testemunho direto, dizer-lhe porquê.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, o processo estava a ser preparado há cerca de um ano, correto?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Correto, sim.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — E o parecer jurídico apenas tem como base a data da assinatura? Isso é o normal, nestes processos?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, essa não é a única opinião emitida pela Vieira de Almeida em todo o processo. A Vieira de Almeida emite uma opinião relativamente às propostas vinculativas de maio, emite uma outra opinião sobre as propostas vinculativas, revistas, de junho, e dá o seu acordo para que os acordos de venda direta — o acordo de compromissos estratégicos e todos os acordos de junho — cumpram com o caderno de cargos e demais disposições.

Se é normal? Sim, é normal, a resposta é essa. É normal que, na data de conclusão, haja um novo parecer, que se destina a verificar se as condições do mesmo, naquela data, estão conforme todos os documentos que a habilitam. Portanto, eu diria que sim. Num processo normal, é assim que acontece.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, antes de 12 de novembro, alguma vez a Vieira de Almeida tinha emitido um parecer sobre os fundos Airbus?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Os fundos Airbus chegaram ao nosso conhecimento em setembro, como digo, e, depois, com um conhecimento detalhado, já em outubro. Enquanto fui membro do Governo, até 30 de

outubro, não tinha emitido nenhum parecer. Julgo que terá emitido apenas o parecer de 12 de novembro.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Muito bem, Sr. Doutor. Passamos, então, para as denominadas «cartas de conforto», que garantem os tais 615 milhões de euros de dívida. As cartas de conforto citadas pelo Tribunal de Contas estavam previstas no acordo de venda da TAP, correto?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Peço desculpa, mas faço apenas uma observação: julgo que elas não garantem a dívida. O que as cartas fazem é clarificar o que o Estado fará no caso de haver condições para o exercício do direito potestativo, que é diferente de garantir a dívida.

O Estado torna-se acionista de 100 % do capital da TAP e, enquanto tal, por via do artigo 501.º, tem essa responsabilidade, que, aliás, já era sua, antes da venda, como já tive ocasião de referir. Portanto, isso quanto à carta de conforto.

A pergunta era... peço desculpa, mas como está um bocadinho de barulho aqui, acabei por me perder no raciocínio.

O Sr. **Presidente**: — Uma vez mais, peço aos órgãos de comunicação social que nos ajudem nesta questão.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Para clarificar, Sr. Doutor, eu tinha apenas uma pergunta, que era saber se as cartas de conforto estavam previstas no acordo de venda da TAP.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — No acordo original não estavam. Foram conformadas na aprovação, a 23 de outubro, em Conselho de

Ministros, da minuta do acordo relativo à estabilidade económico-financeira da TAP.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Essa carta que foi aprovada foi a carta final, enviada para toda a gente, para as instituições financeiras?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, no dia 23 de outubro — desculpe se, porventura, não me expressei bem —, o que foi aprovado foi o acordo relativo à estabilidade económico-financeira, e não os termos da carta.

Este acordo relativo à estabilidade económico-financeira, como referi há pouco, era o acordo que garantia que, no caso do exercício do direito potestativo, por parte do Estado, a TAP não estava — para usar uma expressão mais coloquial — espatifada.

Havia capitalização maior do que aquela que existia antes da privatização, e havia menos dívida — dívida não garantida, entenda-se — do que aquela que existia antes do processo de capitalização.

As cartas de conforto aos bancos, no seu texto final, são aprovadas a 11 de novembro.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — O Sr. Doutor refere — e bem — a existência, nesse despacho da Secretária de Estado do Tesouro, do direito potestativo de compra da PARPÚBLICA. Nesse caso, porque é que há uma alteração ao despacho, onde a expressão «direito potestativo» da compra, pela PARPÚBLICA, passa a «aquisição» pela PARPÚBLICA? Falo da carta de conforto, enviada no dia 12 de novembro.

Segundo os dados que temos, também na Comissão de Inquérito, quando se colocou, da parte do Sr. Doutor, tinha a expressão «direito potestativo» — que tem aqui usado, e bem, um conjunto de vezes —, mas,

segundo a carta de conforto, que está amplamente partilhada, consta o termo «aquisição» e não «direito potestativo». Tem conhecimento da razão para tal?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Julgo que um é a decorrência do outro. Se existir a diferença de linguagem — não sei se existe ou não, porque não tenho conhecimento direto das cartas de conforto, mas apenas do que tem vindo a ser discutido sobre elas e daquilo em que pude participar, sobre elas, até 30 de outubro —, diria que, na prática, o exercício do direito potestativo leva a uma aquisição. Quer dizer, uma está concomitante com a outra e, portanto, o facto de se dizer «exercerei o direito potestativo», tem uma consequência prática, e a consequência prática desse exercício é a aquisição da parte do capital. Não me parece existir nenhuma diferença substancial. Poderá haver diferença jurídica — isso não sei —, mas do ponto de vista económico, se quiserem, não há uma diferença substancial entre uma e outra.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Para ser claro, a única alteração é mesmo a passagem de «direito potestativo» para «aquisição».

É conhecido que existe um conjunto de diferenças — segundo já foi aqui debatido —, entre a primeira proposta e a segunda. Quais eram as diferenças, da primeira para a segunda proposta, que foram colocadas pela Atlantic Gateway?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A diferença mais importante — não quer dizer que seja a única —, aquela que tem maior relevância, prende-se com a alteração das fontes de financiamento.

Em maio, o acionista — o consórcio Atlantic Gateway — propunha-se fazer a aquisição de um contrato que tinha a TAP como uma parte e a Airbus como a outra parte; na proposta de junho, essa aquisição já não está

contemplada na proposta e é referido que a capitalização é feita nos termos que têm vindo a ser discutidos. Essa é, do ponto de vista substancial, a principal alteração.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Indo aos detalhes: essa primeira questão colocava os fundos Airbus — e a monitorização do negócio dos fundos Airbus — claramente no contrato, é isso?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Uma vez mais, não acompanho essa leitura. Os fundos Airbus são apresentados em setembro ou outubro como sendo — decorrente de tudo aquilo que já referi aqui e que é dito pela Airbus, diretamente — um montante mais elevado do que aquele que existia em maio, não dizendo respeito à aquisição de um contrato que estava na esfera jurídica da TAP.

Em maio, pelo contrário, há um contrato que tem como contraparte a Airbus. Em nenhum sítio é referido que a origem dos fundos para a aquisição do contrato que tem como contraparte a Airbus seja a própria Airbus. Portanto, para mim, «fundos Airbus» — tal como os Srs. Deputados têm usado a expressão — é uma realidade diferente. Ela é formal e substancialmente diferente, quer em montante, quer na natureza do negócio que lhe está associado.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Na Comissão de Economia, o Sr. Doutor classificou esta proposta de inaceitável. Mantém essa posição?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim, era dificilmente aceitável. E porquê? Porque pegava num ativo ou num contrato da esfera jurídica da TAP e, em troca, entregava um determinado valor pela tomada da posição do contrato da TAP. Portanto, não sei se, juridicamente, levantava dúvidas aos

juristas que apoiavam a PARPÚBLICA e o Estado, mas, economicamente, não era um contrato aceitável.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Qual era a opinião do Eng.º Fernando Pinto sobre esse processo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Do que me recordo da opinião emitida pela TAP, o Eng.º Fernando Pinto — ou, melhor, o Conselho de Administração da TAP —, também manifestava preocupações relativamente ao mesmo.

Do que me recordo, não era tanto na vertente estritamente financeira, mas manifestava preocupações quanto à alteração estratégica que a TAP teria, com a proposta da reformulação da frota que era apresentada. Ele também considerava que se tinha de verificar com cuidado, sinalizando — e muito bem! — de que forma, do ponto de vista jurídico, o envolvimento desse contrato deixaria a TAP, ou seja, em que posição jurídica a TAP ficaria.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, a capitalização da TAP foi realizada através de duas vias essenciais: prestações assessorias de 226 milhões e um empréstimo obrigacionista de 120 milhões de euros.

Com os dados que temos hoje, continua a não lhe parecer que a TAP foi capitalizada com o dinheiro da própria TAP?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não, não tenho essa opinião, Sr. Deputado. Se entender, posso explicar porquê. A capitalização através de dinheiro diretamente aportado pela DGN, pela *holding* do Sr. David Neeleman e pela *holding* do Sr. Humberto Pedrosa — julgo que isto é óbvio, é autoexplicativo —, obviamente, não é dinheiro da TAP.

A contribuição da Airbus, do meu ponto de vista, também não corresponde a dinheiro da TAP, pois corresponde a uma contribuição, por parte de um fornecedor, tendo em conta o cancelamento do contrato e uma encomenda relevante, que tinha como condição que essa contribuição fosse injetada no balanço da TAP e que essa encomenda fosse assumida pela TAP.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Então...

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Já agora, Sr. Deputado, posso só complementar? Peço desculpa. Já agora, tudo isto foi feito, de acordo com a informação disponível, abaixo do preço de mercado, pois essa também era uma condição absolutamente determinante e relevante para a condução do negócio.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Podemos, então, aferir que, segundo a sua opinião, segundo o que aqui foi transmitido, existiu um fornecedor que fez uma contribuição à TAP, ainda vendeu abaixo do preço de mercado, e fez aquilo que Humberto Pedrosa referiu, aqui, na Comissão — uma doação do fornecedor à TAP ao cliente. É isso que está em causa?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A expressão é do Sr. Humberto Pedrosa, eu não vou cometer a deselegância de comentar as expressões do Sr. Humberto Pedrosa, tal como cometeram a deselegância comigo, comentando as minhas expressões.

De qualquer forma, diria o seguinte: a Airbus entende que tem oportunidade de fazer um fornecimento, uma encomenda relevante. Na carta que o Sr. Deputado também conhece, é expressamente referida a magnitude da encomenda. Portanto, é uma encomenda relevante, há um interesse económico da Airbus nessa encomenda relevante. A informação que nos foi

fornecida e detalhada — numa carta de 12 de novembro, da qual obtive informação por parte dos meus colegas que, nessa altura, eram membros do Governo — é de que o fornecimento dos aviões é efetuado abaixo do valor justo de mercado desses mesmos aviões, e de que esta diferença estava suportada em três avaliações independentes, uma por cada avião.

Não acho que tenha havido desinteresse económico por parte da Airbus — que teve interesse económico legítimo, nesta operação —, mas também não acho que os fundos Airbus fossem pagos pela TAP. Se assim fosse, Sr. Deputado, estava violado o princípio previsto no acordo da conclusão, que é o princípio de que as prestações suplementares da capitalização eram obrigatoriamente mantidas na TAP por 30 anos.

Se houvesse um reembolso das prestações suplementares, seria violação dos contratos, seria fraude aos contratos. Portanto, não poupo nas palavras para deixar claro o seguinte: nós, no acompanhamento que fizemos do processo, a informação que tínhamos era de que os aviões eram fornecidos abaixo do preço de mercado. Se assim não fosse, seria fraude, seria violação de uma disposição do contrato. Também havia mecanismos previstos no contrato — a célebre Comissão Paritária, entre outros — para fazer a verificação de transações entre partes relacionadas e verificar se essas transações estavam, ou não, de acordo com a informação que nos tinha sido fornecida.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Muito bem. Então, podemos aferir que o fornecedor fez uma contribuição para o cliente. Também podemos aferir que a data, dia 12 de novembro, foi mesmo uma data muito relevante, pois aconteceu tudo no dia 12 de novembro.

Mas há uma questão que ainda gostaria de colocar: porque é que os 50 milhões de euros de pré-pagamentos não foram considerados aquando da novação dos contratos da Airbus?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu julgo que eles terão sido considerados aquando da novação. Pelo menos, a informação que tenho é que esses contratos eram novados e transferidos para a nova encomenda.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Muito bem. Considerou, na audição...

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Peço desculpa, Sr. Deputado, só para complementar: era um pagamento efetuado pela TAP e na TAP se manteve, ou seja, não houve perda desse valor, pelo menos é o conhecimento que tenho sobre o assunto.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Então, nesse caso, o novo contrato considerou esse esforço inicial da TAP?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O novo contrato, o cancelamento da encomenda dos A350, não implica a perda dos pagamentos. Essa contribuição já estava feita e, portanto, o que havia a pagar pela nova encomenda é menos essa contribuição, ela é líquida da contribuição. Se assim não fosse, aí, sim, não teriam sido levados em conta os pagamentos iniciais. Agora, ao terem sido considerados no novo plano de pagamentos, da nova encomenda, obviamente que eram um ativo pago pela TAP e continuaram a ser um ativo pago pela TAP.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Então, Sr. Doutor, esse processo da novação, que leva aos fundos Airbus, teve contributo líquido da TAP, pelo menos estes 50 milhões de euros?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O processo de cancelamento dos *A350* e a nova encomenda tem um valor de  $x$ . A esse  $x$  é reduzido o montante de contribuições já efetuadas, é líquido dessas contribuições.

Ou seja, se quiser, posso dar um exemplo, para tentar explicar: havia um valor a pagar de 100, já lá estavam contribuições de 40 de um contrato que é cancelado, pelo que o novo contrato só tem a pagar 60. Portanto, não há perda dessa contribuição, há uma responsabilidade inferior, por parte da TAP, por conta dos pagamentos que já tinham sido efetuados, mas não há, no balanço da TAP, qualquer prejuízo, e não há uso de dinheiro da TAP nessa novação.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — O Sr. Doutor é especialista em finanças e o que disse, do ponto de vista contabilístico, está absolutamente correto, mas também se demonstra que existiu contributo da TAP para os denominados «fundos Airbus», porque se o valor dos pré-pagamentos é considerado, então, nesse esforço, os valores da TAP também são colocados nos fundos Airbus.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Mas não é dos fundos Airbus, pois esse valor é transferido para a nova encomenda, como valor positivo para baixar o valor da nova encomenda. Ou seja, há uma contribuição da Airbus por conta da nova encomenda. Depois, há pagamentos a efetuar ao abrigo da nova encomenda. Estes pagamentos estão deduzidos dos pagamentos já efetuados, portanto, não há contributo da TAP para os fundos Airbus. Os fundos Airbus são uma coisa, outra coisa é o pagamento da nova encomenda em que os pagamentos dos *A350* estão incluídos e, portanto, uma coisa não tem que ver com a outra.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Muito bem, Sr. Doutor. Isso mostra que o contrato anterior foi importante para este processo, que acabou por levar aos fundos Airbus.

Considerou, na sua audição, na Comissão de Economia, que os denominados «fundos Airbus» eram um *rappel* comercial. Porque é que considera que existiu um *rappel* comercial neste caso?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Peço desculpa, usei essa expressão tendo referido que formei essa convicção. Formei a convicção de que era um desconto comercial.

E porque é que formei essa convicção? Pela frase que li, há pouco. Quando um fornecedor que dá um contributo diz que o faz por conta da magnitude de uma encomenda, acredito que tenha a ver com a dimensão da encomenda e que o contributo seja um desconto comercial. Foi essa convicção que formei da leitura da carta da Airbus.

Mas também há pouco disse que os contratos eram um *puzzle* e ninguém vai encontrar um *puzzle* no Ministério da Economia. Está a ver? É a mesma coisa: é uma expressão, é uma liberdade de expressão. O que é factual é que há um contributo e que a Airbus explica que esse contributo é feito tendo em conta a magnitude da encomenda. E, já agora, a Airbus também diz, nessa carta, que a TAP estava à beira de incumprir com o contrato dos A350, já muitas vezes tinha feito atrasos nos pagamentos. Nessa carta, a Airbus confirma que não fará a denúncia do contrato dos A350 e, portanto, prescinde de um direito que tinha, mesmo que a TAP se atrasasse nos pagamentos.

Mas, enfim, endereçando a sua questão em concreto, a razão da minha liberdade de expressão teve a ver com isto.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Muito bem, Sr. Doutor. A pergunta foi com uma citação sua. Acho que faz sentido questionar à pessoa a própria citação.

Mas esse, mesmo que metaforicamente, *rappel* não devia ser ao comprador e não a quem troca de posição?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Mas o comprador ou quem faz a negociação, num primeiro momento, é a DGN. E o que é dito é: «Tu tens de injetar esta contribuição diretamente na TAP, tomas o controlo da TAP, e se a TAP incumprir na obrigação de fazer esses pagamentos, tem de os reembolsar».

Portanto, não vejo nada de estranho nesta negociação. Aliás, a carta da Airbus refere que é posição única da DGN, da *holding* do Sr. David Neeleman, para fazer essa negociação. Dito de outra maneira — já há pouco tentei explicar isso, mas repito-o, porque acho importante —, poderia a TAP ter, diretamente, sozinha, na esfera pública, feito essa negociação? E a minha resposta inequívoca é não, pelos motivos que já expliquei, aqui, na audição.

