

**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 35

7 de junho de 2023

(14,16 h – 20,38 h)

Ordem do dia: — Audição do Sr. Dr. **António Pires de Lima**, na
qualidade de ex-Ministro da Economia, acompanhado pelo Sr. Dr. **Carlos
Lopes**, ex-Chefe de Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas.

Presidente da Comissão: António Sales (PS)

Deputados Oradores: Paulo Moniz (PSD)

Paulo Rios de Oliveira (PSD)

Filipe Melo (CH)

Bruno Dias (PCP)

Pedro Filipe Soares (BE)

Hugo Costa (PS)

Bernardo Blanco (IL)

O Sr. **Presidente**: — Muito boa tarde, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr.^{as} e Srs. Jornalistas.

Eram 14 horas e 16 minutos.

Uma particular saudação ao Dr. António Pires de Lima, que está hoje presente na qualidade de ex-Ministro da Economia. Muito obrigado pela presença nesta Comissão, Sr. Doutor.

Começo por referir que hoje vamos ter uma ligeira alteração na rotatividade das interpelações, porque o Sr. Deputado da Iniciativa Liberal me pediu para intervir em último lugar, dado que, por questões pessoais, terá de chegar um pouco mais tarde. Portanto, manteremos a sequência que tivemos nas últimas reuniões e o Deputado Bernardo Blanco fará a sua intervenção no final.

Relativamente à grelha, já é conhecida, é a grelha A consolidada, que vamos adaptar em função da evolução dos trabalhos. Começo também, como convencionalmente faço, por ler os direitos e os deveres do depoente.

Sr. Deputado Paulo Moniz, faça favor.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, peço-lhe desculpa por ter pedido agora a palavra, mas como, normalmente, fazemos uma primeira parte antes de a pessoa que vamos ouvir estar na sala, e como não foi o caso, peço-lhe a palavra agora para fazer a apresentação de um requerimento oral, se me permite.

Ontem, ouvimos todos com atenção as declarações do Sr. Secretário de Estado Mendonça Mendes sobre o tema do SIS (Serviço de Informações de Segurança) e sobre toda a problemática envolvente. Já tínhamos ouvido o Sr. Primeiro-Ministro também sobre esta matéria e todos nos recordamos, certamente, da longa intervenção do Sr. Ministro João Galamba, aqui nesta

Comissão, e das declarações que sobre esta matéria também longamente explanou e prestou. E há aqui uma questão que, para nós, é evidente: as três versões não coincidem.

Portanto, deste ponto de vista, porque identificamos uma discrepância grosseira entre aquilo que foi relatado na CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito) pelo Sr. Ministro João Galamba, os relatos dos factos do Sr. Primeiro-Ministro e, ontem, do Sr. Secretário de Estado Mendonça Mendes, e porque pode, eventualmente, desta discrepância, naquilo que foi dito aqui na Comissão Parlamentar de Inquérito, ter havido a prestação de falsas declarações — e, como sabe, configurar um crime —, nós vamos, ainda hoje, dar entrada de um requerimento a solicitar a extração da ata da audição do Sr. Ministro João Galamba e que a mesma seja remetida ao Ministério Público, para que avalie, à luz destas circunstâncias que relatei, se há ou não lugar para aprofundar a eventualidade da existência do crime de prestação de falsas declarações em sede desta Comissão Parlamentar de Inquérito.

O Sr. **Presidente**: — Depreendo que vai formalizar esse requerimento para o podermos votar, com certeza, na próxima reunião, na quarta-feira, dia 14.

Como dizia, vou ler os direitos e os deveres do depoente, como convencionalmente fazemos.

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 os factos relativos ao objeto de inquérito, mantendo-se à disposição da Comissão de Inquérito 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 último, a manifestação de meras convicções pessoais sobre factos ou a sua interpretação só é admissível, nos casos seguintes, e na estrita medida neles indicada — 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, e lidos os respetivos direitos e deveres, dou a palavra ao Sr. Dr. António Pires de Lima, porque sei que tem um depoimento inicial. Tem a palavra, Sr. Doutor.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima** (ex-Ministro da Economia): — Sr. Presidente e Deputado Lacerda Sales, Minhas Senhoras e Meus Senhores Deputados: Agradeço a possibilidade de estar aqui hoje, quase oito anos

passados da minha saída do Governo, para, curiosamente, explicar no Parlamento, nesta Comissão, a privatização da TAP em 2015, numa Comissão Parlamentar de Inquérito que tem como objeto a avaliação dos atos políticos e de gestão nesta empresa de 2020 a 2022.

Mas é sempre com muita saudade e vontade de colaborar que eu regresso a esta Casa, que também já foi a minha Casa.

Nesta intervenção inicial, procurarei cingir-me aos factos indesmentíveis que justificam, explicam a privatização da TAP.

Facto n.º 1: a privatização da TAP foi definida como um objetivo político importante, por João Cravinho, à época Ministro das Infraestruturas, em 1998, no XII Governo Constitucional, que tinha como Primeiro-Ministro António Guterres. Esse objetivo só foi atingido em 2015, mas foi mantido pelo Governo de 2002, que teve como Primeiro-Ministro Durão Barroso. Foi assumido também por José Sócrates, enquanto Primeiro-Ministro responsável pela assinatura do memorando da troica, em 2011, e constava do Programa do XIX Governo, liderado pelo Dr. Pedro Passos Coelho. E agora que a TAP voltou a ser uma empresa 100 % nacionalizada, desde 2020, curiosamente, este objetivo volta a ser uma prioridade política com o Governo de António Costa, que já anunciou nova privatização da TAP, a lançar no segundo semestre de 2023.

Concluo que a retórica dos políticos com responsabilidade governamental vai variando ao sabor dos voluntarismos e ideologias, mas há um denominador comum a que nenhum, mais tarde ou mais cedo, tem escapado: não acreditam na viabilidade da TAP com capital 100 % nacional se não for integrada num grupo internacional do setor, que lhe assegure sinergias, boa e independente gestão do Estado e acesso a capital para assegurar o seu desenvolvimento.

Facto n.º 2: o processo de privatização da TAP, concluído a 12 de novembro de 2015, iniciou-se realmente em novembro de 2014, conhecendo

a publicação do decreto-lei, no *Diário da República*, a 24 de dezembro deste ano. A decisão de venda à Atlantic Gateway, depois de parecer positivo da PARPÚBLICA, foi tomada no Conselho de Ministros de 15 de junho e lavrada com contrato definitivo de venda numa cerimónia pública a 24 de junho de 2015. Cumprida que foi, ao longo dos meses de junho a novembro de 2015, a verificação de todas as condições precedentes, nomeadamente as condições regulatórias de capitalização e de transição da dívida, creio que era obrigação fiduciária dos representantes do Estado português concluir o negócio.

Facto n.º 3: se a sobrevivência da TAP, antes de 2006, já não era fácil, a empresa passou a viver, desde a aquisição da VEM, empresa de engenharia e manutenção no Brasil, uma situação financeira de falência técnica a partir de 2008, facto validado pelo Tribunal de Contas. Os cerca de 600 milhões de euros de capitais próprios negativos que a empresa tinha em 2015 tinham origem, em cerca de 80 % do reconhecimento das perdas no Brasil. 80 % da dívida líquida da empresa tinha a mesma origem. Os problemas de tesouraria da TAP eram crónicos, fossem para pagar aviões, combustível ou até aos fornecedores mais correntes. O Estado, por imposição das regras comunitárias, estava impedido de socorrer financeiramente a empresa, a não ser que optasse por fazê-lo ao abrigo de um pedido de reestruturação, cortando *slots*, cortando aviões, cortando, significativamente, salários e número de emprego, como atesta bem o plano que acabou por ser executado após a covid. A TAP que o Governo liderado pelo Dr. Pedro Passos Coelho recebeu como legado em 2011 era uma empresa muito mais problemática do que aquela que existia em 2006, quando chegou ao poder José Sócrates e o Partido Socialista.

Facto n.º 4: atendendo às circunstâncias que acabei de detalhar, era crítico procurar privatizar a TAP em condições que assegurassem a sua sobrevivência, o seu desenvolvimento, e protegessem também os interesses

estratégicos de Portugal. E foi precisamente isso que se conseguiu com o acordo de venda a 24 de junho de 2015, concluído a 12 de novembro de 2015. A TAP ganhou um acionista maioritário na Atlantic Gateway, com um sócio com experiência e *know-how* no exigente setor da aviação comercial e com interesses complementares à TAP. Esse acionista injetou 217,5 milhões de euros de capital na empresa entre 2015 e 2016 e ofereceu possibilidades de financiamento de 120 milhões de euros, que foram fundamentais para: fazer face a pagamentos urgentes; renovar uma frota que estava completamente caduca, com a aquisição, no tempo, de 53 novos aviões, mais eficientes e ajustados ao novo plano estratégico da empresa; devolver a paz social e a capacidade de criar emprego da TAP.