A TAP estava em atraso no pagamento dos contratos atuais, dos contratos que tinha naquela altura, a Airbus já tinha ameaçado mais do que uma vez a rescisão desse contrato e apropriar-se dos pagamentos feitos originalmente. Não vejo como fosse possível a TAP fazer essa negociação.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, esse negócio não foi feito só pela TAP, existiam mais companhias aéreas nesse negócio, certo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Este negócio em concreto foi feito pela DGN junto da Airbus que, depois, cederia à TAP. É a informação que tenho.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, não sabe se há outras companhias aéreas ligadas a este negócio, à DGN?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — A este negócio em específico, pelas cartas que nos foram enviadas, quer pela DGN, quer pela Airbus, julgo que não.

É feita uma referência clara, já agora, por parte da Airbus, a dizer que os valores que são de contribuição da Airbus são transferidos integralmente, euro por euro, para a TAP. Portanto, quero acreditar que não há mais companhias aéreas.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Havia outras companhias aéreas ligadas à DGN que também renovaram a sua rede nessa altura. Por isso, questiono se foram ou não colocadas para fazer uma compra em quantidade.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Que eu tenha conhecimento, não. Como digo, pelas cartas não temos conhecimento dessa realidade. O que a Airbus diz inequivocamente é que aquele montante de contribuição é feito na lógica de o Sr. David Neeleman ser um empresário credível, com uma relação comercial longa, por conta da magnitude da encomenda; que os montantes são disponibilizados à DGN para que, integralmente, os mesmos sejam injetados na TAP. É a informação que é dada.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Há pouco, em relação aos mecanismos serem juridicamente independentes, genérica e funcionalmente, disse que não era jurista para responder a essa pergunta. Faço-lhe outra pergunta a que provavelmente vai dar a mesma resposta, que é: a colocação destes fundos Airbus, através do desconto comercial, torna-os não independentes, mas dependentes? É apenas uma pergunta que lhe faço.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Deputado, peço-lhe desculpa, pode repetir a pergunta que fez?

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Vou reformular a pergunta: se os fundos Airbus são um rapel comercial, não se pode considerar que o *framework agreement* e a inovação de contrato de aviões, que permitia a renovação da frota, são mecanismos juridicamente independentes, genérica e funcionalmente?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não sei. Foi essa a opinião da Vieira de Almeida, mas não tenho condições para opinar sobre esse tema.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Tem sido dito que a TAP não tinha capacidade para honrar os seus compromissos sobre os A350. Isso é antes ou depois da privatização?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Foram dificuldades tidas durante os quatro anos da minha permanência enquanto membro do Governo. Se a pergunta é essa, se bem a entendi, é que quando houve dificuldades, elas ocorreram nessa altura.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Então, porque é que no processo de aquisição existe uma possibilidade dessa contratação ser feita em 2018, 2019 ou 2020? Porque é que esse facto está lá colocado?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Fala no contrato efetuado por David Neeleman e depois cedido à TAP? Não tenho conhecimento dos termos do contrato, Sr. Deputado.

Julgo que alguns dos aviões — mas isto é do conhecimento público — nem sequer estavam ainda a operar, portanto, não podiam ser entregues imediatamente. Mas, mais do que isto, não consigo de facto contribuir.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Muito bem. Fecharia esta primeira ronda com um tema que não tem sido muito tratado nesta Comissão Parlamentar de Inquérito, mas que está relacionado com o grupo TAP e que tem a ver com a Groundforce.

Vários *players* internacionais mostraram interesse em adquirir a Groundforce em 2011, mas depois ela acaba por ser privatizada em 2012. Como é que decorreu esse negócio?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Foi conduzido pela TAP, Sr. Deputado, a venda a que a TAP estava obrigada pela Autoridade da Concorrência...

Recordo que, quando chegámos ao Governo, herdámos um dossiê em que a TAP estava em incumprimento de uma determinação da Autoridade da Concorrência e até da diretiva relativa ao *unbundling*, à separação das funções de *handling* e de transporte aéreo, e foi uma matéria que foi conduzida pela TAP.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Quanto é que o Grupo Urbanus pagou, no período em que esteve no Governo, à TAP pela aquisição?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Por ter sido uma matéria conduzida pela TAP, não tenho o número do pagamento, Sr. Deputado.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Segundo os dados tornados públicos, estamos a dizer que a TAP não recebeu nada do Urbanus pela aquisição da Groundforce; estamos a dizer que o Urbanus terá recebido 5,4 milhões de

euros de *fees*, entre 2012 e 2016, e mais 2,2 milhões de euros numa posterior decisão judicial. Isto quando apenas foram pagos pela Urbanus 3,64 milhões em 2018, quando o valor de *fees* já era superior a 7 milhões. Confirma estes dados?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não confirmo, porque resultavam da relação da TAP com um fornecedor no sentido da venda de uma participação da TAP. O que posso testemunhar diretamente? Isto posso fazê-lo: que recebo uma informação da TAP, em dezembro de 2011 — portanto, pouco mais de seis meses depois de tomar posse —, onde a TAP diz que tem de cumprir com uma determinação da Autoridade da Concorrência, senão fecha a companhia; que era crítico que a companhia continuasse a existir para prestar os serviços de *handling* e que, do processo que a TAP organizou, que era, inclusive, anterior à minha entrada em funções, o único e melhor resultado foi que o que acabou por se materializar.

E, portanto, enfim, pode ter a ocasião de questionar a história desse processo, o que levou a TAP a chegar a uma situação em que a Autoridade da Concorrência impunha a venda numa determinada data; porque é que a Comissão Europeia considerava que o Estado de Portugal estava a incumprir e porque é que chegámos à situação de termos de vender naquela data, caso contrário, a empresa fechava.

Essa história não consigo testemunhar, mas esse é o epílogo que conheço. O processo foi todo organizado pela TAP, que recomendou aquela proposta, dizendo que não havia alternativa. Aliás, se bem me recordo, o meu despacho nessa matéria diz que, em face da ausência de alternativas, avança-se dessa maneira. E ainda fiz uma sugestão de melhoria do negócio para a TAP.

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

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Sr. Presidente. Srs. Deputados, começo por cumprimentar o Sr. Dr. Sérgio Monteiro e o Sr. Dr. Carlos Lopes, também.

Há aqui uma grande confusão, que os últimos dias têm ajudado a adensar, relativamente ao exercício deste direito potestativo. Vários Srs. Deputados, e também ontem o Dr. Pedro Marques, de forma insistente, têm dito que isto é uma carta de conforto.

Em algum desses documentos está escrito, em algum momento, que aquilo é uma carta de conforto?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Do meu conhecimento, não, não está escrito.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Sei que já explicou aqui em que é que se revestia o exercício deste direito potestativo, mas, se pudesse repetir, acho que era importante para a sequência da audição.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O Estado, de acordo com o conjunto de contratos que celebrou no contexto quer da assinatura do contrato de venda e de compromissos estratégicos de junho, quer o acordo relativo à estabilidade económico-financeira, e o acordo relativo à conclusão de novembro, tinha um conjunto de direitos, um dos quais era o direito potestativo de recompra de 100 % do capital da TAP em determinadas circunstâncias.

Por exemplo, se houvesse violação de alguns dos compromissos estratégicos, violação essa não sanada num determinado prazo, o Estado

tinha o direito potestativo de recomprar. Já dei este exemplo: se, porventura, as prestações suplementares estivessem a ser reembolsadas por via de pagamentos acima do valor de mercado da encomenda dos aviões, era uma violação grosseira do acordo de compromissos estratégicos e do acordo de conclusão que levava ao direito potestativo e à perda da capitalização por parte do parceiro privado.

Mas este é um exemplo de alguns em que tal podia acontecer. Por exemplo, também a violação de depositar o dinheiro 30 dias antes nos bancos como um sinal de alerta, a violação da obrigação de manter sempre os capitais próprios pelo menos 35 milhões de euros acima dos capitais próprios — ao nível da TAP SGPS —, antes da privatização. São exemplos que fomos dando aqui já ao longo da audição.

Portanto, este era um direito que assistia ao Estado, que era automático e que estava referido nos contratos, nas diversas obrigações que o acionista privado tinha perante o Estado.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Portanto, sendo um direito do Estado, só ele é que o pode exercer?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Correto, só o Estado é que pode exercer esse direito.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — O Dr. Pedro Marques, ontem, de forma — e a qualificação é minha! — pueril, tentou trazer a ideia de que o Estado podia ser colocado numa posição em que teria de reaver a companhia, mesmo que os investidores privados a tivessem já espatifado, aumentado o nível de endividamento. Tudo isso aconteceria e o Estado teria de assumir a companhia da forma como ela estivesse.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Concorda com esta narrativa pueril que ontem o Dr. Pedro Marques aqui nos trouxe? Concorda com esta opinião? Parece-me que é mais uma opinião do que um facto.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não concordo, e salvo-me dos contratos que foram assinados a 12 de novembro, nomeadamente, no que diz respeito a isto especificamente, ao acordo relativo à estabilidade económico-financeira da TAP, que é assinado a 12 de novembro. E não concordo, porquê? Vamos verificar os mecanismos de alerta novamente: conta de reserva de serviço da dívida dotada, pelo menos 30 dias antes, à data de cada pagamento da dívida histórica.

Resumamos assim: a dívida que beneficiava da carta aos bancos, essa dívida tinha de ter, 30 dias antes, uma conta provisionada para 30 dias depois de pagar o serviço da dívida. Depois havia, mensalmente, reportes de contas auditadas. Esta foi uma matéria que nós discutimos à exaustão com a Atlantic Gateway, que ficava com o ónus de auditar contas muito mais do que anualmente, era trimestralmente e, em alguns casos, mensalmente.

Para quem é experiente no mundo empresarial e bancário, como sei que o Sr. Deputado é, uma auditoria mensal é um inferno. E, no entanto, eles tinham a obrigação de entregar contas auditadas muito mais regularmente. Para quê? Para se verificar aquilo que referi.

Repito, neste acordo que acabei de dizer, o acordo relativo à estabilidade económico-financeira da TAP, no seu n.º 3, capitais próprios e rácios financeiros, há uma obrigação de manter os capitais próprios consolidados da TAP SGPS — portanto, SGPS, que era aquela que nós tínhamos o direito potestativo de recompra —, num valor equivalente aos capitais próprios consolidados da sociedade na data de conclusão, portanto,

no dia da privatização, acrescidos de 35 milhões de euros. Qual é a obrigação que o acionista privado tem em termos de posição de capital? Pelo menos, tem de sobrar 35 milhões de euros da capitalização.

Segundo aspeto, que é a sua alínea *b)*, até 31 de dezembro de 2017, a dívida da empresa não poderia ser superior à dívida histórica. Aliás, tinha de ser inferior à dívida histórica em 25 milhões de euros. Portanto, no exercício do direito potestativo, a dívida tinha de ser, até 31 de dezembro de 2017, pelo menos, 25 milhões de euros, menos do que aquilo que se verificou. Após 31 de dezembro de 2017, era feita uma verificação por via de rácios — o rácio era a dívida financeira líquida e não garantida sobre o EBIDTA, o resultado operacional mais rendas de *leasing*, nos 12 meses anteriores — e tinha mais uma vez o teste dos 25 milhões de euros a menos. Portanto, o rácio tinha de ser melhor do que aquele que existia à data de privatização.

Assim, este conjunto de sinais de alerta, *ex ante*, se quiser, que é a capacidade de depositar o dinheiro para o serviço da dívida 30 dias antes, e *ex post*, que é contas auditadas, num algum caso, mensalmente, para verificar como é que se comporta o capital e o rácio da dívida, levavam a que, em nenhuma circunstância, o Estado pudesse recomprar, exercer o direito potestativo numa situação pior do que aquela que tinha a empresa antes do processo de privatização.

Isto decorre da leitura dos acordos, nomeadamente nos pontos que referi.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — O tal *puzzle*, que também teve a oportunidade de dizer que existia, implica ou obriga a que nós, por uma questão de honestidade intelectual, tenhamos de considerar os direitos e as obrigações que foram estabelecidos de todas as partes, nomeadamente, aquele que consta no acordo de venda direta na cláusula 14.<sup>a</sup>

Não sei se tem esse documento consigo...

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Cláusula 14.<sup>a</sup>?

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Cláusula 14.<sup>a</sup> — Acordo de venda direta. Tem esse documento consigo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não o tenho impresso, mas julgo que aqui no computador consigo... Porque ele é relativamente extenso.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Sim, são dois parágrafos muito curtos que lhe ia pedir para ler, acho que era importante...

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — O Sr. Deputado pode ceder-me o acordo e eu leio.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Eu tenho aqui um excerto...

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Então, deixe-me ligar o meu computador...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, se me permite, ontem fui confrontado com uma primeira situação relativamente a essa matéria e depois fui ajudado pelo Sr. Deputado Paulo Rios, que acabou por ser ele a ler o documento para evitar que o depoente estivesse a ler. É uma situação de algum constrangimento, seja ela qual for. Por isso, pedia para utilizarmos uma regra única que, segundo me parece, foi utilizada antes mesmo de eu tomar posse. Como tal, perguntava se era possível o Sr. Deputado ler esses parágrafos. Até para facilitar um bocadinho também...

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Não me importo de ler, embora a imediação que retiramos da inquirição é totalmente diferente.

O Sr. **Presidente**: — Percebo, mas pode retirar, depois de ler, essa mesma imediação.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Eu vou abreviar, portanto...

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Agora já o encontrei, Sr. Deputado, consigo acompanhar a leitura...

O Sr. **Presidente**: — Ainda assim, deixe-me dizer-lhe que não vou contar este tempo.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Agradeço, Sr. Presidente, porque, de facto, facilita.

Portanto, esta cláusula 14.<sup>a</sup> tem, pelo menos, dois pontos — tem mais do que dois —, em que diz: «Incumprimento» — é a epígrafe da cláusula —, «Para além do disposto na cláusula 9.7 relativamente à cessação da opção de compra, o incumprimento definitivo pelas investidoras, conforme aplicável das obrigações de adquirir as ações e ações adicionais, concluir a capitalização e/ou cumprir o previsto nas cláusulas 6.2b e 11.17 do presente acordo, bem como o incumprimento grave e definitivo do acordo de compromissos estratégicos, tal como previsto nas respetivas cláusulas 10.7 e 10.8, confere à PARPÚBLICA» — e agora à parte relevante — «o direito de resolver o presente acordo ou exercer o direito potestativo de compra, previsto no acordo de compromissos estratégicos» — o tal direito potestativo.

Depois, a cláusula 14.2: «em caso de resolução, o incumprimento previsto no número anterior confere à PARPÚBLICA o direito de receber uma compensação correspondente ao montante da soma dos danos diretos sofridos pela PARPÚBLICA e do valor das vantagens económicas comprovadamente auferidas pela compradora em virtude do aludido incumprimento».

O Sr. **Presidente**: — Vamos reiniciar a contagem do tempo.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Agradeço, Sr. Presidente. De facto, facilitou.

Isto é um cheque em branco aos investidores privados ou é ao contrário?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim, também tendo a concordar consigo quando infiro da pergunta que julga ser ao contrário. Não só havia o direito potestativo de compra em caso de incumprimento, nomeadamente dos compromissos estratégicos e do acervo de acordos que aqui estão. Recordo que só não é referido o acordo relativo à estabilidade económico-financeira, porque ele não existia em junho, aquando da assinatura deste acordo, mas depois junta-se este e o incumprimento deste dá os mesmos direitos potestativos de compra como — aspeto muito importante que o Sr. Deputado sublinhou na leitura que fez — dá ao Estado o direito de regresso sobre eventuais vantagens económicas que o parceiro privado tinha ou prejuízos que o Estado tinha.

Por exemplo — também o disse na Comissão de Economia, julgo que é importante ficar em ata também na Comissão Parlamentar de Inquérito — , se, porventura, os aviões fossem comprados acima do valor de mercado e por essa via os fundos Airbus, que estão registados como capital e são

capital, estivessem a ser reembolsados por essa via, o Estado tinha direito de regresso sobre aqueles montantes. Não era só ficar com a capitalização pelo exercício do direito potestativo, tinha também direito de regresso pedindo, demandando a parte privada relativamente a este incumprimento.

Portanto, acompanho-o completamente, não é um cheque em branco. Aliás, tanto não é um cheque em branco que, do acervo deste conjunto de direitos e obrigações, resulta claro que tinha de haver um alinhamento de execução da estratégia a que eu tinha ficado comprometido, quer nos acordos, quer nos resultados, porque, senão, havia degradação financeira para lá dos níveis que aqui estavam, por um lado.

Por outro lado, porque uma violação de qualquer um dos compromissos estratégicos — e havia alguns que vigoravam por 30 anos, nomeadamente o *hub*, mais uma das conquistas dos trabalhadores — determinaria a cessação destes acordos.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Dr. Sérgio Monteiro, de facto, estou muito baralhado neste momento, porque aquilo que temos ouvido nos últimos dias é que o Estado se arriscava a receber de volta uma empresa toda espatifada, com mais dívida — portanto, tudo pior! — e que nada podia fazer, que não tinha nenhum meio de se salvaguardar.

Ora, aquilo que estivemos a ver aqui é exatamente o oposto. E mais: não há uma carta de conforto, há um direito potestativo. É pena que, de facto, as pessoas que aqui vieram dizer isso e, enfim, trouxeram menos factos e mais opiniões, nem saibam, sequer, o que é um direito potestativo. É essa a conclusão que nós tiramos.

Mas mais: é que havia também a intenção dos próprios privados de reduzir — e pedia-lhe que confirmasse isso — a dívida financeira não garantida. E assim fizeram, confirma isso?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Confirmo, sim. O alinhamento de incentivos estava feito de maneira a que a dívida garantida, por conta das espadas todas que existiam, fosse reduzida em mais de 60 %, no período de intervenção do acionista privado.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — O que contradiz a existência de alegados receios ou uma posição de um Estado mais desprotegida? Podemos concluir isto?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Confirmo.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Dr. Sérgio Monteiro, uma questão que me ficou das audições que temos tido é: como é que isto funciona nos ministérios?

Nós sabemos que os últimos tempos não têm trazido muito boas informações sobre o funcionamento interno dos ministérios, mas pergunto-lhe se, na sua experiência enquanto governante, costumava ler documentos, se lia os documentos associados ao seu trabalho.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Lia todos os documentos relevantes, nomeadamente aqueles que tinham a ver com matérias com maior impacto, quer financeiro, quer setorial, sim. Lia eu, diretamente, os documentos.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Sabe que fiquei com essa dúvida — se era uma prática não ler documentos nos vários Governos —, porque o Dr. Pedro Marques também disse ontem que não leu os documentos todos. Disse que algumas coisas só soube pelas notícias, nomeadamente da *Visão* ou de uma entrevista dada pelos privados. E também o Dr. Galamba disse aqui que

não tinha lido o plano de reestruturação. Isto era plausível que pudesse acontecer quando era governante?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Só posso referir o que foi a minha prática. No meu caso, não era plausível, certamente. Eu leria documentos tão estruturantes como, por exemplo, o plano de reestruturação, sim.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Há pouco também falámos do Brasil, e eu acho que esse é um tema muito importante.

Dos dados que pudemos recolher, portanto, entre 2011 e 2015, a TAP SGPS teve uma deterioração dos seus capitais próprios de 187 milhões de euros. Para que fique registado em ata — e tendo eu percebido que tinha aí os números —, poderia dizer-nos qual foi o valor dos prejuízos do Brasil, de 2011 a 2015?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim, portanto, começo em 2010 só para termos a fita do tempo. Resultado líquido em 2010, menos 72,9 milhões de euros; em 2011, menos 66,9 milhões de euros; em 2012, menos 57 milhões de euros; em 2013, menos 40,3 milhões de euros; em 2014, menos 22,6 milhões de euros.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Falta-nos aí o valor de 2015, mas também já não estava no Governo quando esse exercício fechou. Estamos aqui a falar de, pelo menos, excluindo 2010, 170 milhões de euros, que se aproximam muito da tal deterioração. Há pouco vi que ficaram aqui dúvidas sobre isso, mas, para que não fiquem dúvidas, acho que é bom que isso fique registado em ata.

Também há um documento relevante, que é o memorando ou o dito parecer da Vieira de Almeida. Tem esse documento consigo?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não tive conhecimento direto dele, foi-me facultado pelos meus colegas membros do Governo, à data.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Vou ler aqui um excerto, muito brevemente, que diz o seguinte: «além disso, a própria Airbus tem, nos termos do *framework agreement*, o direito de obter o reembolso dos fundos Airbus, por parte da AG e da DGN» — portanto, da Atlantic Gateway e da DGN —, «caso as prestações de capital efetuadas por estas entidades na TAP sejam reembolsadas no período de vigência do contrato Neo, ou seja, até ao fim de 2025.» Recorda-se disto?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Quer dizer, não me recordo, no sentido de que não vivi. O parecer é de 12 de novembro, já não era membro do Governo. Mas, sim, confirmo que esse texto está no parecer que me foi facultado pelos meus colegas.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Portanto, apesar de não estar no Governo nem nesta data nem nos anos seguintes, pode ter acontecido, é plausível que possa ter acontecido uma devolução de fundos, por parte destas entidades, à Airbus.

Não estou a afirmar que aconteceu, estou a presumir que essa é uma possibilidade.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não vejo ser possível, porque não tenho nota da informação pública pela contabilidade da TAP de que tenha havido reembolso de prestações suplementares, que julgo que era essa a condição para a devolução desse montante à Airbus. Julgo que as prestações suplementares se mantiveram, portanto, a condição... Ainda não terminou

2025, mas o Sr. Neeleman já não está lá, não é crível que venha a receber prestações suplementares, portanto, acredito que a condição não foi cumprida, mas, como digo, enfim, não acompanhei a realidade da empresa a partir de 2015.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Se bem que nós sabemos que existiram pagamentos ao Sr. Neeleman por parte do Governo, embora ninguém saiba explicar como é que chegamos a esse valor e por isso é que faço esta pergunta.

Sobre o Brasil, também, Lacerda Machado disse aqui que o negócio do Brasil foi o melhor negócio para a TAP, nós tínhamos volumes de faturação que no total, em agregado, poderão ter chegado a 13 mil milhões de euros, portanto, isto foi um grande negócio, a TAP conseguiu começar a voar para o Brasil. Sei que é um financeiro, e é um financeiro reputado e reconhecido, pelo que pergunto: quando nós avaliamos a rentabilidade do negócio, interessa-nos só o valor que é faturado?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não, o valor do negócio tem um conjunto de dimensões, nomeadamente, a mesma empresa pode ter valor diferente para diferentes entidades que olham para ela, em função, por exemplo, de sinergias ou ganhos de outra natureza.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — E, portanto, quando nós avaliamos a rentabilidade do negócio podemos excluir os custos?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não, de todo, temos de incluir os custos, podemos é incluir outras coisas que não diretamente relacionadas com a atividade, mas os custos temos claramente de incluir.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — E pergunto-lhe — faço-lhe esta questão e peço-lhe desculpa pela simplicidade da questão, mas é porque isto é importante que as pessoas percebam — Lacerda Machado tentou aqui dizer que foi um grande negócio e, no fundo, só interessa a faturação do que é vendido, não interessa os custos envolvidos no desenvolvimento da operação para chegarmos a essa faturação. E se os custos forem superiores aos proveitos, não estou a ver como é que o negócio pode ser rentável, tanto é que o negócio foi fechado. Que avaliação é que fazia da operação no Brasil —, já aqui abordou também esse tema —, na altura em que era governante?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim, era uma avaliação negativa, no sentido de que sorvia uma parte importante da tesouraria gerada da atividade da aviação. Essa, sim, a aviação era uma atividade importante, a atividade era reduzida, os custos fiscais e laborais não paravam de crescer e, portanto, era uma fonte de enorme preocupação, não só para mim, para a Secretaria de Estado do Tesouro, mas para a própria TAP. Falámos sobre isso várias vezes com a gestão da própria TAP.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Portanto, então isso permite-me concluir que alguma coisa deve ter mudado no tempo de Lacerda Machado para ele, eventualmente, ter aquela opinião.

E, já agora, também lhe perguntava se, quando foi governante, era normal convidarmos pessoas para ajudar o Governo, sem nenhum tipo de relação jurídica?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Que eu tenha conhecimento, não.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Mas então vou reformular a pergunta, porque acho que isto é mesmo importante.

Se eu fosse governante e precisasse de ajuda, podia ir buscar alguém que conheço, um amigo, dou-lhe informação confidencial ou sensível — se não lhe puder chamar confidencial —, e aquilo que o Dr. Sérgio Monteiro está a dizer-me é que isso não é normal. É assim?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu não considero normal que haja transmissão de informação sem a respetiva cobertura legal.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Também muito nos diz, porque não foi essa a ideia com que fiquei da audição de Lacerda Machado. Mas, de facto, é útil ouvi-lo, porque tendo tido a experiência que teve, percebemos que afinal não é normal e que durante muito tempo o Governo andou, então, a funcionar nessa anormalidade. Em 2015 havia uma alternativa à privatização?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Havia. Se o Estado estivesse disponível para impor à TAP remédios severos, havia sempre a hipótese de capitalização pública, com as consequências que já conhecemos, dinheiro dos contribuintes, e um conjunto de remédios associados a essa capitalização pública.

Portanto, a pergunta, ou a resposta, se quiser, é dividida: alternativa, sim, existia, era esta. Se era uma alternativa perene, não, por um motivo: a TAP continuaria a não ter forma de se capitalizar normalmente em mercado, tal como as suas congéneres europeias. Recordo que é a única empresa 100 % detida por um Estado-Membro e, portanto, vivia numa situação de grande desvantagem competitiva relativamente aos outros. Resolveria o problema no imediato, mas não solucionaria a questão e, pior do que isso, tem uma contrapartida grave, é que custa dinheiro aos contribuintes.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — E portanto, seguiram o modelo que seguiram e criaram uma comissão paritária — criaram ou, pelo menos, instituíram juridicamente a sua criação. Qual era o propósito dessa Comissão Paritária?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim, a criação da Comissão Paritária está prevista no artigo 9.º — se a memória não me falha —, do Acordo de Compromissos Estratégicos e tinha como obrigação primeira a verificação do cumprimento de todos os compromissos, fossem eles de natureza qualitativa e/ou quantitativa e tinha um âmbito, uma latitude de intervenção, de pedidos de informação e de capacidade de aceder a essa informação superior àquela que do meu ponto de vista teria, por exemplo, o Conselho de Administração. A Comissão Paritária podia pedir aos diferentes departamentos de informação e sobre ela atuar.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — E como é que ela deveria ser constituída?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eram dois elementos nomeados pela PARPÚBLICA, dois elementos nomeados pelo acionista privado e um presidente nomeado por acordo entre ambos.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Pedro Marques disse-nos aqui, ontem, que não instituiu nenhuma comissão paritária, mas fez uma coisa melhor, colocou um administrador na TAP. Acha que isso é melhor do que a comissão paritária ou são coisas diferentes?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu não acompanhei com detalhe a audição do Dr. Pedro Marques, por razões profissionais, mas suscita-me,

desde logo, uma dúvida: o que aconteceu entre 2015 e 2017, não é? Porque ainda é bastante tempo para não se fiscalizar um conjunto de compromissos que estava assumido. Não sei, pronto. Assumindo que o Conselho de Administração se substituía, não estou certo de que os poderes que estavam delegados no Conselho de Administração de obter informação e sobre ela atuar fossem comparáveis aos da Comissão Paritária. Mas não conheço os termos em que isso aconteceu. Pelo menos, suscita-me a dúvida se até 2017, aquando da recomposição da estrutura acionista, havia algum mecanismo de controlo ou não.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Mas há uma coisa que podemos dizer, é que um administrador eleito em Assembleia Geral passa a responder perante a Assembleia Geral. E a Comissão Paritária tinha membros que, não integrando a administração, não tinham de responder à Assembleia Geral. Poderiam ser mais independentes?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não sei se mais ou menos independentes. Poderiam ser, certamente, mais incisivos nas perguntas, porque o conjunto de obrigações que o administrador tem, em primeiro lugar, é perante a empresa e não propriamente perante quem o nomeia. Isso decorre, claramente, do Código das Sociedades Comerciais e dos Estatutos e Responsabilidades dos Administradores. Por isso, referi que os membros da Comissão Paritária tinham uma latitude de atuação, um grau de intrusão na informação, que me parece, a mim, bastante maior do que um administrador. Mas não quero julgar, porque não conheço o modelo que foi a seguir instituído.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Que avaliação faz das conclusões da Airborne, que diz que a TAP pode ter sido penalizada em 444 milhões de euros na questão dos aviões?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não conheço, Sr. Deputado, o relatório, não sei exatamente o documento da Airborne. Direi apenas que os contratos que deixámos instituídos, isso a acontecer, a consequência foi aquela que referi: era uma violação grave da obrigação de capitalização. Aliás, nesse aspeto, é clara a menção.

Remeto-o agora para o acordo relativo à conclusão, que diz: «A capitalização deve ser realizada pela compradora e refere que não pode (...)», refere aqui o prazo dos 30 anos, a compradora... Chama-se a isto, no ponto 5, a estabilidade da cláusula dos estatutos da TAP SGPS relativo a prestações acessórias. E passo a citar, no seu ponto 5.1.: «(...) a compradora garante à PARPÚBLICA (...)» — compradora Atlantic Gateway, neste caso — (...) garante à PARPÚBLICA a estabilidade da cláusula estatutária da TAP SGPS relativa a prestações acessórias, contanto no anexo o acordo de conclusão, por um período de 30 anos a contar do início da sua vigência, independentemente de a PARPÚBLICA manter a qualidade de acionista da TAP SGPS».

Portanto, é uma realidade, a obrigação de manter os 30 anos é independente de a TAP manter. E depois diz: «Em caso de incumprimento da garantia de estabilidade prevista, pode exercer o direito potestativo pelo preço de 10 milhões». Depois, vamos ao direito de regresso que já vimos há bocadinho, lá está, o tal *puzzle* dos diversos acordos que é preciso ler. E, portanto, na prática, se as conclusões da Airborne forem verdadeiras e que exista um reembolso das prestações acessórias por via de sobrepagamento nos aviões, quero deixar isso claro: é fraude, é proibido nos acordos que nós deixámos, e o Estado — não sei se por via das alterações dos acordos —,

tinha direito potestativo, ficava com a capitalização e tinha direito de regresso, ou seja, de demandar ao investidor privado todos os prejuízos daí decorrentes, nomeadamente os sobrecustos e tudo o mais neste caso.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Na minha última questão, vou elencar um conjunto de propósitos que, eventualmente, a privatização de 2015 pareceu querer alcançar, à luz daquilo que já foi dizendo e que outras pessoas foram dizendo.

Portanto, o cumprimento das obrigações de serviço público, a manutenção da integridade empresarial e autonomia da TAP, a conservação da marca, a manutenção do *hub*, manter a contribuição para a economia nacional, manter prestações acessórias na TAP e manter a estabilidade laboral. A pergunta que lhe faço é se a privatização de 2015 garantiu que isto acontecia e, se sim — uma vez que já ultrapassei tempo de que disponho —, portanto, em caso afirmativo, o que é que a reversão da privatização acrescentou relativamente a isto? Isto é, será que trouxe mais do que isto, ou isto que é enunciado como sendo os grandes propósitos da reversão da privatização já estava garantido antes?

Obrigado.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Obrigado, Sr. Deputado.

Julgo que estavam amplamente garantidos, como já verificámos pelos diversos instrumentos. É o juízo que faço, admito que não sou imparcial no juízo que faço, mas pelo conjunto de obrigações do acionista privado, pelo conjunto de direitos que estavam automaticamente atribuídos ao Estado, não me parece que o controlo estratégico definido dessa maneira, ou pelo menos, como o controlo estratégico foi exercido, pudesse trazer mais valor do que aquele que tinha.

Pode até, Sr. Deputado, levantar-se uma questão... Tenho ouvido nas diversas inquirições — ninguém questiona, parece-me — o valor do contributo que o Sr. David Neeleman trouxe à estratégia global da TAP. Hoje, basta ver o contributo que o mercado norte-americano tem no nosso PIB, nas receitas que traz, para verificar que sem os 53 aviões, com esta capilaridade da frota, era impossível o que se faz nos Estados Unidos, mas também tenho ouvido a pergunta: «Bom, mas o senhor era género ‘toca e foge’. Apesar de ter aqui as prestações suplementares trancadas, ou acessórias, trancadas por 30 anos, o senhor quer é fazer dinheiro rápido, sair rapidamente, se as coisas correrem bem, ou mesmo se as coisas correrem mal».

E, nesse caso, admito que poderia haver o risco de o Estado ver, por exemplo, a TAP ser vendida sem poder fazer nada — estou a dizer no nosso modelo de privatização, porque nós já tínhamos 100 %, em condições normais, teríamos 100 % do capital alienado após 2017, a data do exercício das opções de compra e venda.

E, portanto, pode vir argumentar-se que o Estado afastou-se, não quer saber mais da TAP. Quem refere isso também está desatento. O caderno de encargos, que foi publicado por resolução de Conselho de Ministros e publicado no *Diário da República* a 20 de janeiro, tem não só um regime de indisponibilidade — mas isso eu diria que é normal, durante 5 anos o Sr. David Neeleman só poderia vender se o Estado permitisse um período de indisponibilidade —, mas há outra coisa, que não tem sido muito debatida, e que garantia que o Estado não se afastava da TAP e, no limite, poderia até substituir-se a um futuro comprador caso alguma coisa ocorresse mal, que era um direito de preferência.

Não tenho visto o tratado de forma nenhuma. O artigo 22.º da resolução publicada a 20 de janeiro de 2015 diz: «O Estado português, findo o período de indisponibilidade referido no artigo anterior (...))», que são os 5 anos,

«(...) o Estado português goza direito de preferência na transmissão a terceiros pelo proponente ou proponentes a selecionar das ações por este adquiridas no âmbito da venda direta de referência. (...)». Paro aqui só para dizer que até este instrumento tem força legal e, portanto, estava o direito de preferência previsto.