Sr.^{as} e Srs. Deputados, o algodão não engana. De facto, entre 2015 e 2019, anos de gestão privada, a TAP cresceu 35 % em faturação, cresceu 61 % em passageiros, contratou mais de 2000 trabalhadores, não teve greves, antes recuperou a paz social, multiplicou por três os seus destinos no mercado americano — dos Estados Unidos da América —, pagou durante esses quatro anos cerca de 70 % da dívida que, de acordo com o artigo 501.º do Código das Sociedades Comerciais, podia ser assacada ao Estado. Comprou 53 novos aviões, ficando com uma das mais modernas e eficientes frotas aéreas de todas as companhias aéreas europeias.

Nas palavras do insuspeito Dr. Lacerda Machado, mandatário de António Costa para a recompra da TAP e, posteriormente, administrador da empresa, a TAP, quando foi surpreendida pela pandemia, estava a trilhar um caminho de sucesso. Ele disse-o aqui, creio que mesmo nesta Comissão. E, realmente, digam o que disserem para distrair as atenções, os que chegaram depois ao Governo, não há melhor forma de avaliação da privatização da TAP do que os resultados conseguidos pela empresa e o seu impacto na economia portuguesa entre 2015 e 2019, que é indesmentível e factual.

Da privatização que fizemos, disse ainda o Tribunal de Contas, no seu primeiro ponto das conclusões do relatório de auditoria de 2018, que a privatização tinha viabilizado uma empresa considerada estratégica para o Estado e tinha tido um impacto positivo — imaginem! — de 692 milhões de euros nos resultados do Estado, através da PARPÚBLICA. Não é pouca coisa este reconhecimento de uma identidade independente e credível, Srs. Deputados.

Ao longo destes anos e desde que deixei de exercer responsabilidades políticas, tenho procurado abster-me de fazer comentários ou juízos de valor relativamente às opções políticas e ideológicas das pessoas que me sucederam, nomeadamente no que se refere à recompra e à renacionalização da TAP. Essa tem procurado ser a minha linha de conduta.

Mas porque assisti, no âmbito dos trabalhos desta Comissão Parlamentar de Inquérito e não só, ao longo sobretudo dos últimos dias, a declarações dos responsáveis políticos desses processos que me deixaram perplexo e que põem em causa a competência e a diligência do Governo de que me orgulho de ter feito parte, desta vez, há um par de coisas que, em nossa defesa, têm de ser ditas.

Afirmaram esses responsáveis, um deles na Comissão de Inquérito, que, com a privatização da TAP e os acordos de estabilidade económico-financeira e as cartas que foram enviadas aos bancos, que são conhecidas, a privatização da TAP configurava um modelo de negócio do tipo «os lucros vão para os privados, os prejuízos ficam para o Estado». Isto não é verdade. Repito, isto não é verdade e estou a procurar ser o mais simpático que posso na qualificação que estou a fazer.

Na política, para distrair as plateias dos nossos problemas, não vale tudo. Há limites para a ignorância.

Facto n.º 5: é matéria objetivamente factual que, na privatização da TAP de 2015, o Governo do PSD/CDS assegurou que a participação

económica do Estado fosse equivalente à sua participação na empresa, 31 %, que toda a dívida da TAP pré-privatização transitasse para a nova estrutura acionista, que um eventual exercício do direito potestativo, por vontade do Estado ou dos credores, só se pudesse verificar numa circunstância que assegurava ao Estado uma situação de dívida não garantida da TAP, pelo menos 25 milhões de euros melhor, na data da reentrada daquela que se verificava à data da privatização, e que, nessa não desejada circunstância, a Atlantic Gateway perderia os 217 milhões de euros de capitalização colocados na TAP, que ficavam na TAP, podendo ainda responder por danos de incumprimento.

Em resumo, se o Estado exercesse o direito potestativo, reentrava como acionista da TAP, no pior dos casos, com menos 25 milhões de euros de dívida, e os privados perdiam 217,5 milhões de euros de capital.

Facto n.º 6, e estou quase a terminar: infelizmente, é preciso aqui relembrar que, na recompra liderada pelo ex-Ministro Pedro Marques, em 2017, o Estado viu os seus direitos económicos reduzirem para 5 % — repito: 5 % —, apesar de a sua participação na TAP ter sido aumentada para 50 %, um décimo dos direitos económicos da sua participação. Isto significa, Sr.^{as} e Srs. Deputados, que o Estado era dono de 50 % da empresa, mas só tinha direito a 5 % dos lucros, evolução severamente criticada pelo Tribunal de Contas, nomeadamente na página 35 do relatório de auditoria, que, se tiver oportunidade, ainda hei de ler, aqui hoje.

Apesar de deter 50 % da TAP, neste negócio feito pelo ex-Ministro Pedro Marques, o Estado não tinha qualquer representante na gestão executiva. É que nem sequer o CFO (*chief financial officer*).

O capital era 50 % do Estado, mas toda a gestão executiva era entregue aos privados. O Estado, inclusive, eliminou a obrigação da Atlantic Gateway de manter os 217 milhões de euros de capitalização da TAP, caso, como

aconteceu infelizmente em 2020, o Governo dispensasse, ou tivesse de dispensar, o Sr. Neeleman como acionista da TAP.

Está, aliás, nesse acordo parassocial, assumido em 2017, inimaginável, a explicação, como bem referiram aqui os pobres dos ex-Ministros Pedro Nuno Santos e João Leão, da necessidade de um pagamento posterior de 55 milhões de euros ao Sr. Neeleman, totalmente desnecessário no acordo de privatização.

É, assim, motivo para podermos concluir que, nesta operação final com o Sr. Neeleman, realmente há razões para concluir que os lucros, aqui sim, foram para o Sr. Neeleman, que se desresponsabilizou da empresa numa altura crítica, e os custos ficaram todos dolorosamente para os contribuintes portugueses.

A TAP vai voltar a ser privatizada, sem o fardo da VEM (Varig Engenharia e Manutenção SA), manutenção do Brasil, e com os novos e eficientes aviões e as rotas conquistadas pelos privados, que os socialistas criticam. E, atendendo também à recente boa evolução da companhia, estou otimista relativamente a este projeto de privatização. Acho que pode correr bem.

Desejo que os interesses estratégicos de Portugal sejam protegidos, que os portugueses recuperem uma parte significativa dos 3,2 mil milhões de euros injetados na companhia desde 2020 e que dessa futura privatização venha o Tribunal de Contas a dizer que teve um impacto tão positivo nas contas do Estado como aquele que reconheceu em 2015, na privatização feita pelo PSD/CDS.

Sr.^{as} e Srs. Deputados, estou, com muito gosto, à vossa disposição para o inquérito, incluindo, obviamente, as perguntas que entenderem fazer sobre os denominados «fundos Airbus».

O Sr. **Presidente**: — Vamos dar, então, início à primeira interpelação. Dou a palavra ao Sr. Deputado Paulo Rios de Oliveira, do PSD.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Dr. Pires de Lima, muito obrigado pela sua presença e pelos seus esclarecimentos. A intervenção inicial foi longa, foi muito descritiva e, perdoar-me-á, certamente que voltaremos a vários dos temas que abordou, necessariamente, ao longo desta audição.

E começando, talvez, ou tentando seguir, dentro do possível, uma linha cronológica, pedia-lhe que nos descrevesse um bocadinho a situação da TAP em 2015.

Foi criada aqui, como sabe, uma narrativa de que a privatização foi feita em 48 horas e à pressa e já explicou qual foi a sequência, mas qual era a situação da TAP, com que o Governo português estava confrontado, durante todo o ano de 2015?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, a situação financeira da TAP era uma situação dramática, que, aliás, ao longo do ano de 2015, justificou várias comunicações, até formais, por parte da Administração da TAP, solicitando que o Estado português substituísse a companhia nos compromissos que tinha, ou porque se atrasava a pagar as encomendas dos aviões, ou porque tinha meses de atraso no pagamento dos combustíveis, nomeadamente à Galp, ou porque ia acumulando dívidas aos fornecedores correntes da TAP, aos mais diversos níveis.

A TAP tinha uma situação financeira muito degradada, de falência, desde 2008, depois de ter feito aquele negócio ruinoso no Brasil, uma situação líquida negativa de 600 milhões de euros e, para além disso, como sabe, assumindo as regras em vigor na União Europeia, o Estado não podia intervir, socorrer a TAP.

Era, por isso, crítico, imperioso, encontrar uma saída que passava, do nosso ponto de vista, por privatizar a empresa e evitar a reestruturação da empresa, com tudo o que isso podia significar, encontrando sócios que dessem à TAP aquilo que nos parecia mais fundamental: complementaridade no seu plano estratégico, *know-how* no setor da aviação comercial e capacidade de capitalização. O critério da capitalização foi um critério determinante na definição do vencedor da privatização.