Vamos imaginar que o comprador era, da posição do Sr. David Neeleman, já acionista único — vamos admitir esse cenário —, era um comprador indesejado. O Estado tinha direito de preferência sobre essa venda. Não eram só os mecanismos *ex ante* de verificação, os mecanismos durante a permanência do Estado e durante a permanência do Sr. Neeleman. Mesmo à saída do Sr. Neeleman, nós podíamos, por via do exercício do direito de preferência, ter uma palavra a dizer no que diz respeito ao futuro da TAP. Portanto, não nos afastámos da TAP, não virámos as costas, pelo contrário, estivemos, julgo eu, bastante atentos ao que se passava.

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

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

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Muito obrigado Sr. Presidente, cumprimento-o, cumprimento os Srs. Deputados, cumprimento uma vez mais, num curto espaço de tempo, o Dr. Sérgio Monteiro e também o Dr. Carlos Lopes. Obrigado por terem vindo.

Sr. Doutor, deixe-me começar por fazer aqui um breve enquadramento histórico, que me parece também pertinente para tudo o resto que vamos falar.

O Sr. **Presidente**: — Vamos fazer algum silêncio para podermos ouvir o Sr. Deputado Filipe Melo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Em 2005 é feita a compra daquela que muitos consideram — e eu particularmente também — a compra mais desastrosa, o negócio mais desastroso para a TAP, que é a VEM Brasil. Não sei se é coincidência ou não, mas o negócio mais ruinoso da TAP coincide com um governo em que o Primeiro-Ministro era José Sócrates, o Ministro da Economia, Manuel Pinho... Começando por aqui, já nos diz alguma coisa que nos pode elucidar, se calhar, sobre a compra da Vem Brasil.

É importante percebermos também que a VEM Brasil é comprada com o aval do então-Ministro Mário Lino e da Secretária de Estado dos Transportes, Ana Paula Vitorino. Segundo a informação de que dispomos, a VEM é comprada sem autorização do Ministério das Finanças. Portanto, já por aqui começamos a perceber o enredo em que a TAP se foi envolvendo daí em diante. Mas há um contraditório — e é por aí que gostava de começar — do Dr. Lacerda Machado, em que afirma que se não fosse a compra da VEM Brasil, a TAP já não existiria e que foi, e afirmou repetidas vezes, que foi o melhor negócio que a TAP fez em 50 anos. Concorda com esta afirmação, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu não conheço o racional da aquisição e quanto representará, em termos de importância, a aquisição da manutenção no Brasil, a VEM, no crescimento do negócio da TAP. Direi apenas, porque não conheço essa parte que parece ser uma parte do argumento, que estritamente olhando para o balanço da manutenção do Brasil, os custos e o «buraco», que os mil milhões de euros não são uma opinião em termos de custo, está nas contas da TAP. É mais um documento que não é lido, mas está lá nas contas. O encerramento custou mil milhões de euros.

Aliás, não é um valor muito diferente da estimativa que nós tínhamos para o encerramento, por isso, é que não o quisemos encerrar, onerando os

portugueses, quisemos privatizá-lo, passá-lo para um parceiro, e tínhamos conseguido. Portanto, *stricto sensu*, a manutenção do Brasil representa um impacto negativo registado nas contas da TAP, após a liquidação, de mais de mil milhões de euros. Foi encerrado no contexto da pandemia e ficou assim lá um bocadinho esquecido e faz parte da ajuda pública, porque isso tem impacto nos capitais e, portanto, a ajuda pública tem também a ver com esse problema. Se foi determinante ou não para a abertura de um mercado brasileiro, eu não sei.

Há, no entanto, uma justiça que faço ao Dr. Diogo Lacerda Machado: do que fui vendo publicado, parece, de longe, ser a pessoa que, durante aquele período em que ele esteve, mais percebia da TAP e mais informado estava sobre a TAP, por comparação com alguns outros depoimentos que já fui ouvindo ser noticiados. Portanto, parecia estar bastante envolvido com a realidade da TAP — agora, estou a dizer, não tem nada a ver com a manutenção Brasil —, essa justiça faço-lha, de que ele parecia muito conhecedor, muito próximo, falando com muita gente e inteirando-se dos problemas, lendo os documentos, isso parece-me que... E por isso, provavelmente, é que ele faz uma avaliação dos fundos Airbus da forma que fez, e uma série de outras coisas, mas haverá opiniões diferentes.

Sobre o valor estratégico da manutenção do Brasil, como eu não estava em 2005, nem em 2006, nem 2007 e não assisti ao crescimento, não posso sobre ele opinar. O que sei, sim, são dados públicos: em 2020, mil milhões de euros de impacto financeiro nas contas da TAP, mil milhões de euros negativos, daí o impacto, portanto, mil milhões de euros negativos.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Muito obrigado pelos esclarecimentos, Sr. Doutor, teremos oportunidade de falar um pouco mais sobre o Dr. Diogo Lacerda Machado, mais à frente.

Assumindo que o Sr. Doutor, ao contrário de outros governantes, lê as pastas quando entra em funções, queria perguntar-lhe se conhece, ainda dentro do dossiê TAP e ainda dentro do Governo Sócrates, em setembro de 2006, a venda da White à Omni. Certamente conhece este dossiê. A White era uma empresa que operava voos *charter* e foi vendida à Omni por 5.3 milhões de euros, com uma menos valia de 5.9. Portanto, o Estado vende. Isto em setembro. Mas em novembro, ou seja, dois meses depois, compra a PGA, a Portugália, ao BES, por 140 milhões de euros, empresas que são em tudo idênticas, tanto nos rácios de capital, como em termos de frota, como até para o que se destinam, para *charter*. Consegue explicar-me este negócio, que também me parece pouco positivo para o Estado português?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não sei se consigo ajudar muito, porque não tenho conhecimento direto das negociações que levaram a um ou a outro. A única coisa que posso comentar, porque isso sei diretamente, já trabalhava obviamente, em 2006, é que a avaliação atribuída à Portugália causou perplexidade nos agentes de mercado com quem eu me dava, ou seja, a gente da banca e da banca de investimento, causou perplexidade. Isso posso referir por testemunho direto. Relativamente à White e a essa troca por esse valor, de facto, não consigo opinar.

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

Sr. Doutor, fazendo aqui um avanço no tempo, uns anos, de 2005 para 2015, vou tentar fazer aqui um breve enquadramento de datas para ver se me confirma: 13/06/2015, a DGN assina o memorando de entendimento com a Airbus, que culmina com 227 milhões no negócio dos aviões; em 12/06, o Conselho de Ministros anuncia como vencedora a proposta da Atlantic Gateway, poucos dias depois de David Neeleman e Humberto Pedrosa

dizerem que o negócio TAP já não lhes interessa — são as palavras deles: «o negócio TAP, nestes moldes, já não nos interessa».

No dia 24/06 de 2015 é celebrado o acordo de venda direta das ações da TAP entre a PARPÚBLICA e a Atlantic Gateway, cuja formalização estava prevista — e este dado é importante —, para junho de 2016. Isto foi tudo feito em 12 dias, desde a resolução do Conselho de Ministros à assinatura do memorando e à aceleração do acordo de venda direta, isto tudo em 12 dias. Mas é importante ficarmos com esta data: estaria para ser concretizado em junho de 2016.

Depois, a 12 de novembro, são formalmente transmitidos da PARPÚBLICA para a Atlantic Gateway 61 % da TAP e é eleito novo Conselho de Administração, em que o Sr. Comendador Humberto Pedrosa fica como órgão máximo. Esta data causa-me alguma estranheza, até porque se recuarmos dois dias, a 10 de novembro de 2015, o Governo PSD/CDS, paz à sua alma, é chumbado. Significa que aqui nestes dois dias muita coisa se passou. Pode explicar-nos um bocadinho sobre isto, Sr. Doutor?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não consigo confirmar o primeiro dado que referiu, 13 de junho, da assinatura do memorando entre a DGN e a Airbus, não era do nosso conhecimento, não consigo confirmá-lo.

As outras datas, a resolução do Conselho de Ministros e o dia 24 de junho, sim. Sei apenas que são 12 dias até a assinatura, mas a preparação do acordo de venda direta e do Acordo de Compromissos Estratégicos era de há muito tempo àquela parte, isto é, não é no dia em que se escolhe a entidade vencedora que se começam a preparar os contratos. A preparação dos contratos vinha de abril, maio... Portanto, a assinatura é no dia 24 de junho — só faço essa precisão, porque pode parecer pouco tempo na preparação de acordos tão densos e completos —, mas já vinha sendo efetuada nos meses

anteriores pelos assessores da PARPÚBLICA e, nomeadamente, pelo seu assessor jurídico.

Diria apenas, também em jeito de comentário, Sr. Deputado, que não estranho que haja no acordo de venda direta uma data de 24 de junho de 2016, porque é uma coisa que se chama a data-limite para a conclusão, ou seja, para a verificação das condições precedentes. Na prática, se não fosse possível obter todas as autorizações, aquelas de que falamos, da Autoridade da Concorrência, da ANAC e das outras, durante o período de um ano, contratualmente, o acordo caía. Mas, se fosse possível — e as duas partes tinham dever de diligência —, se fosse possível concluir as condições precedentes numa data anterior a essa data-limite, que é um ano depois, então as partes tinham a obrigação de concluir o negócio, como foi concluído no dia 12 de novembro.

Portanto, a data de junho de 2016 é normal em processos de compra e venda, é uma data que se chama o limite para a conclusão do negócio, ou seja, as partes dizem: «estamos disponíveis para esperar até um ano que as condições precedentes se verifiquem», se não se verificarem, cada uma das partes pode desistir do negócio sem que a outra se possa opor. Mas, portanto, é uma data-limite, não é uma data de referência. Era só essa clarificação que queria fazer.

Sobre 12 de novembro, peço desculpa, eu já não era membro do Governo, mas do que sei, por testemunho dos meus colegas, o Secretário de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, que, no caso das Infraestruturas, me sucedeu, foi a data em que as condições precedentes estavam concluídas e, portanto, as partes estavam comprometidas em concluir a transação.

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

Sr. Doutor, explicou — e bem — que a celebração do acordo tem o seu término naquela data, mas que já vem sendo preparado há mais tempo. O que

lhe pergunto é: não estranha que o Sr. Humberto Pedrosa tenha dito 5 ou 6 dias antes da celebração do acordo que já tinha perdido todo o interesse na TAP neste negócio, como estava montado, e 5 ou 6 dias depois ser firmado o acordo? Essa é a primeira questão.

A segunda questão, naturalmente que percebo, e o Sr. Doutor Pedrosa já não estava na pasta, mas não seria mais prudente, havendo — que ia haver — uma passagem de testemunho entre governos de partidos distintos, que se deixasse em lume brando e não se efetivasse esse contrato, sabendo que já não ia ser este Governo a continuar?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Desculpe, começo pela segunda pergunta, pelo segundo pedido que me faz: é uma observação de natureza política que não me compete a mim fazer.

Quem estava em funções, naquela altura, entendeu ter condições políticas, porque se tratava da conclusão de um negócio que estava assinado desde junho de 2015. Fizeram essa avaliação, com a qual concordo, mas não sou testemunha do que levou a essa avaliação.

No que diz respeito às declarações do Sr. Humberto Pedrosa, não tenho, de facto, memória delas, mas admito que as mesmas pudessem tentar ser uma espécie de pressão negocial para melhorar a posição negocial — mas é uma especulação que até, porventura, não deveria fazer aqui.

Posso entendê-las dessa maneira, mas não me recordo em concreto delas.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Agradeço a resposta, Sr. Doutor.

Para ser honesto e direto, essa era a resposta que eu esperava, porque esse também é o nosso entendimento, e daí a questão.

Um dos pontos-chave para que a TAP fosse vendida a este consórcio, a Atlantic Gateway, tem a ver também com o negócio Airbus e com a

possibilidade de David Neeleman injetar na companhia — que estava a precisar, e muito, de fundos de tesouraria — cerca de 227 milhões de euros, aproximadamente. Esse valor é conseguido por ele porque faz um acordo com a Airbus, um acordo em relação ao qual já ouvi aqui muita crítica e, a meu ver, parece-me legítimo, mas essa é a minha interpretação.

A pergunta que lhe faço é esta: não teria o acionista Estado capacidade, ou mais peso negocial para, junto da Airbus, conseguir um acordo melhor do que o que foi conseguido por David Neeleman, não tendo de entregar a companhia a troco de 10 milhões de euros só porque o Sr. Neeleman garantia que conseguia ter acesso, através da Airbus, a uma forma direta de capitalização na empresa?

Portanto, não estaria o Estado português numa situação em que pudesse chegar junto da Airbus e negociar diretamente, enquanto acionista, melhores condições e, assim, evitar-se uma venda tão apressada com um retorno tão curto? Porque 10 milhões de euros parece-me um retorno muito curto.

É a última questão desta ronda, muito obrigado.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito obrigado, Sr. Deputado. Julgo que antecipa que a minha resposta é não, mas também procuro não dizer um «não» simples e consubstancial.

Factos: a TAP tinha atrasos pontuais, mas repetidos, no pagamento da encomenda que existia, que era de um valor inferior; o Estado estava impossibilitado de capitalizar a companhia. A conjugação destes dois fatores tornava impossível a posição negocial do Estado para aumentar a encomenda, porque o esforço era de salvar o que já tinha sido entregue — os 40 milhões de euros de prestações já entregues —, para não se perder, e não propriamente de fazer encomendas maiores, para as quais o Estado não podia

dar contribuição de capital, porque a isso estava vedado pela Comissão Europeia.

Portanto, percebo a lógica da pergunta e o racional que está por trás. A minha opinião, informada por estes factos, é de que não, o Estado não estaria em condições de o fazer.

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

Vamos, então agora, fazer um intervalo de 15 minutos e regressaremos para a nossa segunda ronda.

*Eram 19 horas e 38 minutos.*

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, se for possível, vamos começar a estabilizar a sala para ver se temos condições para reiniciar a nossa reunião.

*Eram 20 horas e 5 minutos.*

Muito obrigado, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, vamos então reiniciar a nossa segunda ronda, que tem uma interpelação contínua e, depois, o Dr. Sérgio Monteiro responderá a cada um dos grupos parlamentares.

Para tal, vou dar a palavra ao Sr. Deputado da Iniciativa Liberal, Carlos Guimarães Pinto. Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Carlos Guimarães Pinto** (IL): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Depois de algumas horas na Comissão de Economia e mais quatro horas aqui, acho que boa parte das perguntas que haveria para fazer já foram feitas e que as respostas que pode dar, eventualmente, já as terá dado. Mas,

por respeito ao tempo de toda a gente, vou só deixar aqui duas últimas questões que ficaram por responder da última vez.

A primeira pergunta é em relação à avaliação que foi feita da TAP, S.A., pois disseram que iam ver qual era essa avaliação.

A segunda pergunta está também relacionada com a avaliação da TAP, mas é quanto à avaliação que foi feita para o processo anterior, que acabou cancelado, da venda a Efromovich. Portanto, pergunto: quando iniciou o seu cargo, herdou essa documentação? Pôde perceber qual foi a avaliação que tinha sido feita antes? E como é que essa avaliação, que tinha sido feita antes para o processo de 2012, compara com a avaliação que foi feita para o processo de 2015? Ou seja, a TAP estava a ganhar ou a perder valor naquele período?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Obrigado, Sr. Deputado Carlos Guimarães Pinto.

Sobre o valor, de 2015, do transporte aéreo, já consegui recolher a informação. Compará-lo com o valor de 2012 não consigo fazer de imediato, mas procurarei obter essa informação.

Sobre os números de 2015, exclusivamente para o transporte aéreo, a PricewaterhouseCoopers, pelo método de rendimento, atribui um valor entre os 462 milhões e os 641 milhões de euros positivos e, pelo método dos múltiplos — que atribui valor aos capitais próprios, mas por um método diferente —, atribui um valor de 588 milhões de euros positivos.

No caso da Deloitte, que o faz por múltiplo EV/EBITDA (*enterprise value* sobre *earnings before interest, taxes, depreciation and amortization*) atribui-lhe um valor de 360 a 365 milhões de euros.

Portanto, se quiser, pegando nos dois extremos: a Deloitte, pelo método que acabei de referir, tem 360 milhões de euros, que é o menor dos

valores; a PricewaterhouseCoopers, no intervalo superior do método do rendimento, tem 641 milhões de euros.

Tudo isto são valores positivos, pelo transporte aéreo, depois traduzem-se em valores negativos, substancialmente, por conta da avaliação negativa da Manutenção Brasil.

Sobre 2012, procurarei responder-lhe ainda durante a audição, Sr. Deputado. Senão, se não se importar, faria chegar à Comissão, mais tarde, essa informação. Muito obrigado.

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

Dou agora a palavra ao Sr. Deputado Bruno Dias.

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

Dr. Sérgio Monteiro, há pouco, perante a questão colocada da presença do Eng.º Fernando Pinto como membro da equipa da Atlantic Gateway à data da sua constituição, em 19 de junho de 2015, referiu a afirmação do Sr. Humberto Pedrosa que explicava tudo isto com um erro administrativo; e que foi essa a referência que tinha sido dada em novembro, quando Fernando Pinto deixou de constar como membro da equipa... Eu não estou a dizer do Conselho de Administração, porque disso ele não foi, mas foi membro da equipa da Atlantic Gateway durante a assinatura do acordo de venda privada, durante a comunicação ao Governo para alertar para a situação da TAP, etc.

E tivemos, portanto, o presidente da TAP, enquanto estava a ser privatizada, a trabalhar para aqueles que a compraram.

De acordo com esta coisa toda, assim — a expressão é minha — meio pândega, de que foi tudo engano, há, oficialmente, um ato de renúncia do Eng.º Fernando Pinto da Atlantic Gateway, em novembro de 2015, dias antes da conclusão do acordo; e há uma renúncia oficial, para sair de um erro

administrativo; e há a explicação do Sr. Humberto Pedrosa a dizer «não, não, ele foi convidado, não estava ainda oficialmente».

Portanto, temos o presidente da TAP a dizer ao Governo que a TAP tinha de ser urgentemente privatizada, já depois de ter sido convidado por aqueles que estavam a comprá-la. E eu queria perguntar-lhe como é que explica, com esta descontração, que isto foi um erro administrativo e, pronto, está resolvido.

É que, para nós, isto não está resolvido. Para nós isto não está resolvido! É um processo de privatização em que o principal responsável da companhia aérea, o gestor público, está a trabalhar e tem um emprego garantido com aqueles que estão a negociar com o Estado para comprar a empresa, e isto é de uma gravidade que ganha outros contornos à medida que vamos trabalhando na Comissão de Inquérito.

Por outro lado, queria colocar a questão que há pouco referiu da tal situação desesperada da TAP, em final de 2015, que exigia uma privatização imediata sob pena de morte para a TAP. Falou no caso da exposição ao risco do preço de combustível como um dos fatores fundamentais, além da questão da tesouraria, etc.

Tenho aqui o excerto do Relatório de Contas de 2015, da TAP, onde se fala do risco do preço de combustível naquele momento e se diz que, durante 2015, foram contratadas operações adicionais — estamos a falar do *hedging*, da tal cobertura de risco de compra antecipada —, totalizando globalmente cerca de 50 % da exposição prevista, mas, dada a queda ulterior verificada nos mercados de energia, o processo de *hedging* sofreu uma pausa na segunda metade de 2015, pelo que, em final de ano, todas as operações de cobertura se haviam extinguido, não sendo necessário registar nenhum valor desfavorável em reservas de justo valor em 2015.

Portanto, é falso que houvesse uma situação desesperada na TAP em relação ao risco do preço de combustível, tanto mais que o próprio mercado

de energia ditou o abandono das operações de *hedging*! Portanto, é falso aquilo que o senhor nos transmitiu há pouco.

Eu não queria deixar de o convidar a rever a explicação que nos transmitiu, porque ela não bate certo com o relatório de contas da companhia.

Finalmente, no que diz respeito aos resultados da Manutenção Brasil, é verdade que os senhores mantiveram — e já falámos sobre isso mais do que uma vez, na altura até chegámos a falar — a opção de continuidade da Manutenção Brasil e do próprio Fernando Pinto, responsável estratégico por aquela operação e por aquela opção.

Agora, quando se coloca a questão de se ter mantido o principal responsável por essa compra, também é preciso relembrar-lhe os resultados da Manutenção Brasil nos seus anos de governação, porque o senhor diz que só fala do tempo em que esteve no Governo. Pronto, tudo bem, no tempo em que esteve no Governo, a TAP Manutenção Brasil foi acumulando um resultado líquido negativo e um passivo a descoberto que passou de 568,9 milhões de reais — estamos a falar de reais, não estamos a falar de dólares nem de ienes — para 1 199,9 reais.

Nos seus anos, a TAP SGPS teve uma dívida da Manutenção Brasil que passou de 400 para 1400 milhões de reais. Portanto, esta questão não bate certo com a evolução, de que o senhor fala, naquele tempo de governação e naquele tempo de gestão.

Mesmo a terminar, deixo uma última questão, que tem a ver com aquela que ficou também batizada de «carta de conforto». Independentemente da discussão sobre o direito ou a obrigação, portanto, sobre o compromisso de exercer o direito, por parte do Estado, de recomprar a TAP SGPS caso houvesse incumprimento junto dos bancos, a questão que coloco é esta: era possível, ou não? É que a carta da PARPÚBLICA à Caixa Geral de Depósitos assume esse compromisso de recomprar a SGPS, mas eu coloco esta situação: se o Sr. Neeleman vendesse a TAP, S.A., se vendesse

a companhia aérea e a TAP SGPS ficasse só com a VEM, com as dívidas, com os problemas, o Estado podia ter de recomprar, por compromisso assumido com a banca, uma TAP SGPS que já não tivesse companhia aérea? Podia ou não podia? Queria que esclarecesse essa questão para continuarmos a analisar o ponto. Muito obrigado.

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

Dr. Sérgio Monteiro, para responder.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Deputado Bruno Dias, confesso que não estou... Estou até um bocadinho surpreendido com as declarações que faz. Não o tenho por um Deputado que use algumas expressões de forma ligeira e, portanto, também gostava de, num tom menos acalorado do que o seu, mas gostava de refutar por completo o que diz, que eu postei declarações falsas, aqui, na Comissão de Inquérito. E, portanto, digo-lhe com veemência, num tom apenas mais tranquilo.

Eu não disse que o risco do preço de combustível era uma razão pela qual a privatização tinha de ser feita. Disse que a TAP tinha limitações de tesouraria que fazia com que, muitas vezes, quando desejasse, mas não tinha dinheiro, fizesse a cobertura do risco. Não disse que o risco era uma razão. É uma coisa diferente. É porque, quando dizemos que as pessoas são falsas no que dizem, Sr. Deputado, pedia-lhe que pudéssemos evitar o uso dessas expressões. Não levo a mal que o tenho feito, pedia-lhe apenas que não o voltasse a fazer, com o respeito e a consideração que sei que sabe que tenho por si.

Portanto, repito, a TAP tinha uma dívida de combustível, estava exposta, se não fizesse coberturas, ao risco de flutuação do preço de combustível e da variação da taxa de juros, não tinha tesouraria para, em

muitas ocasiões, fazer a respetiva cobertura. Ter tesouraria é importante para a poder fazer, não é, por si só, a justificação única, mais uma vez: o somatório de todas as dificuldades leva à necessidade de fazer a privatização.

Segundo tema, voltando à questão que referiu, eu não tinha conhecimento do erro administrativo que foi alegado pelo Fernando Pinto. Portanto, isso que fique completamente claro. Lamento que ele tenha acontecido, acho profundamente desadequado esse erro administrativo, que foi assumido pelo próprio Fernando Pinto em novembro de 2015. E sobre isso não quero dizer mais nada, porque acompanho-o na sua indignação, no sentido de que era preferível que não tivesse acontecido. Eu já o disse na altura, em resposta ao Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, o Deputado Bruno Dias não estava, no momento, na sala...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas ouvi! Eu ouvi!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu sei que ouviu, mas só queria fazer essa menção. Não pude dirigir-me a si quando fiz este afastamento relativamente a esta prática lamentável, que esse erro administrativo tenha acontecido. Aparentemente, ele foi assumido em novembro de 2015 por quem tem responsabilidade sobre ele. Julgo que nos fará justiça de que nenhum membro do Governo está a fazer o registo de nomes nas conservatórias e, portanto, que fique totalmente claro sobre isso.

Relativamente à TAP Manutenção Brasil, o Sr. Deputado acha que para o debate em Portugal é preferível trazer números em reais, ou porque são maiores, do que os números em euros. Há pouco partilhei consigo números em euros, só que nós, ao virmos aqui, estamos a falar também para quem nos ouve. E quem nos ouve não sabe os números em reais, sabe os números em euros.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): - Baseei-me no relatório!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu, há pouco, disse que a situação dentro da desgraça que era a Manutenção Brasil foi ficando menos pior, menos má, que a tentámos vender, que não gostávamos de a ter, que, por nós, era menos má no sentido em que dos 72 milhões de euros que perdia, passou a perder 22 milhões de euros no final de 2014, que é o último ano que tenho aqui de referência. Mas é mau na mesma. E se nós tivéssemos podido escolher, escolhíamos ter fechado, se isso não tivesse custo para os contribuintes? Claro que sim, não foi por gosto que mantivemos a manutenção no Brasil, como eu aqui já o disse amplamente. Agora, que incluímos no contexto da privatização, para que o prejuízo não ficasse na esfera pública, isso mantivemos.

Sobre os mecanismos de controlo, se a sua pergunta é: era possível vender a TAP Companhia Aérea? A resposta é não, não era possível vender a TAP Companhia Aérea sem o acordo por parte do Estado, pelo conjunto de mecanismos que estavam previstos. Desde logo, a indisponibilidade das ações, todas, portanto, da TAP SGPS e das suas participadas, qualquer venda tinha de ser autorizada no prazo dos primeiros 5 anos; segundo, por conta do exercício do direito de preferência. Julgo que também terá ouvido essa referência do direito de preferência, que cobria as ações da TAP SGPS e, por cascata, das participadas.

Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Deputado. Muito obrigado, Dr. Sérgio Monteiro.

Passo agora a palavra ao Deputado Hugo Costa, do Partido Socialista.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Muito obrigado, Sr. Presidente, cumprimento novamente o Sr. Dr. Sérgio Monteiro.

Em primeiro lugar, sobre esta questão do Dr. Fernando Pinto, percebemos que o Governo pode não ter nada relacionado com a situação, mas não deixa de ser estranho que alguém reparar só em novembro que está na participação social de uma empresa desde junho, e também não acho que um erro administrativo, em vez de ser corrigido, leve a uma renúncia. Não faz muito sentido essa questão. Se existe um erro administrativo, esse erro é corrigido. Mas também não deixa de ser estranho, por um erro qualquer administrativo, uma pessoa entrar nos órgãos sociais de uma empresa, não é algo naturalmente comum. E também não é comum que um erro administrativo seja corrigido com uma renúncia. Caso contrário, se é um erro, ele é retificado. O Sr. Doutor já disse que não tem qualquer tipo de conhecimento sobre esta matéria, mas era importante voltar aqui a dizer, até porque questionei na primeira ronda, para que isso ficar claro.

Também em relação ao relatório do Tribunal de Contas, pergunto — até porque o Ministério da Economia, o Sr. Ministro, respondeu que não usava o direito do contraditório — se concorda com a plenitude do relatório do Tribunal de Contas, da mesma forma que o Sr. Ministro disse que podia ter algumas dúvidas em alguns pontos, mas, ao contrário do Ministério das Finanças, que exerceu o direito do contraditório. O Ministério da Economia não exerceu o direito do contraditório, conforme está referido no relatório do Tribunal de Contas, quando o Sr. Ministro da Economia disse: «não sinto a necessidade de exercer o direito do contraditório».

Desta forma, vou falar um pouco do relatório de contas. O ponto 67 diz: «A assunção, pelo Estado, da responsabilidade pela dívida financeira da TAP SGPS, investe-o, objetivamente, numa posição materialmente similar à da qualidade de acionista único». Questiono-o se concorda com este ponto do

Tribunal de Contas, porque, volto a sublinhar, o Sr. Ministro da Economia, em momento algum, colocou em causa esta matéria.

Depois, outro ponto que está no relatório do Tribunal de Contas, diz o seguinte: «A recuperação do controlo estratégico com a opção de maior acionista, 50 %, considerada indispensável para o papel determinante da empresa na projeção internacional de Portugal». Pergunto-lhe se concorda também com este ponto que está no relatório do Tribunal de Contas.

Depois, a seguinte conclusão: «Após a recomposição do capital social, a evolução da situação económica e financeira da empresa e as estimativas apresentadas no seu plano estratégico (capitais próprios e resultados líquidos) são positivas». Também questiono se concorda com este ponto do Tribunal de Contas, porque, naturalmente, são pontos que estão no Tribunal de Contas e, volto a dizer, o Ministério da Economia podia, a seu tempo, ter usado o princípio do contraditório e optou por não o realizar.

Depois, também, sobre as famosas cartas de conforto. Em primeiro lugar, gostaria de questionar qual é o seu conhecimento real destas cartas de conforto; se, em algum momento, assinou alguma carta de conforto e se estas alterações que aqui colocámos entre direito potestativo e aquisição pela PARPÚBLICA — já disse que não tem conhecimento porque é que isso aconteceu, porque já não foi no seu exercício de funções governamentais —, se existe alguma razão... Diz que quer dizer o mesmo, mas se quer dizer o mesmo não fazia sentido esta alteração. Qual é a razão que leva a esta alteração aqui colocada? Depois, qual é a necessidade, num processo com um ano, de o parecer ser a data do mecanismo para a capitalização?

E depois, uma pergunta que tem a ver com «em casos de incumprimento». Se, no caso em que existisse um incumprimento, a aquisição da TAP tivesse de ser realizada pelo Estado, o acionista teria de assumir o valor total, também, das dívidas que tinham sido realizadas. Ou seja, o Estado era sempre obrigado a adquirir a empresa se a empresa não

tivesse cumprido aquilo a que era obrigada. Esta também era uma pergunta que lhe deixava.

Por isso, percebemos este debate sobre as cartas de conforto, ou não. Já assistimos a ex-membros do Governo dizerem que elas não existiam, o Sr. Doutor claramente diz que elas existiam e que não tem dúvida nenhuma sobre esse assunto. Faça-lhe uma última pergunta: caso essas cartas de conforto não tivessem tido lugar, qual seria o resultado deste processo de privatização?

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

Sr. Dr. Sérgio Monteiro, para responder.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr. Deputado Hugo Costa, começo por este último ponto e depois já irei ao parecer do Tribunal de Contas.

A carta é uma carta aos bancos que clarifica a posição que o Estado, no exercício do direito potestativo, um direito que tinha, antecipa o que fará se determinadas circunstâncias acontecerem. Julgo que quem usa mais recorrentemente a expressão «carta de conforto» é o relatório do Tribunal de Contas, mas tem cuidado de as colocar entre aspas. Ou seja, é uma simplificação também de discurso, portanto, ele não acha que sejam umas cartas de conforto, mas à falta de melhor expressão diz cartas de conforto entre aspas.

Considero que são cartas que clarificam a posição que o Estado terá, mediante o exercício do direito potestativo, para a aquisição de novo do capital integral do capital da TAP. Por isso é que eu há pouco, na primeira ronda, lhe disse que não via uma grande diferença entre uma coisa e a outra, porque o direito potestativo é um meio para atingir o fim, que é a aquisição: mediante o direito potestativo, adquire. Dizer adquire, ou mediante o direito

potestativo adquire, o direito potestativo decorre dos contratos. Eu, que não sou jurista — pode haver uma razão jurídica —, mas eu, enquanto não jurista, vejo-o como um meio para atingir um determinado fim, que é essa aquisição da participação no capital.

Também — e isso confirmo, disse-o quer na minha declaração inicial, quer depois, durante esta audição —, ao exercer o direito potestativo, assume as dívidas, claro. Assume-as mediante os tais mecanismos de controlo que estavam no acordo relativo à estabilidade económico-financeira da TAP. Nunca é mais dívida do que a que tinha antes da privatização, nunca é menos capital do que aquele que tinha antes da privatização.

Depois, hoje ainda não foi feita essa questão, se não se importam, gostava, a propósito do Tribunal de Contas — o Sr. Deputado fez um conjunto de observações —, houve um ponto que eu abri aqui, que era o ponto 67, que acho um ponto relevante que referiu e que teve o cuidado de o ler com detalhe, que tem a ver com: «A assunção, pelo Estado, da responsabilidade pela dívida financeira da TAP SGPS, investe-o, objetivamente, numa posição materialmente similar à da qualidade de acionista único». Eu acho que esta frase liga com a explicação que dei na primeira ronda da aplicação do artigo 501.º. Aquela dívida já era uma responsabilidade do Estado, não é uma responsabilidade nova, por isso é que ela não é um auxílio, ela não é nova, ela decorre da lei. E, portanto, o artigo 501.º investe o Estado, enquanto acionista único, da responsabilidade ou na objetiva de acionista único. E, portanto, no exercício daquilo que está previsto na carta aos bancos, o Estado passará novamente a ser acionista único. Eu não vejo nenhuma incompatibilidade entre uma coisa e a outra. Se houvesse o exercício do direito potestativo, voltaria a ser acionista único, não me parece que haja nenhuma diferença.

Depois, fez-me algumas perguntas, se eu me revejo... Eu revejo-me, substancialmente, no relatório de auditoria do Tribunal de Contas, portanto,

é bastante mais sério do que um parecer, é um relatório de auditoria. Revejo-me substancialmente nas suas conclusões e até posso perceber que o Tribunal de Contas entenda que uma recomposição da estrutura acionista com o Estado a retomar 50 % do capital possa, nominalmente, parecer um retomar do controlo estratégico.

O que se faz com o controlo estratégico é que é relevante. Se, de facto, se retomou por via da recomposição dos 50 %, o que se faz com o controlo estratégico e, sobretudo, o que se faz com o controlo estratégico que não se fazia com os anteriores instrumentos? E aí eu acho que nada.