Portanto, foi essa a prioridade que foi definida, algures no final do ano de 2014. Lembro-me de ter tido uma conversa com o Dr. Pedro Passos Coelho, logo no momento seguinte a termos aprovado o Orçamento do Estado para 2015 no Governo, portanto, no princípio de outubro de 2014, e de, alinhados, obviamente, com o Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro e também com o Dr. Paulo Portas, Vice-Primeiro-Ministro, termos concluído que era fundamental procurar, no último ano da nossa legislatura, privatizar a TAP e terminar o nosso mandato legislativo com um legado na TAP, em termos de futuro e perspectivas, completamente diferente daquele que tínhamos recebido em 2011.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Tem conhecimento, certamente, da carta enviada por Fernando Pinto à PARPÚBLICA, no dia 4 de novembro, em que ele refere — e passo a citar — que «[...] de facto, a partir de 11 de novembro, a rutura da tesouraria será iminente», dado que já não seria possível concretizar qualquer operação de *sale and leaseback* das aeronaves, sequer.

Para evitar a rutura, era crítico o *apport* de fundos adicionais. Tem conhecimento desta carta, enviada no dia 4 de novembro?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Não só tenho conhecimento, como a tenho aqui. Eu já não estava no Governo, como sabe. Só fui

responsável do Ministério da Economia até ao dia, salvo erro, 30 de outubro. Portanto, já não fiz parte do XX Governo, mas, de facto, pude recuperar uma série de elementos *a posteriori*.

Esta carta, verdadeiramente, não traduzia nenhuma novidade, porque apelos destes, fosse em reuniões com o Secretário Sérgio Monteiro fosse de outras formas, já tinham sido feitos reiteradamente pelo Dr. Fernando Pinto ou por outros membros da Administração da TAP, nomeadamente pelas pessoas que tinham responsabilidade financeira.

A TAP estava em enorme dificuldade financeira, em rutura financeira, e isso tornava ainda mais premente, embora não fosse o único motivo, a privatização e a entrada de capital na empresa.

O Sr. Paulo Rios de Oliveira (PSD): — Tem conhecimento — já foi aqui referido por diversas vezes — da existência de duas avaliações externas à TAP, nessa altura? Tem conhecimento dessas avaliações e dos valores envolvidos?

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — Tenho conhecimento. Elas constavam da proposta que apresentámos da venda da TAP no Conselho de Ministros e também consta um resumo muito sucinto num relatório de que gosto muito, que é o relatório do Tribunal de Contas de 2018, onde se fala da auditoria da privatização e da recompra da TAP. Na página 11, no 1.º quadro, o relatório do Tribunal de Contas faz referência a essas avaliações e a avaliação da TAP, incluindo, no perímetro desta avaliação, o negócio que tinha no Brasil, variava entre 36 milhões de euros negativos e 511 milhões de euros negativos.

Portanto, a TAP era uma empresa que tinha um valor negativo, fortemente negativo, devido fundamentalmente à operação que tínhamos e

que se foi mantendo no Brasil. Poderia ter tido uma avaliação diferente, porventura positiva, se não tivesse feito esse investimento.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Então, podiam ter vendido sem a questão do Brasil, da VEM. Era possível fazer essa operação assim?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Juridicamente, não sei se era fácil fazer o *detachment* dessa operação, até porque tínhamos obrigações com o Brasil e com o Estado brasileiro assumidas na altura da compra, mas também não me parece que fosse uma operação muito curial, do ponto de vista do interesse público. Repare, se fosse isso que se fizesse, aquilo que estaríamos a fazer era vender a parte boa e ficar com uma parte muito negativa, tóxica, cheia de prejuízos, na órbita do Estado, ainda por cima sem nenhum projeto de gestão para essa empresa.

Portanto, a opção que tomámos foi privatizar tudo e procurar encontrar candidatos que estivessem disponíveis para assumir a responsabilidade, primeiro a 70 % e depois a 100 %, de todas essas empresas. Levavam a TAP, a TAP S.A., mas também levavam o negócio do Brasil e teriam de encontrar uma solução para esse negócio, o que não era fácil.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Muito bem, continuo a tentar seguir a cronologia dos factos. Outra questão que foi também aqui levantada e é interessante comparar, porque há muita gente que quer comparar, é: como é que foi o relacionamento institucional em relação ao Governo, à PARPÚBLICA, à própria TAP, o volume de informação trocada, o volume de conversa havida e que permitiu que as decisões fossem totalmente transparentes? Ou não é assim?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, procurei — e era um bocadinho o estilo e a cultura daquele Governo de que fiz parte — manter uma relação de distância saudável com as empresas públicas que estavam sob a tutela do Ministério da Economia.

Como sabe, havia uma delegação de poderes forte e ampla na Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações. Eu e o Dr. Sérgio Monteiro trabalhámos como uma verdadeira equipa e com reuniões de trabalho de despacho praticamente semanais, mas era ao Dr. Sérgio Monteiro que competia, de facto, o acompanhamento do universo que lhe estava delegado, em termos de delegação de poderes, incluindo a TAP.

Estive com a Administração da TAP, em três anos de mandato, não mais do que uma ou duas vezes, em eventos meramente de apresentação e, mesmo com os, na altura, potenciais compradores da TAP, só me encontrei uma vez, porque quiseram vir apresentar-se ao Ministério e entendi que os devia receber, tanto ao Sr. Efromovich como ao Sr. Neeleman. Depois disso, só encontrei o Sr. Neeleman no ato público de venda.

A relação que mantínhamos com as empresas era uma relação através da Administração Pública, nomeadamente da PARPÚBLICA, que era quem detinha a propriedade das empresas e quem devia assegurar o contacto, os *reportings* das empresas. Era assim que funcionávamos e o mesmo se passava relativamente às nossas relações com os reguladores.

Havia uma cultura política que procurava manter a distância e o respeito relativamente às atribuições das administrações das empresas que reportavam e sobre as quais tínhamos tutela.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Tutela sem ingerência, será assim?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Tínhamos representantes do Estado nas administrações, para fazer valer as nossas posições, e, portanto, não havia decisões estratégicas tomadas nessas empresas, aquisições ou outras, que não tivessem de ser estudadas e validadas, não só pela PARPÚBLICA como pelo Estado. Mas a gestão corrente das empresas, e todos os poderes que lhes estavam atribuídos, era assegurada pelas administrações das empresas.

Eu não interferia nas gestões das empresas que estavam sob a tutela do Ministério da Economia, nem tinha por hábito trocar mensagens ou outro tipo de comunicações com os responsáveis da gestão dessas empresas.

Aos políticos aquilo que é da política, aos gestores das empresas aquilo que é a responsabilidade de gestão das empresas.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, não estamos a falar da alienação de um ativo. Estamos a falar da alienação de um ativo estratégico.

Tem-se muito aqui falado e, portanto, divido a minha pergunta em duas. Por um lado, o que é que era absolutamente estratégico e que ficou a constar do plano estratégico definido para a privatização? E, por outro lado, que conjunto de salvaguardas, se é que existiram, o Estado português manteve, no que diz respeito ao futuro da empresa?

Tem-se falado aqui muito dos *hubs*, de empregos, aviões, estratégia. Então a expressão «estratégia» foi aqui usada amiúde. Qual foi o plano estratégico? O que é que o Estado quis garantir com o plano estratégico e como é que o faria? Falou-se aqui numa comissão de acompanhamento. Por outro lado, como é que o Estado salvaguardou o interesse nacional no futuro, nomeadamente numa venda?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Bom, o modelo de privatização que seguimos era um modelo que previa que, numa primeira fase, 70 % da TAP fosse privatizada e, passado um período, salvo erro 2017, houvesse a possibilidade de privatizarmos os restantes 30 %. Essa era a vontade, sobretudo, do maior partido do Governo, o PSD.

Aquilo que fizemos, paralelamente a esta privatização, foi assinar um acordo que tinha uma série de proteções legais muito relevantes, de forma a que aquilo que considerámos os interesses estratégicos, que são a manutenção do *hub*, salvo erro, por 10 ou 20 anos — agora não consigo precisar o *timing* —, a manutenção da marca, a manutenção da sede da empresa e da sede para efeitos fiscais, um acordo social com os trabalhadores e a manutenção de competências básicas — a TAP tem competências muito importantes na área da engenharia e da manutenção, é uma excelente empresa nessas áreas —, se mantivessem e fossem assegurados durante um período muito largo.

Tínhamos vários mecanismos para o assegurar. Um, numa primeira fase, era a nossa própria participação na empresa, que era instrumental e fundamental para poder assegurar a manutenção destes ativos. Mas, depois, ficou inscrito também nos acordos que fizemos com os acionistas que compraram, que, independentemente de termos capital ou não termos capital na empresa, estes interesses estratégicos tinham de ser cumpridos e, caso não fossem cumpridos, dariam o direito ao Estado português de voltar a ter a propriedade da empresa.

Portanto, foi uma privatização feita porque acreditávamos na necessidade dessa privatização, mas com responsabilidade, isto é, assegurando que o que considerávamos absolutamente estratégico, que era o papel da TAP para Portugal, para os portugueses, para a economia portuguesa e também para as relações com a diáspora, não se perdia e até eventualmente se potenciava com a nova gestão privada, como, aliás, se veio

a verificar. Como sabe, a TAP cresceu muito, de 2015 para 2019, e com isso beneficiaram também os portugueses que vivem fora de Portugal.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Na passagem de pastas, foi aqui referido que, nessa transição, nas Finanças, não houve referência à TAP. Pergunto-lhe: na passagem de pastas ao Governo seguinte, no que diz respeito às infraestruturas, a PARPÚBLICA tinha toda a informação sobre o processo?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, ainda bem que me faz essa pergunta. Eu já não estive no Governo do dia 30 de outubro, depois de 30 de outubro.

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

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Portanto, de facto, apesar de me ter disponibilizado pessoalmente, caso fosse necessário estar ao dispor dos governantes do PS que me seguiram nas pastas, tive responsabilidade.

Apesar de ter dado nota dessa disponibilidade, não tive, de facto, nenhuma conversa com os governantes socialistas que assumiram as pastas da economia ou dos transportes a partir de dezembro de 2011, mas não foi por falta de vontade minha que isso não aconteceu.

Mas a transição do XX Governo para o XXI Governo já não foi feita por mim. Já não era da minha responsabilidade. A informação que tenho, ou que me foi dada, é de que havia uma pasta de transição na Secretaria de Estado das Infraestruturas, mas não posso responder por ela.

No entanto, há uma coisa que sei: é que, da parte da PARPÚBLICA — e isso foi aqui afirmado pelo Presidente da PARPÚBLICA —, houve o cuidado de marcar uma reunião com uma série de responsáveis políticos e

técnicos do novo Governo socialista. Essa reunião realizou-se no princípio de dezembro e houve uma transmissão exaustiva de informação do dossiê da TAP aos responsáveis que estiveram nessa reunião.

Se, num tema que para mim é crítico, porque, ainda por cima, tenho uma ideia, como governante, diferente daquela que tinham os que me antecederam, um instituto público — a PARPÚBLICA — me dá a mim, como Ministro ou Secretário de Estado, um dossiê exaustivo de informação, a minha obrigação é, chegado ao Ministério, ler, nem que seja na diagonal, a informação que me chegou e distribuir pelo meu gabinete exaustivamente toda essa informação, para que tudo aquilo que consta dessa informação possa ser, de imediato, alvo de conhecimento de todo o Ministério.

Portanto, isto é o que lhe posso dizer. A informação que tenho é que a PARPÚBLICA terá transmitido a informação sobre o dossiê da TAP ao novo Governo e essa informação constou sempre dos arquivos da PARPÚBLICA, que passaram a reportar aos novos responsáveis do Ministério das Finanças.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, isto já foi abordado na audição que fizemos na Comissão de Economia, em que falámos sobre a questão da avaliação dos aviões, dos 53 aviões.

Falou-se aqui, por um lado, que teriam sido comprados acima do seu preço de mercado e falou-se, por outro, que teriam sido comprados abaixo do preço de mercado. Qual era o vosso conhecimento e a vossa avaliação sobre este tema, à data em que foi operada esta privatização parcial?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, este é um tema realmente importante e eu gostaria, tanto com o Sr. Deputado, como — imagino — com os outros Deputados dos outros partidos, poder esclarecer o tema dos fundos da Airbus.

A primeira proposta vinculativa — se posso fazer a história, para acabar — do grupo Atlantic Gateway, feita no dia 15 de maio, fazia referência, na sua página 12, no ponto 4.º, a que o plano de capitalização — ponto crítico — tinha a intenção de cumprir os montantes de capitalização usando, entre eles, um pagamento de 150 milhões de dólares de uma compra de um contrato de 12 aviões A350 à TAP. Ora, foi esta intenção que não permitiu que essa proposta pudesse ser aceite, isto é, a Atlantic Gateway pretendia comprar um contrato à TAP e julgava que ao pagar 150 milhões de euros por esse contrato isso podia entrar como capitalização da empresa.

Com base em pareceres jurídicos — mas também em entendimentos de senso comum — entendeu a PARPÚBLICA, o Secretário de Estado das Infraestruturas e do Tesouro e o Ministério da Economia, que isto não era aceitável como capitalização, porque, no fundo, a Atlantic Gateway estava a propor-se comprar um contrato, mas esse contrato transitava para eles e, portanto, isto não era uma capitalização, era uma compra de um ativo à TAP.

Depois, mais tarde, quando surge a proposta melhorada, vinculativa, do dia 5 de junho, a capitalização assumida pela Atlantic Gateway era assumida em termos muito claros; portanto, os 150 milhões de euros mais os 67,5 milhões de dólares não estavam condicionados à compra de nenhum contrato e, assim, entendemos — PARPÚBLICA, assessores jurídicos, financeiros — que esta proposta, naquilo que dizia respeito à capitalização, cumpria completamente os requisitos necessários para ser aceite. E era, do ponto de vista de capitalização, uma proposta mais forte do que a do consórcio concorrente.

Depois, de facto, em setembro — algures, na segunda quinzena de setembro —, fui informado pelo Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro de que haveria uma intenção por parte da Atlantic Gateway, manifestada à PARPÚBLICA, de usar fundos da Airbus, do fornecedor dos aviões, para proceder a uma boa parte, ou à quase totalidade, das responsabilidades de

capitalização assumidas no contrato de venda. E tivemos de tentar perceber a natureza e a estrutura desses fundos, porque uma coisa estava, para nós, tanto para o Sérgio Monteiro como para mim, absolutamente clara desde o princípio: esses fundos, vindos da Airbus, qualquer que fosse a justificação que tivessem, não podiam nunca, de maneira nenhuma, ser financiados pela TAP. Nunca podiam significar um custo maior para os aviões — os 53 aviões — que a TAP ia comprar, no âmbito do plano estratégico que tinha sido aprovado. Isso estava fora de causa.

Se isso não fosse garantido, a operação que foi ventilada — e depois proposta, a 16 de outubro — pela Atlantic Gateway, não teria condições de ser aprovada e a privatização não se teria feito.

E, portanto, quando essa proposta passou da fase de ventilação para a fase de apresentação formal no dia — salvo erro — 15 de outubro, à PARPÚBLICA, essa proposta veio acompanhada de uma série de elementos que considerámos importantes.

Desde logo, uma carta da Airbus dando nota de que a contribuição que estava a dar para David Neeleman, para a DGN Corporation, era uma contribuição que se devia à magnitude da compra dos aviões e à confiança, à credibilidade, à relação comercial, que tinha com esse empresário há muitos anos e, depois, de que essa contribuição não poria em causa a entrega dos aviões à TAP àquilo que se considerava o *fair market value* dos aviões da TAP, portanto, que a TAP não seria prejudicada.

E essas cartas, que nos chegaram no dia 16 de novembro, eram assinadas pelo Sr. Humberto Pedrosa, por um administrador da DGN Corporation — portanto, da *holding* do Sr. Neeleman — vinham também com cópias da Airbus, e juntavam nove avaliações dos diferentes tipos de aviões que iam ser comprados — A320, A321, A330 — que, claramente, apontavam para um valor de compra pela TAP dentro daquilo que era o *fair market value*, até ligeiramente abaixo, 3 % ou 4 % abaixo do valor.

Portanto, essas foram as garantias que nos foram dadas e, francamente, não posso imaginar — e continuo a não acreditar — que uma empresa com as responsabilidades da Airbus, uma empresa de direito europeu, detida por Estados europeus, cotada, empresários como o Sr. Neeleman, um empresário como o Sr. Humberto Pedrosa — que tem a reputação e o historial de serviço público em Portugal e que tem os assessores jurídicos e financeiros que todos conhecemos — três empresas de avaliação se estivessem a juntar, a concluir, para formalmente, e por escrito, enganarem o Estado português.

Mas, depois disso, ainda houve mais: depois disso, houve a validação dessas avaliações, e dessas condições de negócio, pelo Conselho da Administração da TAP, pelo Conselho de Supervisão da TAP e, ao longo dos anos, a compra desses aviões e os seus valores foram sendo confirmados por todas as administrações da TAP, inclusive a notação dessas compras aparece nos relatórios e contas da TAP posteriores a 2016 e 2017; é confirmada pelas empresas de *leasing* que aceitaram ser *lessors* desses 53 aviões e nunca foi questionada pela estrutura interna da TAP.

A TAP tem um departamento de compras: se o Sr. Deputado é diretor de compras da TAP e começa a ver chegar aviões a um preço muito superior àquilo que acha que é normal, seria lógico levantar-se essa questão, que esse assunto fosse discutido. Na administração da TAP nunca foi. Foi sempre aceite como pacífico.