Portanto, acompanho que ter 50 % pode afigurar-se como sendo um acréscimo no controlo estratégico relativamente a ter 30 e alguma coisa por cento a prazo, porque o objetivo era vender a 100 % — nós nunca o escondemos, também —, não acho que este controlo estratégico, com os acordos celebrados, fosse o único caminho para o seu controlo. E, durante a primeira ronda, dei abundantes exemplos do que o Estado podia fazer, até no limite: exercer direitos de preferência, muitos anos depois, sobre transações subsequentes. Portanto, não vejo... É um objetivo cumprido e que estava previsto no Programa do Governo e se, por essa via, o Tribunal de Contas diz que estava no Programa do Governo, está cumprido o objetivo. Se eu acho que podia ser cumprido por outro lado, sim, mas isso não me afasta do Tribunal de Contas, acompanho essa visão do Tribunal de Contas relativamente aos outros tópicos.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Hugo Costa pede a palavra para que efeito?

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Presidente, houve uma resposta que não foi evocada.

O Sr. **Presidente**: — Essa figura não existe na Comissão, como sabe. É uma interpelação à Mesa, provavelmente.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — É para uma interpelação à Mesa sobre a condução dos trabalhos, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Presidente, se for possível, naturalmente, pode o Doutor responder à questão se assinou ou não algum acordo.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Não assinei nenhuma carta aos bancos.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Dr. Sérgio Monteiro. Muito obrigado, Sr. Deputado.

Passo agora a palavra ao Sr. Deputado Hugo Carneiro, do PSD.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Presidente. Eu percebo aqui a insistência com este termo das «cartas de conforto» que alguns trazem, sem perceberem verdadeiramente o que é um direito potestativo. O direito potestativo é o direito que alguém tem de exigir uma alteração jurídica, de efeitos jurídicos, na esfera jurídica doutrem, sem que ele se possa opor — isso é um direito potestativo. Enfim, não é essa a pergunta, mas é só para deixar claro, porque às vezes confundem aqui as coisas todas.

Mas esse direito potestativo está ligado ao tal *puzzle*. Gostava que me confirmasse novamente se existe esse *puzzle* jurídico que protegia cabalmente a posição jurídica do Estado.

Depois, há pouco, não tive a oportunidade de lhe colocar esta questão, mas em 2015 foi tomada uma opção. Não foi vender a TAP, S.A., foi vender a TAP SGPS. Porque é que isso foi decidido dessa forma? Acho que isso também protege os interesses do Estado e acho que era importante que isso fosse explicado.

Depois, perguntar também se era plausível que o ministério que integrava, na altura, tomasse decisões relevantes sobre a TAP sem o Ministério das Finanças saber? Nós, nestas inquirições, soubemos que houve aí um Secretário de Estado que transmitiu à CEO (*Chief Executive Officer*) da TAP que a porta de entrada no Governo era o Ministério das Infraestruturas. Isto acontecia também no seu tempo? Havia esta regra, como viemos a saber, das comunicações de Hugo Mendes? Depois, como é que se processava a comunicação entre os ministérios? Também era importante detalharmos aí um bocadinho esse fenómeno.

Depois, já aqui foi falado também o parecer da VdA (Vieira de Almeida, Sociedade de Advogados), a data de 12 de novembro. Tem ideia — eventualmente poderá não ter — de quando é que ele foi pedido? Porque eu acho que é uma pergunta que nunca ninguém colocou e poderia ser interessante se eventualmente souber. Se não souber, tudo bem.

Depois, referiu aqui o direito de preferência que o Governo ou o Estado poderia ter, caso...

*Pausa.*

Peço desculpa... que o Estado poderia ter se o acionista privado quisesse revender a empresa, o direito de preferência. Isto significa que, se a

empresa fosse valorizada pelo acionista privado, o Estado, ao exercer o direito de preferência, beneficiaria de uma empresa melhor. É isso, não é? Gostava que me confirmasse também se é essa a conclusão que podemos tirar.

Depois, sabemos que os lucros de 2022 da TAP — que já não é do seu tempo — estão muito inflacionados por causa dos créditos fiscais, os ativos por impostos diferidos, e que a TAP poderá vir ainda a utilizar 440 milhões de euros destes créditos fiscais. Portanto, presumo, mas tendo em conta a sua experiência — e é esse o lado a que eu apelo —, presumo que qualquer venda que venha a ser feita, a privatização da TAP, não vai entregar isto a um qualquer acionista privado. Portanto, isto estabelece logo um mínimo do preço de venda da empresa, sem considerar, depois, os outros ativos que a empresa possa ter, mas, pelo menos, este valor tem de ser incluído logo no estabelecimento do valor, mais os 700 milhões que ainda estão por transferir. Portanto, no que respeito aos créditos fiscais, tendo em conta a sua experiência, gostava de saber também o que pensa sobre isto.

Depois, perguntar-lhe se, com a privatização de 2015, foram extintos postos de trabalho, se foram reduzidos salários, e se foram injetados 3,2 mil milhões de euros, em 2015.

Por fim, sobre estas decisões que o Tribunal Geral e o Tribunal de Justiça da União Europeia têm andado a ter, relativamente aos casos da Alemanha e da Itália, sobre a eventual devolução de apoios e a ausência de fundamentação nos processos que foram analisados pela Comissão Europeia, pergunto-lhe se igual decisão vier a ser tomada relativamente à TAP, no futuro; se alguma vez essa questão for colocada, se isso pode atrasar o processo de privatização. Ou seja, tendo em conta a sua experiência, se esse poderia ser um fator que atrasasse um qualquer processo de privatização.

Obrigado.

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

Sr. Dr. Sérgio Monteiro, para responder.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Muito obrigado, Sr. Presidente, Sr. Deputado Hugo Carneiro.

Começando pela pergunta sobre o *puzzle* jurídico, então, havia um acordo de venda direta, que tinha um conjunto de exposições, as mais relevantes das quais, do ponto de vista de incumprimento e direitos do Estado, o Sr. Deputado teve a simpatia de, na primeira ronda, ler e de obter a minha opinião. Existia um acordo de compromissos estratégicos, que tem a mesma data, é de junho, que estabelece um conjunto de compromissos que são, na prática, os compromissos que se encontravam vertidos no caderno de encargos e que alguns deles perduravam por 30 anos.

Daí que a existência de uma comissão paritária, prevista no acordo de compromissos estratégicos, era um garante melhor do que as exposições no Conselho de Administração, porque, por natureza, se o Estado saísse do capital, deixava de ter administradores e já não tinha previsto a existência da comissão paritária, que podia continuar a fazer o acompanhamento desses compromissos.

Depois, havia mais dois acordos relevantes, o acordo relativo à estabilidade económico-financeira na TAP, que, na prática, mostrava que o Estado exerceria o direito potestativo em alguma das situações previstas: se houvesse incumprimento do acordo de compromissos estratégicos, se houvesse incumprimento relativamente à capitalização; isso liga também com o acordo relativo à realização da conclusão, que, na prática, nos permitia ter um controlo, uma monitorização permanente por via das auditorias às contas que tinham de ser enviadas, uma monitorização permanente do estado da arte, na prática, como é que a TAP estava do ponto de vista económico, como é que a TAP estava do ponto de vista financeiro, como é que o acionista

privado estava do ponto de vista do cumprimento dos acordos e dos compromissos que tinha estabelecido com o Estado.

Tínhamos — mais uma vez, a expressão é um bocadinho mais coloquial um *tableau de bord*, mas também não espero que quem chegasse a seguir lá visse um *tableau de bord*, é apenas uma expressão —, tínhamos um conjunto de mecanismos de controlo que fazia com que essa monitorização, em que se o Estado não vendia a uma empresa, permitia que a mesma fosse capitalizada, dava-lhe condições de crescimento, mas mantinha-se próximo, de maneira a acompanhar o seu futuro imediato.

Perguntou-me, a seguir, como era a relação com o Ministério das Finanças. A minha relação era feita numa base diária com a Secretária de Estado do Tesouro, não havia uma conversa tida por mim com uma empresa tutelada, ou por ela, com uma empresa de tutela conjunta, que não fosse reportada a um ou a outro. Trabalhámos sempre desta maneira, qualquer conversa existente, e o mesmo se passava ao nível ministerial... Mas as conversas eram menos regulares, devo assumir isso, no sentido de que não era normal a TAP, a não ser por um tema muito crítico, falar com o Gabinete do Ministro, mas poderia obviamente fazê-lo, se o entendesse.

Mas o que quero dizer é que a transmissão de informação era feita no momento: quando a Secretária de Estado do Tesouro recebia uma informação do administrador financeiro, ou até do presidente executivo, tinha o cuidado de me transmitir. Isto é verdade para a TAP, como para todas as empresas que estavam na nossa tutela conjunta, e, portanto, a porta de entrada de informação dentro do Governo era aquela que a empresa entendesse melhor. Nunca houve qualquer orientação, instrução, no sentido de a porta de entrada ser uma, qualquer que ela fosse. Portanto as empresas tinham liberdade até de julgamento para decidir a quem ligavam relativamente ao assunto e os membros do Governo tinham de assegurar a

coordenação para que a informação fluísse e não propriamente para triar informação que, depois, era passada aos outros ministérios.

Sobre o parecer da VdA, de facto, não sei quando é que ele foi pedido, portanto, não consigo dar-lhe essa resposta.

Relativamente ao direito de preferência, sim, era um grau de liberdade que permitia ao Estado exercer. Portanto, num primeiro momento, durante 5 anos, não havia possibilidade de vender o Grupo; num segundo momento podia existir e o Estado, querendo, poderia exercer o direito de preferência relativamente às diversas empresas que compunham o Grupo TAP SGPS.

Por exemplo, porque é que isto era uma matéria relevante, o que é que nos preocupava? Dissemos muitas vezes — e não havia cacofonia dentro do Governo —, que a Iberia não era um parceiro espetacular do ponto de vista estratégico para a TAP. Podia até ser o único concorrente e, se assim fosse, já avaliaríamos, mas não era «o» concorrente. Ora, com o direito de preferência, se o Estado entendesse no momento em que houvesse uma eventual venda a um parceiro que pusesse em causa o *hub*, podia ser a Iberia ou outro. Naquela altura, em 2015, tínhamos uma preocupação relativamente à posição do *hub* da TAP em relação à Iberia, mas, enfim, o mundo evolui, não se consegue, em 2015, prever tudo aquilo que vai acontecer. Conseguimos, diria, acomodar muitas das preocupações, mas havia aqui um grau de liberdade que poderia acontecer.

Ora, o exercício do direito de preferência limitava esse grau de liberdade. Se o Estado assim o entendesse, obviamente que o exercício do direito de preferência era no caso de haver valor para o Estado no seu exercício e, portanto, sim, com elevada probabilidade, o exercício era feito com uma empresa melhor e beneficiaríamos disso.

As duas últimas perguntas que me fez: os créditos fiscais, eu diria que sim. Acredito que qualquer grupo que pondere a compra da TAP espera que a mesma dê lucro. Esses lucros estão diretamente rebatidos contra créditos

fiscais, ou seja, o montante de impostos a pagar está diminuído se ele existir, se houver lucros no futuro, está diminuído pelos créditos fiscais. Portanto, diria que o ponto de partida para esta privatização são 1 100 milhões de euros, em números redondos, os 700 do que vai ser injetado, mais os 400 milhões de euros de créditos fiscais, por conta de impostos futuros, que nós podíamos recolher e que não vamos recolher.

Mas, já agora, a medida dos créditos fiscais acho que é ilustrativa de uma medida que não é auxílio de Estado. Porquê? Porque ela não é feita para a TAP. É feita, é uma medida, o reporte por um período alargado de prejuízos fiscais é uma medida para toda a economia. É como a aplicação do artigo 501.º, que fazia com que o Estado já fosse responsável pela dívida que tinha, enquanto acionista único. E, portanto, se quiser, em termos de comparação — podem ser do ponto de vista fiscal ou jurídico —, mas do ponto de vista prático, é uma lei universal, aplicada a todos e, portanto, não é considerada um auxílio.

Por falar em auxílio de Estado, eu diria que se houver uma decisão, ninguém, nenhum acionista privado ficará com este risco. Com o risco de os auxílios de Estado virem a ser revertidos e os 3200 milhões de euros terem de ser reembolsados, nenhum acionista privado aceitará ficar. Portanto, acredito que se o processo de privatização avançar, haverá uma garantia contratual, se este risco se materializar, que o Estado o compense. Era assim.

Eu não estou a criticar. Se houver vontade de privatizar dentro deste contexto, o auxílio é disputado e há uma decisão desfavorável, não critico que se imunize esse risco.

Portanto, o que estou a dizer é que, do ponto de vista do processo, resolve-se desta maneira: o Estado diz: «Se houver uma decisão desfavorável, definitiva, e a TAP tiver de fazer a devolução dos montantes, então, eu neutralizo esse efeito», é o que me parece normal.

Mas também quero sublinhar isto, para não ficarem dúvidas: eu acho isso normal, ou seja, é um risco que fica, mas se houver vontade de privatizar, acho que é inevitável que essa condição lá fique.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Deputado. Muito obrigado, Dr. Sérgio Monteiro.

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

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Sérgio Monteiro, eu fiquei preocupado, confesso que fiquei preocupado, depois de ver que o PCP e o PS tinham descoberto um erro administrativo com oito anos, e que é público. Eu estava agora a ver jornais de 2015 e consegui lá ler, mas achei uma descoberta interessante e fiquei inquieto com isso.

Mas, por ficar tão inquieto com isso, tenho aqui algumas questões para lhe fazer. Na altura, o Governo de que o Sr. Doutor fazia parte decidiu, entendeu por bem, fazer a venda. Quanto aos moldes, aos *timings*, podemos estar mais ou menos de acordo, mas optou por fazer a venda e sempre com o superior interesse nacional, certamente, para salvaguardar. É essa a ideia que temos, e acreditamos que tenha sido assim.

No entanto, à data, houve um movimento — «Não TAP os olhos», ou algo assim do género, se não me falha a memória —, que, por acaso, foi levado a cabo por 60 subscritores, quase todos de esquerda, extrema-esquerda e por aí fora. Consta também não sabemos se é verdade e, previsivelmente, nunca iremos saber, que um dos fatores que levou a extrema-esquerda a apoiar o Governo PS, à data, foi a reversão da privatização da TAP. Volto a dizer: nunca vamos saber com rigor, porque, certamente, nunca será assumido.

Portanto, o que estará aqui na base da reversão, mais do que o negócio — aliás, é impossível reverter-se o negócio em poucos dias, porque não se

conhece a fundo o que se vai reverter —, é, a nosso ver, uma questão meramente ideológica e que tem muito pouco de prático e muito pouco de trabalho, de leitura, de pesquisa e de conhecimento geral, porque o tempo, volto a dizer, era muito curto para decidir uma reversão.

Neste âmbito, há duas questões que me parecem fundamentais. Quando o Sr. Doutor decide e formaliza a venda, houve a preocupação de manter o *hub* durante quantos anos? Estava isso contratualizado? Estava isso previsto? É certo que o *hub* de Lisboa era o que garantiria, naturalmente, a sobrevivência da companhia, não tenhamos ilusões do contrário.

Sabemos que o Estado tinha também direito de preferência, e quanto à questão que o Sr. Doutor referiu — e bem — de a Iberia e de outros possíveis concorrentes tentarem comprar a TAP ao acionista que tinha acabado de a comprar, estaria sempre salvaguardada essa posição do Estado.

Portanto, até aí, nós consideramos também que foi um negócio positivo. Onde é que nos parece que o negócio foi menos favorável ao Estado? No valor da venda. Portanto, concordamos com todos esses pressupostos que levaram à venda, mas não concordamos com o valor, porque me parece que 10 milhões de euros para uma companhia — o valor da companhia à data é, naturalmente, muito diferente do valor da companhia hoje, e esperamos que seja muito diferente do valor da companhia daqui a 5 ou 10 anos — é um valor insuficiente. Pergunto-lhe qual foi a base para chegarem aos 10 milhões de euros.

Vou colocar-lhe outra questão.

Já sei que o Sr. Doutor não responde a questões de âmbito político, mas esta não é uma questão de âmbito político, é uma questão de âmbito técnico e, acima de tudo, com interesse nacional.

O Estado reverte essa opção de venda, ou essa posição, investe 3,2 mil milhões de euros de todos os portugueses, porque dizia que era fundamental salvar a TAP, disse Pedro Nuno Santos e António Costa, em início de 2022,

que a TAP era um ativo estratégico muito importante para o País — estamos todos de acordo — e que não seria para vender. Mas, no decurso das audições nesta Comissão de Inquérito, ficamos a perceber que a TAP estava a ser preparada pelo Ministério das Infraestruturas, pelo Ministério das Finanças e pela PARPÚBLICA para ser vendida. Portanto, há aqui uma contradição.

Pergunto-lhe, objetivamente — e esta não é uma questão política, é uma questão de interesse nacional: porque é que se investem 3,2 mil milhões de euros do dinheiro dos contribuintes para agora se vender, e se vender a ganhar muito menos? É que não estamos a falar de um negócio idêntico ao da Lufthansa, em que a Lufthansa teve o apoio do Estado mas devolveu, e devolveu até muito antes do prazo final para a devolução.