E, portanto, continuo convencidíssimo de que o negócio que se fez foi feito a preços de mercado; a TAP não foi prejudicada e — bem pelo contrário — através destes fundos Airbus, foi capitalizada em 226 milhões de euros e, com isso, conseguiu iniciar um projeto de desenvolvimento e crescimento, que durou até 2019.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Para tentar aqui desfazer uma mentira repetida muitas vezes, quanto a esse valor, os chamados «fundos

Airbus», que se diz que era dinheiro da TAP, pergunto-lhe: era possível fazer esse negócio sem David Neeleman?

O Dr. **António Pires de Lima**: — Sem...?

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — David Neeleman?

O Dr. **António Pires de Lima**: — Claro que não, Sr. Deputado.

E repare bem, a TAP, em 2015, tinha basicamente um contrato de compra de 12 aviões Airbus 350, que já estava com grande dificuldade para poder cumprir. A TAP não tinha condições nenhuma — com a estrutura pública que tinha — para iniciar um processo de modernização de frota, que implicasse um investimento como aquele que foi feito com os novos acionistas. Este plano estratégico — apresentado pela Atlantic Gateway, Sr. Neeleman e Sr. Humberto Pedrosa, eram dois os empresários — de compra de 53 aviões e de grande desenvolvimento e crescimento da TAP — com inúmeras rotas criadas e *slots* conquistados, nomeadamente na América do Norte — era um plano que criava muito valor, muita riqueza para a TAP.

Da execução deste plano — repare — beneficiaram, desde logo, os portugueses, a economia portuguesa, porque a empresa cresceu 65 % em quatro anos, e é sabido o efeito multiplicador que esta empresa tem na economia portuguesa.

Beneficiaram os trabalhadores, porque viram os seus salários mantidos ou aumentados e foram contratados mais 2000 trabalhadores. Mas, também — não vamos ser ingénuos — beneficiaram os fornecedores.

A Airbus é o principal fornecedor da TAP. A Airbus tinha uma encomenda à TAP que estava valorizada — enfim, não sou especialista na compra de aviões, nunca comprei nenhum, nem tenho esperanças de algum dia vir a comprar um — mas pude verificar aquilo que, em folhas

profissionais, se identifica como o valor de uma empresa para diferentes modelos Airbus; é um trabalho que qualquer Sr. Deputado pode fazer.

Mas um Airbus A350 tem um valor de cerca de 250 milhões de euros. Portanto, aquilo com que a TAP se tinha comprometido era a comprar 12 aviões; isto dá cerca de três mil milhões de euros. Substituiu esta encomenda por uma compra de 53 aviões A320, A321 e A330, com um valor médio de 170 milhões de euros; dá uma compra de seis mil milhões de euros.

Portanto, a Airbus viu beneficiada a encomenda a seu favor, talvez em três ou quatro mil milhões de euros — não fiz umas contas muito rigorosas, estou apenas a dar uma ordem de grandeza — portanto, a Airbus, com este novo plano estratégico de crescimento para a TAP, beneficiou, em faturação, de uma forma muito significativa. Quem diz de faturação, diz de resultados, de ganhos, de margem bruta; de resultados.

E, portanto, para mim — não estou a dizer que fosse o desejável —, não é muito surpreendente que o Sr. Neeleman, como empresário hábil e bom negociador que é, tenha procurado financiar — num fornecedor que foi muito beneficiado com a mudança do plano estratégico — uma parte, ou uma parte substancial, das obrigações de capitalização, que tinha assumido e que cumpriu. É que, de facto, para mim, o que é importante é que a TAP não comprou os aviões mais caros; os aviões entraram e modernizaram a empresa e, no final, os 215 milhões de euros saíram da Airbus, passaram a ser do Sr. Neeleman, depois da Atlantic Gateway, e entraram na TAP, e ainda lá estão.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — O Sr. Lacerda Machado terá comentado que lhe foi explicada a operação, sob todos os pontos de vista, pelo Dr. — como é que ele se chama... — Fernando Pinto, e que ele dizia: «no fim do dia, esse dinheiro entrou na TAP e lá ficaria.»

Sem prejuízo de voltarmos atrás daqui a pouco, queria-lhe perguntar outra coisa. Então, na gestão privada — se bem entendo — o que temos é...

Na gestão privada, temos o mesmo *hub*; temos a TAP com os níveis de emprego que tinha; temos uma frota de aviões totalmente substituída; estamos a seguir a estratégia trazida pelos privados, que deslocou completamente a operação para a América do Norte e para a América Latina; temos as *slots* que tínhamos: este era o resultado da TAP na gestão privada.

Este é o resultado daquilo que fizeram.

Há pouco disse-me que a TAP teria sido avaliada, em 2015, com duas avaliações altamente negativas; falou-se aqui de uma outra avaliação, em 2018, salvo erro, da Lufthansa; pergunto-lhe: tem conhecimento dessa avaliação?

O Dr. **António Pires de Lima**: — Não, não tenho conhecimento dessa avaliação e ouvi também, com alguma estranheza, ex-responsáveis do Ministério das Finanças, do Governo socialista, darem nota aqui, nos últimos dias, de que também não têm conhecimento de nenhuma avaliação.

Portanto, é possível que exista, eu estou completamente fora da vida política e da vida de acompanhamento da TAP nos últimos anos, não tenho conhecimento de nenhuma avaliação, depois daquelas que nós fizemos, sei, isso sim, no âmbito do processo de privatização que agora está a ser lançado, irão ser feitas, como a Lei Quadro das Privatizações exige, duas avaliações da TAP, tal como está atualmente.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Entretanto, há pouco, no conjunto de respostas que deu, estava a explicar porque é que não tinha nenhum motivo para duvidar do valor da nova frota, desde logo porque, ano após ano, em nenhum dos órgãos que poderia sobre isso ter tido uma qualquer opinião negativa, isso ocorreu.

Mas falou também da existência de três avaliações. Foram feitas três avaliações, em 2015?

O Dr. **António Pires de Lima**: — Foram consultadas três entidades de *appraisals* de aviões; atualmente, esse é um trabalho que não é muito complexo de fazer e são trabalhos que decorrem com grande transparência, porque há um mercado quase *on spot* de cotação de aviões. Eu próprio hoje, consultei, também, elementos que me permitiram fazer as contas que estava aqui a fazer, embora obviamente, sem a pretensão de qualquer rigor mais detalhado.

Portanto, as empresas são empresas muito credenciadas — a AVITAS, a ASCEND e a CV Commercial Services —, ainda hoje existem, e de facto, nas suas quantificações, validaram aquilo que o Sr. Humberto Pedrosa e o Sr. David Neeleman e a Airbus diziam: que os aviões iam ser entregues à TAP a um preço sensivelmente dentro do mercado, até com uma pequena diferença de 3 % ou 4 % no *mix* de todos os aviões, o que significava uma poupança de 233 milhões de euros.

Mas enfim, isso para mim já é um preciosismo; o importante era garantir — até de acordo com os pareceres jurídicos que, entretanto, recebemos — que os aviões chegavam à TAP a *fair market value*, para que a operação não configurasse uma assistência financeira e, portanto, pudesse ser considerada legal.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, eu já aqui disse uma vez que, às vezes, ser jurista é uma maldição.

Vamos falar do documento da PARPÚBLICA entregue à banca. O Tribunal de Contas chama-lhe «cartas de conforto», entre aspas — e eu percebo porquê.

O que lhe pedia é que nos pudesse explicar qual era o impacto que tinham essas cartas — essa declaração da PARPÚBLICA à banca —, que direitos e que deveres é que daí resultavam, porque, como sabe, esse é um

dos assuntos que tem sido aqui mais debatidos e, portanto, ouvi-lo mostra-se essencial.

O Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, uma das grandes preocupações — diria mesmo que, naquela altura final da privatização, a maior preocupação que existia no Ministério da Economia e das Finanças, — era assegurar que o Estado não era obrigado a pagar a dívida que estava garantida pelo Estado quando a empresa fosse privatizada.

Tínhamos, pelo menos, 480 milhões de euros que os bancos podiam obrigar o Estado a pagar no momento da privatização e não o queríamos fazer. Não o queríamos fazer por razões óbvias: porque isso era dinheiro dos contribuintes e queríamos transferir essa responsabilidade para a nova estrutura acionista da TAP.

Foram conversas, discussões, que justificaram muitas reuniões e muitas tensões com as entidades financeiras, porque, como sabe, o artigo 501.º do Código das Sociedades Comerciais, protege as dívidas, protege os credores das suas dívidas numa empresa que tem uma acionista única, mesmo que essa empresa seja vendida.

Os senhores são juristas, eu não sou, mas este é um pensamento quase... não é maioritário, é quase monopolista; acho que há um ou outro jurista que reclama. E, portanto, havia, de facto, uma preocupação muito grande em fazermos a privatização, mas não pagarmos os 600 milhões de euros de dívida aos bancos. E, portanto, aquilo que foi possível, foi encontrar um modelo que... um modelo a que chamámos acordo relativo à estabilidade económico- financeira da TAP, que foi aprovado em Conselho de Ministros, no dia 23 de outubro — portanto, eu ainda estava no Governo — que, em vez de garantir esse dinheiro, digamos, aos bancos, aquilo que faz é, caso a nova empresa se degrade financeiramente, ao ponto de poder pôr em causa o pagamento aos bancos e o cumprimento das suas entidades financeiras, dar

um direito ao Estado, um direito potestativo, para poder recuperar a propriedade da TAP, pagando 10 milhões de euros e mantendo-se na TAP os 217 milhões de euros de capitalização.

Ao contrário daquilo que eu tenho ouvido aqui dizer, isso não significava que, com este potencial risco, o negócio ficasse um negócio do tipo: os privados fazem o que querem, têm os lucros todos, se a coisa corre mal, os prejuízos e as dívidas são para o Estado.

É que as regras deste direito potestativo — que está muito bem feito — implicam, primeiro, um controlo mensal muito apertado de tudo aquilo que é a evolução financeira da TAP, depois da privatização; e depois, o Estado tem o direito automático — com pré-aviso, salvo erro de 30 dias — de recuperar a propriedade da empresa, se a dívida atingir um nível inferior à dívida do momento da privatização, de 25 milhões de euros.

Portanto, estava fora de causa o Estado poder voltar a ser acionista da TAP, numa circunstância de capital ou dívida pior do que aquela que tinha ocorrido no momento da privatização. Tínhamos esse *buffer*, tínhamos esse *buffer* que nos protegia. O Estado — não era esse o nosso desejo, mas o Estado — se os acionistas privados se portassem mal, entraria no capital da TAP, sempre em melhores circunstâncias do que aquelas que se verificavam no momento da privatização.

E mais, havia um fortíssimo incentivo para os privados não se portarem mal. Em primeiro lugar, eu acredito nos empresários, tenho essa qualidade...

Risos do PSD.

... e acho que os empresários, genuinamente, estavam interessados em desenvolver a empresa e em retirar, obviamente, benefícios e proveitos disso. Não tinham interesse nenhum em incumprir. Mas se incumprissem, perdiam

os 217,5 milhões de euros que tinham colocado na empresa e que constituíam capital da TAP.

Portanto, eu tenho visto esse aspeto aqui muito discutido, é evidente que houve pessoas que apresentaram este exercício, esta possibilidade do direito potestativo, como se fosse um crime de lesa-pátria.

Eu acho, francamente, que essas pessoas que por aqui passaram, ou não leram os documentos ou não os estudaram...

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — É isso!

O Dr. **António Pires de Lima**: — ... isso, às vezes, é muito frequente — temos de os desculpar por isso — ou então, procuraram usar estes documentos...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Ora aí está! Isso!

O Dr. **António Pires de Lima**: — ... e a sua complexidade para distrair a audiência, a plateia...

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

O Dr. **António Pires de Lima**: — ... de outros problemas que têm de explicar.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — É verdade, é verdade!

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, eu também li o documento; mas dito por mim não vale, tem de ser dito por si. E, portanto, peço que me ajude a interpretá-lo.

Aquele documento é um documento remetido a oito bancos, não foi remetido ao mundo, não foi remetido à Airbus, não foi remetido à banca internacional; o documento que a PARPÚBLICA envia é remetido para oito bancos a operar em Portugal, curiosamente, em relação aos quais a TAP tinha dívida. Confirma?

O Dr. **António Pires de Lima**: — Importa-se de repetir?

O Sr. **Presidente**: — Vamos parar o tempo.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Aquele documento não é um documento emitido para o mundo inteiro, para a banca inteira, para a Airbus, para a Boeing, para ninguém. Era remetido aos oito bancos em relação aos quais a TAP já tinha dívidas, dívidas essas, que eram, necessariamente, ao abrigo do Código das Sociedades Comerciais, garantidas pelo Estado. É assim, não é?

O Dr. **António Pires de Lima**: — Exato. Aquilo a que me estava a referir antes era o acordo relativo à estabilidade económica e financeira da TAP, que dava o direito potestativo de o Estado poder exercer na TAP.

Aquilo a que o Sr. Deputado se está a referir é um tema que eu já não acompanhei na sua fase final, já não estava no Governo. Essas cartas aos bancos foram dirigidas — salvo erro, a 12 de novembro — e foram uma implicação, se quiser, das exigências dos bancos que têm de ser entendidas.

A própria Caixa Geral de Depósitos — que é um banco público —, na proteção dos seus direitos fiduciários, queria garantir o cumprimento das suas dívidas, caso a nova estrutura acionista não as cumprisse. E, portanto, houve a necessidade — que não é uma necessidade só específica deste negócio de venda — de enviar essas cartas aos bancos, que caducariam no

dia em que essas dívidas pré-privatização terminassem.

E devo lembrar, a esse respeito, aquilo que aqui disse o Dr. Mário Centeno — ex-Ministro das Finanças, atual Governador do Banco de Portugal —: entre 2015 e 2019, as dívidas de responsabilidade do Estado na TAP baixaram de 480 milhões de euros para cerca de 120 milhões de euros. Portanto, o percurso estava a ser extraordinariamente positivo e esta linha de raciocínio, se quiser, coincide com aquilo que também o Dr. Lacerda Machado disse, nesta Comissão: que a empresa, sob gestão privada e até 2019, estava a evoluir de uma forma muito positiva. O problema que se verificou depois, e que ninguém podia prever, foi a pandemia.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Sr. Doutor, como sabe, muito embora o ex-Ministro Pedro Marques tenha dito aqui que ficou muito preocupado com estes documentos, porque a TAP se podia endividar — 4 mil milhões, 5 mil milhões, 6 mil milhões, 7 mil milhões, uma coisa extraordinária — e depois, atirar tudo, novamente, para cima do Estado, esquecendo-se, veja bem, de que estava no programa eleitoral que iam fazer — dissesse o que dissesse o documento, fosse como fosse que tivesse ocorrido a privatização — a reversão, porque era uma promessa, ideológica e política, ele invocou esse ponto como a grande preocupação, a grande pressão que teve de, de repente, o Estado ter de retomar uma empresa que devia milhares de milhões de euros, que ninguém reparou que tinha acontecido.

Pergunto-lhe: como é que era feito esse acompanhamento apertado? O que é que estava previsto no plano estratégico no sentido de o Estado saber, a cada momento, o que é que acontecia na TAP, até para tomar uma atitude, caso a sua situação financeira se degradasse?

O Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, esse argumento é

uma desculpa muito esfarrapada, porque realmente como eu demonstrei — e gostava de não ter de repetir — na minha declaração inicial, aquilo que é questionado pelo Tribunal de Contas é a recompra, porque ela diminuiu, em 2017 — precisamente, da responsabilidade do ex-Ministro Pedro Marques —, substancialmente, os direitos económicos do Estado na TAP, ela aumentou substancialmente as obrigações de capitalização e financiamento do Estado e — como já aqui demonstrei —, pelo acordo de estabilidade económica e financeira da TAP, mesmo que o Estado fosse obrigado a voltar a entrar no capital da TAP até 2017, teria de ser sempre em condições de balanço, em condições de dívida, claramente melhoradas, relativamente ao seu momento de entrada.

Para além disso, tínhamos previsto, a nível do acordo de compromissos estratégicos, assinado no dia 24 de junho, a constituição de uma comissão paritária, que deveria ser criada assim que fosse concluída a privatização. Uma comissão constituída por partes da TAP e do Estado e que tinha, fundamentalmente, dois propósitos: um, era o de acompanhar a execução de todos os compromissos estratégicos assumidos no acordo de venda — os compromissos estratégicos. O segundo propósito era vigiar, fiscalizar, aprovar, validar todos os acordos entre partes interessadas. Soube, depois, que houve vários acordos entre a Atlantic Gateway e a TAP, *fees* de gestão e outras coisas. Pois esta comissão paritária tinha como propósito também fiscalizar, vigiar o acompanhamento desses acordos entre partes interessadas, nomeadamente a partir de determinada bitola em termos de dimensão.

O acordo relativo à estabilidade económica e financeira, que é posterior — é só assinado no dia 12 de novembro, mas foi aprovado em Conselho de Ministros no dia 23 de outubro —, tem um conjunto de mecanismos muito exaustivos, muito técnicos no capítulo 2. Creio que o Dr. Sérgio Monteiro, que é mais financeiro do que eu, explicou estes

mecanismos em maior detalhe, mas ele previa, do ponto de vista mensal, de contas de reserva, de serviço de dívida, de rácios financeiros, todos os acompanhamentos que tinham de ser feitos mensalmente para garantir que o acionista Atlantic Gateway cumpria com aquilo que estava planeado, do ponto de vista financeiro e estratégico, de forma a evitarmos uma situação limite que era a do exercício do direito potestativo.