Sabemos nós, já de antemão, que nunca a TAP vai ser vendida por 3,2 mil milhões. É impossível. Provavelmente nem por metade, e se for por um terço, vamos com sorte.

Temos de olhar para o Estado na ótica de um gestor, porque neste processo de venda é um gestor — reverte a posição, investe e vai vender. Mas vai vender com um prejuízo brutal, e o prejuízo brutal não é do Estado, porque o Estado não tem dinheiro, é dos portugueses. Portanto, esta é a questão central que lhe faço.

Não tenho mais tempo e deixarei para a última ronda as próximas questões.

O Sr. **Presidente**: — Dr. Sérgio Monteiro, faça favor.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Filipe Melo, a venda teve como racional, lógica, dotar a empresa de meios, nomeadamente financeiros, e capacidade de obter mais meios por via da sua detenção privada, porque um investidor privado pode capitalizar, e mesmo que o Estado esteja no capital de uma empresa de aviação, se o investidor

privado investir, o Estado já pode investir, há o teste do investidor privado que está cumprido.

Portanto, trazer um investidor privado que assegurasse um plano de desenvolvimento da companhia, que aumentasse a sua dimensão e o seu contributo para a economia nacional era claramente decisivo.

Como aspetos relevantes definidos em caderno de encargos, e aos quais os concorrentes tinham, portanto, de se vincular, estavam todos aqueles que referiu. Por exemplo, a manutenção do *hub* estava prevista por 30 anos — o *hub* entendido como o sítio onde a base da TAP e a maioria dos seus movimentos de e para determinados destinos acontecem. Sim, esse aspeto estava, de facto, previsto, mas também a marca, a sede e a direção, a perenidade dos instrumentos de contratação coletiva e laboral, nos termos do tal acordo a que conseguimos chegar com 9 dos 12 sindicatos. Eu até acharia que era algo que o Deputado Bruno Dias hoje elogiaria, mas não tive a sorte de ele me fazer esse carinho.

Esse valor estratégico da companhia estava determinado no caderno de encargos, tinha força de lei, era obrigatório, nenhum dos concorrentes podia afastar-se dele e, portanto, eram condições absolutamente vinculativas. Esse é o primeiro aspeto.

Depois, o Sr. Deputado referiu o valor. O valor, temos de o contrastar com o valor das avaliações. Há bocadinho, referi-as. Para a TAP, SGPS, o valor negativo, eu percebo, 10 milhões de euros. Foi na altura até glosado pela oposição como sendo inferior ao passe de alguns jogadores que tinham acabado de ser transferidos em junho, qualquer coisa desse género. Temos de comparar o valor da TAP, SGPS com os seus passivos e, mais importante, com as avaliações que na altura se faziam da companhia.

Mas o objetivo da venda nunca foi o de realizar um encaixe significativo. Por exemplo, no caso da ANA (Aeroportos e Navegação Aérea), o objetivo era diferente, o encaixe era muito importante para reduzir

a dívida pública. Eu recorro que o Tribunal de Contas também refere que a nossa privatização melhorou em quase 700 milhões de euros os resultados da PARPÚBLICA. Portanto, houve impacto positivo muito para lá do valor da venda dos 10 milhões de euros decorrente do processo de privatização. Mas, de facto, esse valor de venda que o Sr. Deputado considera manifestamente insuficiente, e eu compreendo a sua observação, temos de o contrastar com o valor das avaliações.

Eu acho que a decisão de venda atual se prende com aquilo que eu referi na minha intervenção inicial. Hoje é consensual na sociedade portuguesa que a TAP deve ser dotada de um corpo de acionistas, um ou vários, que tenham capacidade financeira para a fazer crescer. A TAP cresceu no período em que foi controlada, do ponto de vista de gestão, pelo acionista privado, cresceu em número de trabalhadores, cresceu em número de rotas, cresceu em impacto positivo na economia nacional, no PIB (produto interno bruto). Portanto, tudo estas foram externalidades positivas decorrentes do processo de privatização.

Também acho que a decisão de privatização atual, como disse também na minha intervenção inicial, não é por uma razão de capital; é exatamente porque o Estado, hoje representado por governantes suportados por outra maioria no Parlamento, sente o mesmo constrangimento que nós sentíamos quando éramos Governo e estávamos suportados por outra maioria.

A TAP, detida pelo Estado, proibida de receber auxílios pelos próximos anos, precisa de outras condições para continuar a desempenhar um papel crescente na economia portuguesa.

Enfim, é desta forma que eu consigo compreender o porquê de vender agora. Os 3,2 mil milhões de euros — repito — custam 75 milhões de euros por ano em juros, 200 000 euros por dia. É um lastro terrível com que ficamos deste processo.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Dr. Sérgio Monteiro, muito obrigado, Sr. Deputado.

Vamos, então, passar à terceira ronda. Inscreveram-se para intervir nesta ronda o Sr. Deputado Bruno Dias, o Sr. Deputado Hugo Costa, o Sr. Deputado Bruno Aragão, o Sr. Deputado Filipe Melo. São quatro.

Sr. Deputado Bruno Dias, tem a palavra.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Muito obrigado, Sr. Presidente. O Dr. Sérgio Monteiro, e não só, traz aqui a questão do erro administrativo como uma forma de descartar a questão que eu coloquei de o Eng.º Fernando Pinto estar a trabalhar com a Atlantic Gateway durante a privatização, que acabou por entregar a TAP à Atlantic Gateway.

Se uma pessoa fosse registada como fazendo parte de uma Atlantic Gateway no dia 10, ou no dia 9, e no dia seguinte se identificasse um erro e se corrigisse, é uma coisa. Agora, o Eng.º Fernando Pinto estar registado na conservatória como membro da equipa da Atlantic Gateway antes da assinatura do acordo de venda direta à Atlantic Gateway, e falar-se em erro administrativo mais de cinco meses depois, é obra. É obra. Mais de cinco meses depois, não é cinco dias! Porque ele foi indicado na conservatória, em junho, como membro da equipa da Atlantic Gateway. Não foi cinco dias antes, foi em junho, e manteve-se até novembro. E quando se fez o acordo de venda direta, poucos dias depois do telefonema da Airbus, é que ele fica registado na conservatória, enquanto as negociações estavam a decorrer com a Airbus e com o Sr. Neeleman. E é durante esses meses em que está registado na conservatória, até novembro, altura em que aparece e: «Ah, foi um erro, foi sem querer, foi um engano, vamos já fazer o quê?» Renunciou. Agora, esse não é um aspeto de somenos importância.

Já agora, sobre a questão dos reais e dos euros — nós não fazemos questão de usar outros registos cambiais, eram aqueles que estavam no

relatório e contas da Manutenção Brasil —, e passando para euros, os dados de 2015 o senhor não tem, mas eu tenho. Foram 40,7 milhões de euros de prejuízos, mais 17,14 milhões de euros do que em 2014.

Portanto, relativamente à manutenção e engenharia, a TAP Manutenção & Engenharia Brasil prosseguiu o seu trajeto, visando a melhoria de resultados. Bom, teve um resultado líquido de 40,2 milhões negativos. Portanto, houve ali um ano que foi de relativa exceção, 2014. Os outros anos foram sempre de prejuízos acumulados e de dívida à TAP-SGPS acumulada, dívida ao grupo TAP, que praticamente triplicou.

A dívida ao grupo TAP praticamente triplicou e o passivo a descoberto mais do que duplicou, em cinco anos.

Quanto ao combustível, aquilo que o senhor procurou refutar como uma informação falsa — não vou estar aqui a fazer processos de intenção, não vou estar aqui a dizer que o senhor mentiu — o senhor disse que os problemas de tesouraria impediam a TAP de fazer cobertura de risco e, portanto, não era a exposição ao risco de combustível que obrigava à privatização.

Não lhe atribuo essa afirmação, mas, quando o senhor diz que os problemas de tesouraria impediam a TAP de fazer cobertura de risco e que a TAP estava exposta ao risco do preço de combustível, foi isto que disse, não foi? Isto já não é engano.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Em certas alturas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nomeadamente em 2015, segundo semestre.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Em certas alturas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Em certas alturas. Foi o segundo semestre de 2015. Porquê? Porque o mercado de combustível e de energia não o aconselhava, diz a TAP, no relatório de contas.

Portanto, não há aqui qualquer relação de causa-efeito, e é isto que o convido a corrigir ou a rever. Não há uma relação de causa-efeito entre tesouraria e o fim do *hedging*. O *hedging* faz-se em 2014, primeiro semestre de 2015, e não se faz mais porque a TAP não quer. Pelo menos é o que diz o relatório de contas.

O Sr. **Presidente**: — Atenção ao tempo, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Porque o mercado de energia já não o aconselha. É preciso lermos os papéis e sabermos do que estamos a falar.

Pronto, dito isto, última questão: 2012. Os senhores diziam, em 2012, que, se a TAP não fosse privatizada, naquele caso com o Sr. Germán Efromovich, o dono da Avienca, que entretanto faliu, a TAP tinha de ser privatizada, senão não ia ter tesouraria, em 2013. Ora, em 2013, 2014 e 2015, subsistiu, continuou a voar e até se expandiu.

E a questão que se coloca aqui é quando o senhor, no próprio dia em que anuncia que é cancelada a operação, por falta de garantias bancárias — na altura, não apareceu nenhuma carta de conforto, ainda bem —, não avançou a privatização com o Sr. Efromovich, mas confirmou, na altura, aquilo que referiu como empréstimo intercalar normal da PARPÚBLICA de 100 milhões de euros para a TAP, que permitia acomodar as necessidades mais imediatas de tesouraria.

O Sr. **Presidente**: — E a pergunta é...?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E a pergunta é: porque é que isto era impossível nas outras alturas? Porque é que só era possível quando já não havia privatização à vista?

O Sr. **Presidente**: — Dr. Sérgio Monteiro, pelo histórico e pela experiência que vamos tendo nas outras sessões da Comissão, sugeria-lhe, se me permite, independentemente de não conhecer qual é a sua sobrecarga cognitiva do ponto de vista de memória, que fosse escrevendo as perguntas, para depois não estarmos a repetir as mesmas perguntas e estar a responder. Muito obrigado.

Tem a palavra o Sr. Deputado Hugo Costa.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Presidente, é apenas para fazer três ou quatro questões, rapidamente. Em primeiro lugar, se o negócio do Brasil, da manutenção do Brasil, era assim tão danoso, porque é que a gestão privada de David Neeleman nunca colocou esse negócio em causa, nunca quis acabar com esse negócio? E, também, porque é que o próprio Governo não se livrou desse ponto, quando, no período entre 2011 e 2015, tinha capacidade governativa?

Depois, outra questão que aqui gostaria de lhe colocar está relacionada com os critérios de monitorização. Afirmou aqui que os critérios de monitorização eram monitorizados, através, nomeadamente, de depósitos que eram ou não... A minha pergunta é: se não fossem enviados os dados, o que é que acontecia? O Estado assumia imediatamente? Se a empresa deixasse de enviar os dados, o que é que acontecia nesse ponto?

E a última questão, ainda relacionada com a questão da carta de conforto — carta de conforto essa, que vem de uma citação do Tribunal de Contas, que fala claramente em «carta de conforto», entre aspas, utiliza a expressão «carta de conforto» —, é se conhece o Despacho n.º 1835 da

Secretaria de Estado do Tesouro, de 2015, que é, no fundo, o despacho que leva depois à carta de conforto. Pergunto se teve conhecimento desse despacho a seu tempo.

Depois, queria dizer uma coisa muito simples: não aceitamos da parte de ninguém explicações — e aqui, nomeadamente, para uma intervenção do Grupo Parlamentar do PSD — sobre o que é que são direitos potestativos ou não, que uns leem melhor ou sabem melhor o que são direitos potestativos.

O Sr. **Presidente**: — Tem agora a palavra o Sr. Deputado Bruno Aragão.

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — Sr. Presidente, Dr. Sérgio Monteiro, cumprimento-o, agora formalmente. A minha questão é simples. É só para, enfim, poder fechar a linha do tempo, que é um exercício que temos vindo a fazer nesta Comissão, independentemente, depois, da visão que cada um pode ter ou da perspectiva que traz, para conseguirmos ir fechando os diferentes momentos dos diferentes processos por que a TAP foi passando, e pedia-lhe só essa ajuda.

Hoje, sabemos que há dois mecanismos que foram fundamentais para encerrar o negócio de privatização. Um desses mecanismos foi a capitalização, naquilo a que hoje chamamos «fundos Airbus». Não estou aqui a qualificar, portanto, a minha questão não são os fundos em si, se foi um mecanismo correto ou não, é, mais uma vez, a data.

Portanto, um foi esse mecanismo. Aquilo que nos disse nesta audição é que soube, pelo menos com detalhe e com filigrana, sobre esse mecanismo no dia 16 de outubro. Queria só que o confirmasse, que confirmasse que saiu do Governo a 30 de outubro e que confirmasse que o parecer da Vieira de Almeida, que vem tentar mostrar a bondade daquele mecanismo como mecanismo autónomo e independente, permite, ao mesmo tempo, que ele

possa suportar um contrato de novação da frota da TAP e que possa ser utilizado também como um mecanismo de capitalização, que, ainda que a TAP entre em incumprimento, se considera na mesma capitalizado — no fundo, é isso que diz o parecer.

Depois, quanto ao segundo mecanismo — vou deixar cair as «cartas de conforto», é um mecanismo de garantia, vamos chamar-lhe assim, genericamente, porque o nome é aqui irrelevante —, queria que confirmasse se assinou, de facto, um despacho nesse sentido, no dia 23 de outubro, se foi essa a data, só para eu poder ficar com ela, concordando com aquilo que disse em absoluto...

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Posso só pedir-lhe essa data? 23 de outubro?

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — 23 de outubro.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Relativamente a...?

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — Relativamente ao despacho que terá feito sobre esse mecanismo, essas cartas de conforto que poderiam vir a ser emitidas.

Concordo em absoluto consigo de que o exercício do direito potestativo é, de facto, o meio para atingir o fim.

E queria também perguntar se sabe que a carta que é assinada depois, a 11 de novembro, já por outro Secretário de Estado, já não tem o meio, tem só o fim. Portanto, deixou de ter o meio para atingir o fim, passa a ter só a expressão «aquisição». Queria que dissesse se confirma isso e se confirma que foi no dia 11.

Por último, queria perguntar se confirma também — porque anotei isso, mas não tenho a certeza de ter anotado corretamente — que, relativamente à carta que o Sr. Eng.º Fernando Pinto envia sobre a dificuldade da tesouraria, se foi a 6 de novembro, que foi a data que anotei, mas não precisei, porque disse que desconhecia. Portanto, é só para eu poder ir fechando aqui a linha do tempo relativamente àquele mês, que foi um mês particular.

Muito obrigado. Agradeço a condescendência.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Filipe Melo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente. Sr. Sérgio Monteiro, só para concluir — e falo, naturalmente, por mim, mas penso que as questões técnicas ficaram perfeitamente esclarecidas —, queria fazer-lhe também uma questão quanto ao futuro, o futuro para a TAP.

Sei que certamente a TAP deve ter também um significado importante para o Sr. Doutor, uma vez que esteve envolvido neste dossiê e que negociou com aquele que veio a ser o Presidente da TAP, o Sr. Comendador Humberto Pedrosa, e a minha questão vai precisamente neste sentido.

Na audição ao Sr. Comendador, fiz um desafio, em forma de questão. Neste processo de venda, que se vai iniciar, ao que tudo indica, brevemente, mas ainda sem se saber os contornos — ou, pelo menos, nós ainda não sabemos, enquanto órgão de fiscalização —, lancei este desafio ao Sr. Comendador, volto a dizer, em jeito de questão, sobre a possibilidade de fazer um consórcio de empresários nacionais, para assumir os destinos da TAP, eventualmente com algumas premissas contratuais que fôssemos buscar à data de 2015, em que garantiriam o *hub*, garantiriam que o Estado pudesse a qualquer momento também intervir e, digamos, ficar com uma

empresa orgulhosamente nacional. Não com o Estado, mas com empresários nacionais.

E o que lhe pergunto é se, após estes anos, o Sr. Doutor vê essa possibilidade como real, tendo em conta como está o mercado nacional em termos de capitais, se via com bons olhos novamente um grande empresário português a assumir um processo ou fazer parte de um processo de privatização da empresa, se reconhece essa capacidade de mobilização de outros empresários à volta do Sr. Comendador, até que ponto teríamos vantagens ou desvantagens no facto de a empresa ficar em mãos nacionais e também, finalmente — porque este é um assunto que nos interessa bastante —, se haverá ou não aqui, por questões afetivas, uma maior predisposição por parte deste possível consórcio para pagar um justo valor pela TAP, ao contrário de possíveis investidores estrangeiros que estarão a olhar meramente para o plano financeiro, descartando, naturalmente, as questões emotivas.