Havia regras e havia instituições que tinham a obrigação de vigiar o cumprimento deste acordo todos os meses e havia obrigações por parte da Atlantic Gateway cujo não cumprimento implicava a indemnização do Estado por danos.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Vamos passar a David Neeleman.

Como sabe, mais tarde, David Neeleman abandona a TAP, levando consigo 55 milhões de euros. Não lhe vou perguntar como é que se chegou a este valor, porque, se nem quem lhe pagou sabe, como é que vai o Sr. Doutor saber?

Ninguém sabe, é um valor assim meio redondo, mas devia ser mais arredondado como dizia ontem o Deputado Pedro Filipe Soares. Ninguém sabe como é que foi, mas sabe-se que aconteceu e isso gera-me uma primeira pergunta: com base no conjunto de compromissos assumidos com o Estado português, era possível isto acontecer ao abrigo do acordo feito em 2015?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Não, Sr. Deputado. Se o Estado português recomprasse a TAP fosse por efeito do exercício do direito potestativo ou por uma circunstância excecional — não posso pôr essa hipótese de parte... Isto porque a pandemia, de facto, justificou uma intervenção do Estado na TAP para a salvar, podia ser aquela que o Governo

fez, podia ser outra, mas, sem intervenção do Estado, a TAP não teria sido salva, e eu também quero ser claro nisso.

Mas, de acordo com os acordos que estavam firmados em 2015, a recuperação da propriedade do Estado teria de ser feita, no limite, pagando o Estado 10 milhões de euros e mantendo os acionistas privados os 217 milhões de euros de capital que tinham posto na TAP. Essas eram as condições de 2015.

Qual foi a grande mudança que se formulou, em 2017, na recompra? É que o Estado resolveu permitir aos acionistas privados, caso fosse vontade do Estado retirá-los da estrutura acionista, que retirassem esses 217 milhões de euros.

O Sr. Paulo Moniz (PSD): — Lá está!

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — Portanto, essa foi a abertura criada que permitiu ao Sr. Neeleman, quando o Estado decidiu dispensá-lo da estrutura acionista, e não vou agora entrar no juízo de se isso foi bom ou mau ou de porque é que isso aconteceu, entrar, imediatamente, num processo negocial.

O Sr. Paulo Moniz (PSD): — Claro!

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — Aí percebo perfeitamente, e até tenho alguma simpatia por aquilo que foi dito aqui pelo Dr. João Leão e pelo Dr. Pedro Nuno Santos: não tinham outro remédio senão negociar. Isto porque o Dr. Pedro Marques, antes, tinha aberto a possibilidade de os privados tirarem de lá os 217 milhões de euros.

Vozes do PSD: — Ora aí está!

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — E, portanto, o Estado, para se ver livre dos privados, teve de negociar e os 55 milhões de euros resultam dessa negociação.

O Sr. **Hugo Carneiro** (PSD): — Só não vê quem não quer ver!

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Isso foi explicado de forma cristalina pelo Dr. Pedro Nuno Santos e pelo Dr. João Leão ontem. Se não tivesse havido aquele acordo em 2017 e essa abertura, não tinham tido de pagar 55 milhões de euros. No limite, teríamos de pagar 10 milhões.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — O Sr. Doutor tem simpatia, mas nós não temos simpatia nenhuma. E porquê? Porque não é aceitável que alguém abra um buraco de 220 milhões para a saída do privado e, depois, fique de cócoras a negociar com ele o melhor possível. Percebo que festejem 55 milhões — claro, eram 220!

Portanto, na nossa visão, é absolutamente inaceitável que o ponto de partida tenha sido menos de 220, porque a partir daí é tudo lucro. Agora pergunto-lhe: isto não é rigorosamente o inverso da filosofia que foi adotada pelo Governo em que esteve em relação aos privados? Uma disse: o que entrar não sai durante 30 anos; outra disse: podem sair 217 mil, mas agora vamos ver quanto é que conseguimos.

Diga-me qual destes dois negócios é que é ruinoso.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — São filosofias diferentes.

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

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, acho que o interesse público foi...

Protestos do Deputado do PS Hugo Carvalho.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos fazer silêncio para podermos ouvir o depoente

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, está a doer, deixe-o lá!

O Sr. **Presidente**: — Vamos estabilizar a sala, respirar fundo.

Protestos do Deputado do PS Hugo Carvalho.

Peço imensa desculpa, Sr. Deputado, mas sou eu que estou a gerir os trabalhos. Peço aos Srs. Deputados que respirem fundo e tenham calma para darmos oportunidade ao depoente de dar a sua resposta.

Protestos do Deputado do PS Hugo Carvalho.

Sr. Deputado, vai desculpar, mas sou eu que estou a gerir os trabalhos e penso que estou a fazê-lo com a maior equidade possível, portanto, vai-me desculpar, mas este princípio vou mantê-lo até ao final.

Tem a palavra o Sr. Dr. António Pires Lima, faça favor.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, quando digo que tenho simpatia pela explicação, o que eu estou a dizer é que o erro originário, na minha perspetiva, está na negociação de 2017, quando

se abriu a porta a uma série de coisas que eu tenho alguma dificuldade em justificar.

O Sr. Deputado até me vai permitir que leia aqui uma parte do relatório de contas a este respeito. É difícil perceber que, tendo o Estado a ambição de ter 50 % da TAP, tenha aceitado reduzir os direitos económicos do Estado na empresa para 5 %. O privado ficou com 95 % dos direitos económicos e o Estado com 5 %, e a empresa tinha expectativas, nessa altura, de passar a ter capitais próprios e resultados positivos e distribuir dividendos a partir de 2022.

Se me permitem, a esse propósito e porque, na altura, o Governo ficou muito zangado com o Tribunal de Contas por este ter criticado essa operação do Governo, o Tribunal de Contas respondeu o seguinte: «na recomposição do capital social por via da recompra, ao aumento do risco da PARPÚBLICA pela entrada no plano de capitalização,» — portanto, ao aumento do risco, o risco aumentou, não diminuiu! — «correspondeu a diminuição dos direitos económicos com prejuízo para o interesse público a nível financeiro,» — isto é dito não pelo António Pires de Lima, mas pelo Tribunal de Contas — «face ao anteriormente estabelecido», face ao anteriormente estabelecido que era aquilo que nós tínhamos feito, ou seja, não participação no plano de capitalização e maior retorno de direitos económicos.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. Dr. **António Pires de Lima:** — Isto é, o Tribunal de Contas o que diz é que, depois da recompra feita pelo Ministro Pedro Marques, as obrigações de capitalização do Estado aumentaram e os direitos económicos diminuíram, está na página 35.

Mas diz mais: «a diminuição de direitos económicos não é meramente circunstancial», porque o que o Governo tinha alegado é que isso não tinha

importância nenhuma dado que não se esperava que algum dia a TAP tivesse lucros. Isto porque «confirmando-se as perspetivas financeiras, o grupo TAP passará a ter capital próprio positivo a partir de 2022 e a estar em condições de distribuir dividendos nos anos seguintes. Com a redução de direitos económicos atribuídos às ações da PARPÚBLICA, estas irão gerar menos retorno face à dos acionistas privados».

O Sr. Paulo Moniz (PSD): — Isso é claríssimo!

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — Portanto, francamente, nós governantes do PSD e do CDS, estarmos a receber lições de competência e de diligência de quem nos sucedeu em matérias de proteger o interesse do público? Não, obrigado.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. Paulo Rios de Oliveira (PSD): — Última pergunta, até porque o tempo já vai longo.

Aproveitando a expressão que usou de ser difícil perceber, Sr. Doutor, pergunto-lhe se consegue perceber o seguinte: a privatização que nos descreveu, de 2015, foi muito complicada numa empresa muito débil e que ocorreu daquela forma. A verdade é que o mundo deu uma volta, tudo andou para trás e agora vai andar para a frente. Aliás, antes o povo é que pagava e o povo é que mandava, mas agora o povo vai deixar de mandar tanto porque o Governo, afinal, vai privatizar outra vez.

A diferença entre estas duas privatizações é de cerca de 3200 milhões de euros, além de que, ao contrário da sorte ou azar que teve, esta privatização feita agora é feita a reboque de 700 milhões que faltam colocar

na TAP e, já agora, de 400 milhões de benefícios fiscais de reporte de prejuízos que também vão ser passados a quem a comprar.

Portanto, sendo estas duas realidades e duas TAP completamente diferentes, pergunto-lhe se consegue perceber este ziguezague, este vai e volta, numa TAP que garantidamente vai ser vendida em condições muito melhores daquelas que tinha na altura.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, não há maior sinal de inteligência do que, às vezes, mudar de opinião e, portanto, só posso dar os parabéns ao Governo atual, ao Governo socialista por estar tão empenhado em privatizar a TAP já no segundo semestre de 2023.