Penso que todos os portugueses, sem exceção, gostam da TAP, veem a TAP como um símbolo nacional, veem a TAP como a forma de chegarmos à nossa diáspora e às nossas comunidades e veem, em suma, que a TAP já foi, orgulhosamente, uma empresa de bandeira.

Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para responder, o Sr. Dr. Sérgio Monteiro.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Desculpe, Sr. Presidente, estava só aqui a terminar as minhas notas.

Então, só para, tendo a oportunidade de responder ao Sr. Deputado Bruno Dias sobre o Eng.º Fernando Pinto, o Sr. Deputado usou uma expressão que era: «O senhor trouxe-nos aqui uma explicação que era a de

que era um erro administrativo». Ora, eu não trago nada. Quem trouxe... Não foi isso que disse, Sr. Deputado? Julgo que foi. Mas enfim...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Leu a explicação!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu li, não trouxe.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Foi o que eu disse!

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Disse «trouxe». Por isso é que eu...

O Sr. **Presidente**: — Vamos tentar não estabelecer diálogo.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Peço desculpa. E também quero contribuir para o fim tranquilo desta audição. Não há nenhum motivo para que assim não seja.

Eu aqui não trouxe nada, apenas me limitei a dizer, Sr. Presidente e Sr. Deputado, o que o Eng.º Fernando Pinto deu como explicação, no dia 10 de novembro, e eu até desconhecia a explicação, quer o facto quer a explicação. Já não era Membro do Governo a 10 de novembro, não conhecia nem o facto nem a explicação.

Devo dizer-lhe que não sei se, na altura, o Sr. Deputado se indignou, como pareceu que se estava a indignar depois, olhando para mim, quase comigo, relativamente a esse tema. Não sei se, em novembro de 2015, perante essa justificação pública do Eng.º Fernando Pinto, há declarações suas a dizer, de forma indignada, que isto é uma vergonha. Não o faça para mim, Sr. Deputado, porque não tenho nada a ver com isso. É o que lhe peço.

Depois, sobre a questão do *hedging*, o Sr. Deputado diz-me que é preciso ler os papéis. Eu disse-o aqui várias vezes, não nesse tom inflamado, e repito o que lhe digo...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — *Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do Orador.*

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Ah, pronto, então, menos mal. Já fico mais contente. Essa justiça faz-me.

De facto, na segunda metade de 2015, a TAP entendeu não fazer *hedging*, porque não foi preciso. Houve muitas alturas em que queria fazer *hedging* de combustível e não tinha dinheiro. Houve muitas alturas em que queria fazer e não tinha dinheiro, sobretudo *hedging* de taxa de câmbio, por causa das receitas em dólares a aumentar. Acho que esse é um contributo bastante positivo de uma TAP capitalizada.

Hoje não há desculpa, porque o capital está lá, para não fazer instrumentos de *hedging*. É pena é que nos custe 200 mil euros por dia esse capital.

O Sr. Deputado, a seguir, trouxe um debate que é: em 2012, também dizíamos que não havia alternativa, e é verdade. Ou melhor, há sempre a alternativa da capitalização pública. Foi o que aconteceu. Em 2013, emprestámos, através da PARPÚBLICA, 100 milhões de euros à TAP. Recorda-se disso, fazia parte do grupo de Deputados que acompanhava esta matéria. Houve um empréstimo de emergência à TAP, portanto não abanámos a bandeira do «Isto está muito mal, muito mal, muito mal» e depois não acontece nada. Não, aconteceu. A PARPÚBLICA teve de estender vários empréstimos, que, em junho desse ano, dentro do limite permitido de seis meses pela Comissão Europeia, foram reembolsados por um consórcio bancário. A TAP conseguiu estabilizar a situação e, junto da

banca, endividar-se por conta do 501.º, aquele artigo que diz que as responsabilidades da TAP são responsabilidades do Estado e não são auxílio de Estado porque estão na lei.

Julgo que em 2015 aconteceria inevitavelmente a mesma coisa. A convicção que formei na parte final do meu mandato é que a urgência de tesouraria era similar à urgência de tesouraria que havia em 2012. Se não houvesse privatização, teria de haver uma intervenção pública com custos mais elevados porque tinha havido uma em 2013. Isto tem uns intervalos, uns períodos de cura das intervenções anteriores, relativamente alargados. Cada vez que há abuso desses mecanismos de seis meses para emprestar e depois é reembolsado, há cada vez punições adicionais que decorrem do direito comunitário.

Admito que a situação em 2015 tenha chegado a esse ponto. Os relatos de que tive conhecimento direto eram bastante aflitos, por parte quer da Dr.<sup>a</sup> Teresa Lopes, quer do Eng.º Fernando Pinto, no que diz respeito às necessidades de tesouraria, à posição depauperada da tesouraria da TAP. Acho que, inevitavelmente, uma de duas coisas acontecia: ou a transação era concluída e a privatização fazia-se e entrava dinheiro, ou não era concluída e, portanto, haveria necessidade de um auxílio público. Não me parece que houvesse uma terceira via.

O Sr. Deputado Hugo Costa diz-me: porque é que o acionista privado não fechou a Manutenção Brasil, se era assim tão má? Há pouco, o Deputado Bruno Dias disse «Bem, mas em 2015 isto foi pior do que nos anos seguintes» e eu vou fazer fé no seu número, nos 40 milhões de euros. Repito-lhe os resultados negativos em euros em 2010, 2011, 2012, 2013 e 2014.

Em 2010, 73,1 milhões negativo; em 2011, 62,7. Tenho aqui números arredondados. Há pouco, tinha um papel em que tinha um número exato.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Na MME Brasil?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Sim, na MME Brasil.

São 73, 62, estou a dizer à grandeza das dezenas de milhões. O número não é exato. São 73, 62, 50, 41, 22 e depois 40. O Sr. Deputado diz: «À exceção de 2014, o resto...» Não, houve sempre uma trajetória que em 2015 agrava. Tem razão no ponto, eu não tinha o dado comigo. Tomo como bom número o que refere. Não tenho nenhum problema, mas, enfim, isto é factual, decorre do relatório de contas. É só para dar essa nota, não houve uma exceção em 2014. Houve uma trajetória em 2014 que se inverteu em 2015, mas que certamente nos fará justiça de não ter sido por nenhuma ação da nossa parte.

Retomando o Sr. Deputado Hugo Costa, porque é que o acionista privado não fechou a manutenção no Brasil, não sei porque é que ele entendeu não a fechar. Provavelmente achou que ainda era possível tentar fazer alguma recuperação, uma vez que o custo de fechar a manutenção no Brasil era muito elevado, como, aliás, se viu em 2020 aquando do encerramento, e os valores que tínhamos na altura já não eram muito diferentes.

Também sei que a Azul era o principal cliente da manutenção no Brasil. Não sei se o facto de não ter fechado está ligado a esse aspeto em particular. Sei que ele considerava que a manutenção no Brasil poderia ser recuperada também por conta de mais trabalho que a Azul, que fazia parte do grupo económico, pudesse lá fazer. Portanto, ele tinha um plano com alguma recuperação da manutenção no Brasil. É tudo quanto posso testemunhar aqui na Comissão.

O Sr. Deputado perguntou-me também o que é que acontecia se não fossem enviados os dados da monitorização. Na prática, o que está previsto no acordo relativo à estabilidade económica ou financeira é que, se as mutuárias não enviassem a informação, estava a compradora obrigada a fazê-

lo, ou seja, o acionista tinha de enviar em nome das mutuárias. Se não enviasse, era uma violação do acordo com as consequências de que já falámos. Era uma das obrigações. A violação das obrigações determinava um período de cura e, se esse período de cura não fosse observado, determinaria, no limite, o exercício do direito potestativo.

Por fim, as cartas a que chama cartas de conforto, que eu tenho referido como cartas aos bancos, são finalmente emitidas dia 12 de novembro. Não tenho conhecimento de nenhuma carta anterior a 12 de novembro. Foram um elemento essencial para a privatização. Os bancos queriam ter o conforto de que o entendimento do Estado relativamente ao exercício do direito potestativo era esse. Não foi o primeiro pedido dos bancos. Os bancos, numa fase ainda anterior da privatização, queriam que a PARPÚBLICA clarificasse o seu entendimento relativamente à aplicação ou não do artigo 501.º, e a opção que foi entendida pelo Governo de então foi que ir pelo exercício do direito potestativo melhor protegia o interesse do Estado.

Eu estou de acordo, tanto que os bancos que inicialmente queriam essa clarificação da posição da PARPÚBLICA sobre o artigo 501.º, basicamente diziam: «Tu és responsável pela dívida.» O que nós dissemos foi: «Por via do exercício do direito potestativo, passo a ser acionista único e por essa via sou responsável, mas pelo menos tenho a empresa. Não sou só o responsável pela dívida depois de ter alienado a empresa».

Sr. Deputado Bruno Aragão, a data de 16 de outubro, com o conhecimento detalhado formal dos fundos Airbus, está correta. É 16 de outubro, no ofício dirigido pela Atlantic Gateway à PARPÚBLICA, do qual terá sido remetida cópia ao meu gabinete e ao gabinete da Secretária de Estado do Tesouro. Depois, a 30 de outubro, a minha saída, sim. A 12 de novembro, o parecer da VdA (Vieira de Almeida Sociedade de Advogados), sim. Voltamos a 23 de outubro. O Sr. Deputado refere o despacho das cartas de conforto. Não, a 23 de outubro, o que acontece é uma resolução do

Conselho de Ministros, se quiser aprovada, ou uma alteração ao acordo de venda direta para nele constar também como anexo o acordo relativo à estabilidade económico-financeira da TAP.

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — A data do seu despacho?

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Eu não tenho o despacho na carta, o despacho é do Eng.º Miguel Pinto Luz e da...

O Sr. **Presidente**: — Se quiser ligar o microfone, Sr. Deputado Bruno Aragão.

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — Nós temos, no nosso acervo, um anterior a esse, do dia 12. Por isso é que sabemos que há uma alteração na redação que passa do tal meio, se quiser, para atingir o fim. Estava só a confirmar qual era essa data.

O Sr. Dr. **Sérgio Monteiro**: — Pode ser 23 de outubro. Não tenho a data aqui comigo, peço-lhe desculpa, Sr. Deputado. A 23 de outubro, tenho esta nota da resolução do Conselho de Ministros que aprova essas alterações.

Depois, a carta ou a comunicação do Sr. Eng.º Fernando Pinto — como digo, não sei se é carta, se é *e-mail*, mas havia uma comunicação —, é do dia 4 de novembro e não 6 de novembro.

Por fim, Sr. Deputado Filipe Melo, em primeiro lugar, tenho, do Sr. Comendador Humberto Pedrosa, a melhor impressão, quer pessoal, quer profissional, quer enquanto empreendedor com responsabilidade social. Essa é a imagem que tenho dele, foi essa a imagem com que fiquei no âmbito das minhas funções governativas. Tive várias interações com o Sr. Comendador Humberto Pedrosa por vários motivos, muitos na área dos transportes mais

diretos, terrestres, algumas no âmbito dos transportes aéreos. Fiquei com esta impressão de ser um homem também preocupado com responsabilidade social e saio bastante desapontado com o fim que a participação dele na TAP acabou por ter, porque sei o carinho com que ele abraçava aquela aventura, mas também a vontade que tinha de transformar a TAP numa companhia maior. Conseguiu até a pandemia afetar a operação da empresa, depois, enfim, com as consequências de que já falamos.

Se o grupo de investidores nacionais é uma hipótese, se é uma vantagem, se poderão atribuir um valor maior à TAP, não sei muito bem transformar o valor sentimental em valor económico. Como já tivemos a ocasião de falar há pouco, até numa resposta ao Deputado Hugo Carneiro, 1100 milhões de euros, eu diria que é a barreira inferior; 1100 milhões de euros já é um montante muito significativo. Não haverá muitos grupos de empresários nacionais ou mesmo grupos de empresários nacionais com condições para olhar para uma operação dessa ordem de grandeza, dessa natureza.

Que a presença do Sr. Humberto Pedrosa num consórcio traria certamente muito conforto para o Estado, se me posso imaginar na posição do Estado, acredito que sim. É um empresário muito responsável, mas julgo que os montantes em causa tornam difícil que empresários nacionais se possam juntar para uma empreitada desta.

Mas também diria a empresários nacionais que quiserem juntar-se e que o façam a um empresário da indústria, que é fundamental ter conhecimento técnico, capacidade industrial para uma companhia com a importância que a TAP tem na nossa economia.

Genuinamente — e com isto termino a minha intervenção, pois julgo que já não há mais rondas nem mais perguntas —, faço votos para que o processo de privatização corra bem. Precisamos que ele corra bem. Precisamos que uma parte significativa da dívida e dos juros que hoje

pagamos sejam amortizados, que a TAP encontre finalmente o caminho que nós desenhámos, mas que foi interrompido pelos motivos que já conhecemos. Fico feliz que o consenso nacional se estabeleça numa TAP privada. É um ganho ideológico do Governo de que fiz parte e dos partidos que o suportavam e espero que corra tudo bem à companhia aérea.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Carneiro pediu a palavra para que efeito?

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — É para um ponto de ordem à Mesa sobre a condução dos trabalhos.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Sr. Presidente, nós nem sequer falámos de Fernando Pinto, mas foi aqui referido pelo Sr. Deputado Bruno Dias que Fernando Pinto teria entrado, se bem percebi, e corrijam-me se estiver equivocado, em junho como gerente da sociedade Atlantic Gateway.

Ora, eu estou a consultar e, apenas para que fique registada a informação que é factual, pública e gratuita, e está publicada no *site Publicações MJ*, a sociedade Atlantic Gateway é constituída em 19 de junho de 2015. Tem uma primeira alteração ao contrato de sociedade de designação de membros dos órgãos sociais em 23 de junho de 2015. Fernando Pinto não integra esta alteração. Fernando Pinto entra no registo que é feito a 5 de novembro de 2015 pela apresentação 141, de 4 de novembro de 2015, inscrição n.º 3.

Portanto, se percebi bem aquilo que disse, que Fernando Pinto teria entrado em junho como gerente desta sociedade, factualmente, o que aqui está no registo comercial é que a data da deliberação é de 4 de novembro de

2015 e o registo é publicado em 5 de novembro de 2015. Uma vez que são elementos factuais, servem apenas para que fique registado, e sem fazer nenhuma interpretação sobre o certo ou o errado de todas essas decisões.

O Sr. **Presidente**: — Fica o registo, Sr. Deputado.

Sr. Deputado Bruno Dias, pede a palavra para que efeito?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Para interpelar a Mesa, Sr. Presidente, por coincidência, sobre o mesmo tema.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Presumi que houvesse algum pedido de esclarecimento adicional às respostas do Dr. Sérgio Monteiro. Concluída que está a audição, estava à espera de ser o momento adequado. Pelos vistos já era o momento adequado, porque eu queria informar o Sr. Presidente que o PCP dá entrada, nesta Comissão de Inquérito, de um requerimento dirigido ao Ministério da Justiça no sentido de obtermos toda a documentação com o registo da conservatória, sobre todos os sócios e membros da gerência da empresa Atlantic Gateway, incluindo os registos de início e término de funções, bem como as eventuais referências a erros administrativos e diligências para os corrigir, a partir de 2015, da sua fundação.

Dito isto, queria também dar ao Sr. Presidente e aos Srs. Deputados a explicação de que optei, ao longo da audição de hoje, por não ler e não revelar alguma da documentação classificada como confidencial que está na posse desta Comissão de Inquérito. Foi por isso que apenas indiquei que foi a partir precisamente do dia 19 de junho de 2015 que o Sr. Fernando Pinto ficou registado, de acordo com a indicação e as informações de que esta Comissão dispõe. Não estou a falar dos dados publicados atualmente

disponíveis, estou a falar da informação de que esta Comissão dispõe, que dá conta, no dia 19 de junho de 2015, da entrada em funções do Eng.º Fernando Pinto na equipa da Atlantic Gateway, tendo saído no dia 9 de novembro, precisamente na véspera das notícias dos erros administrativos que foram publicadas na comunicação social.

É esse o requerimento ao Ministério da Justiça que o PCP apresenta na Comissão de Inquérito.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, Sr. Deputado, fica o registo e fica a assunção do requerimento.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Filipe Melo, pede a palavra para que efeito?

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, é também para uma interpelação à Mesa, neste âmbito também.

O Sr. **Presidente**: — Vamos fazer silêncio para ouvirmos a interpelação à Mesa do Sr. Deputado Filipe Melo.

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

Só para dar também o meu contributo e para que fique registado, naturalmente, não nos vamos opor a este requerimento. Mas, uma vez que ouvimos tantas vezes daquele lado da bancada falar no «âmbito desta Comissão», eu recorro a estes documentos que se reportam a 2015 estão

fora do âmbito desta Comissão. Portanto, às vezes, a prudência leva-nos a isto.

Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, Sr. Deputado, fica também o registo. Para já, agradeço ao Dr. Sérgio Monteiro a sua disponibilidade para estar nesta Comissão.

Muito obrigado a todos e muito boa noite.

Está encerrada a reunião.

*Eram 21 horas e 33 minutos.*

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.