As circunstâncias da privatização vão ser muito diferentes daquelas que se verificavam em 2015. Desde logo, porque, como bem diz, a TAP agora tem capital em abundância. Os contribuintes foram chamados a injetar na empresa 3,2 mil milhões de euros. E o Dr. João Leão e creio que também o Dr. Mário Centeno ainda ontem, ou nestes dias, reconheciam que a TAP agora está bastante bem capitalizada. Portanto, nessa circunstância, vamos privatizar uma empresa com bastante capital.

Depois, a TAP, do ponto de vista económico e financeiro, é uma empresa completamente diferente da de 2015. Os governantes atuais parece que não gostam dos aviões, mas a empresa tem um valor completamente diferente com estes 53 aviões que foram comprados. A empresa tem um valor completamente diferente com todas as rotas e *slots* que foram conquistadas. E, depois, a empresa apresentou resultados em 2022 — portanto, recentemente — que foram muito positivos e isto tem de ser reconhecido.

Por exemplo, estive a ver a apresentação de resultados feita em março, que não foi muito publicitada, e a CEO (*Chief Executive Officer*) e o CFO, da altura, deram nota, na página 19 da apresentação de resultados, de que a

TAP tem, em 2022, o melhor rácio de EBITDA (*Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization*) sobre proveitos de todas as empresas europeias, 22 %, o melhor rácio de resultados operacionais, de 7,1 % sobre as vendas e depois — pasme-se —, tem o melhor nível, o mais baixo nível, de custos por quilómetro percorrido, 4,66. Uma diminuição face a 2019.

Isto levanta outra questão que se prende com um tema que o Sr. Deputado já levantou: como é que isto, esta estrutura de custos, que é a mais eficiente de todos os operadores europeus, joga com a ideia, propagada num papel, de que os aviões que chegaram à TAP são os mais caros do mercado? Como é que é possível ser a empresa mais competitiva, em termos de custos, com os aviões mais caros do mercado? Há aqui uma contradição que, porventura, deveria ser esclarecida.

Por tudo isto, Sr. Deputado, eu estou otimista, eu acho que a privatização pode correr bem, pode, finalmente, voltar a colocar a TAP numa estrutura acionista que conhece o setor, que pode desenvolver, espero eu, o *hub* de Lisboa, proteger a nossa marca e, talvez, recuperar uma parte importante do valor que nós injetámos na companhia.

É esse o meu desejo enquanto português.

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

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

Cumprimento os Srs. Deputados, cumprimento, particularmente, o Sr. Dr. António Pires Lima e quem o acompanha e agradeço ter vindo.

Deixe-me dizer-lhe que, Sr. Doutor, a sua presença muito nos honra, é uma verdade, mas foge completamente do âmbito desta Comissão. Ainda se vai perceber porque é que, no âmbito da Comissão, que tantas vezes tem sido falado, que é a tutela da gestão política à TAP de 2020 a 2022, se chama

um ex-governante que cessou funções em 2015 para falar sobre isto.

Mas cá estamos e acho que o Sr. Doutor vem com todo gosto novamente a esta Casa.

O Sr. Doutor, na sua intervenção inicial começou por tocar num ponto que me parece óbvio: disse que, em 2011, o Governo liderado por Pedro Passos Coelho herdou uma empresa numa situação muito mais problemática, creio que foi essa a expressão, do que a que tinha sido herdada, em 2006, por José Sócrates. Nada me espanta! Onde José Sócrates mete a mão, toda a gente sabe o resultado que dá...! Portanto, essa novidade que o Sr. Doutor aqui nos trouxe também não acrescenta muito ao que nós já sabemos sobre José Sócrates.

Mas, passando um bocadinho à frente, há aqui uma questão que eu gostava que fizesse o favor de nos esclarecer e que tem, precisamente, a ver com os fundos Airbus, com a troca dos aviões e com a entrada da Atlantic Gateway, do Sr. Neeleman, na TAP.

Coloco-lhe três perguntas, que têm de ver com este assunto e que o Sr. Doutor também já fez questão de referir: primeira, quem desenhou o plano estratégico para a TAP? Segunda, quem fez a troca dos A350 pelos A320, A321 e A330? Terceira, quem celebrou esse contrato com a Airbus?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, quem desenhou o plano estratégico da TAP foram os candidatos à compra.

Cada candidato apresentou o seu plano estratégico, eram planos de desenvolvimento e de crescimento, embora com características diferentes, que responsabilizavam, obviamente, cada um dos candidatos.

Como parte do processo, houve, se bem me lembro, em junho, reuniões com o Conselho de Administração da TAP para validarem esses planos estratégicos. O Conselho de Administração da TAP, salvo erro — mas enfim, já se passaram muitos anos, oito anos —, tinha a oportunidade

de validar, ou, pelo menos, de dar uma opinião, não sei se era vinculativa, sobre esses planos estratégicos. E, obviamente, o negócio da compra dos aviões é feito por David Neeleman e a Atlantic Gateway, com o fornecedor que escolheu e que lhe ofereceu melhores condições, neste caso, a Airbus.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Isto quer dizer que era uma operação perfeitamente identificada pelo Governo, que sabia automaticamente que este era o plano estratégico conduzido pelo Sr. Neeleman.

A questão que eu lhe coloco, e desculpe a forma tão simples como o vou fazer, é: neste momento, em que a empresa está novamente no mercado, se eu chegar lá — e vamos esquecer a Airbus, que já está com muito badalada — com um plano estratégico em que a Boeing me apoia com 50 000 milhões, eu posso comprar a TAP?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — O Sr. Deputado para se qualificar como potencial comprador da TAP tem de respeitar um caderno de encargos razoavelmente exigente, nomeadamente em termos de capital, experiência no setor, credenciais, que não sei — francamente, eu não o conheço e quero agradecer-lhe as suas simpáticas palavras iniciais — se cumpre, porque não é qualquer um que pode comprar a TAP.

O Sr. David Neeleman, quando decidiu candidatar-se à privatização da TAP, tinha, talvez, mais de 30 anos de experiência no setor aéreo. Se não tivesse essa experiência e esses créditos, seguramente não teria obtido o apoio da Airbus para a operação que acabou por fazer, nem teria sido percecionado, por parte da PARPÚBLICA, como um potencial comprador credível da TAP.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sobre este assunto, só mais uma questão, embora pense que já estamos esclarecidos.

É normal um empresário ligado ao setor, que tem uma ideia bem definida para o que quer em termos de modelo de negócio, trocar 12 aviões com as especificidades que têm os A350, e que o Sr. Doutor conhece bem, por 53 aviões de longo curso, chamemos-lhe assim, mas com uma poupança de combustível muito maior e que permite automaticamente acrescentar rotas, chegar a mais destinos e aumentar, por assim dizer, o lucro em forma de *rappel*, para quem está no mundo do negócio e conhece o mundo empresarial — a mim, também não me espanta nada que tivesse sido feito desta forma.

O que eu lhe pergunto é o seguinte: uns anos depois de este negócio estar feito, depois de o processo ter sido muito maturado e amplamente discutido nos últimos meses, consegue descortinar alguma ilegalidade na forma como este negócio foi conduzido?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, se, porventura — e acho isso altamente improvável pelas razões todas que já expliquei —, como ontem aqui referiu o ex-ministro Pedro Nuno Santos, tivéssemos sido enganados, quando digo tivéssemos sido enganados, começa em mim e acho que termina nele, porque houve muita gente neste processo, e os aviões tivessem chegado à TAP acima de um *fair market value*, isso constituiria uma ilegalidade, não sei se da privatização como um todo, mas uma ilegalidade na capitalização e teria consequências.

Eu já expliquei porque é que não acredito que isso tenha acontecido e já apresentei aqui um rol de factos, quase 10, para explicar porque é que, do meu ponto de vista, isso não aconteceu. Eu acho altamente improvável que isso tenha acontecido, mas, de facto, como dizem os pareceres jurídicos da Vieira de Almeida e da Cortes Martins, se os aviões tivessem chegado à TAP acima do preço justo do mercado, aquilo que se teria verificado era uma assistência financeira, a TAP estaria a financiar essa operação e isso não é

legal, sobre isso não existe dúvida jurídica, creio que, de ninguém.

Eu também já expliquei porque é que não me parece que isso tenha sido facto, nem estou a ver, sinceramente, uma empresa como a Airbus ou um empresário como o Sr. Humberto Pedrosa exporem-se a uma ilegalidade desse género. Não têm necessidade! A Airbus, seguramente, terá ganhado muito dinheiro com este desenvolvimento, com este crescimento, com esta valorização da TAP e, portanto, não tinha necessidade nenhuma de entrar por aí.

Por outro lado, aquilo que acabou por dar ao Sr. Neeleman, e eu não lhe chamaria *rappel*, foi apenas uma pequena parte, suponho eu, ou uma parte relativamente acomodável, do valor que acabou por significar este crescimento enorme da encomenda de frota de aviões para a TAP.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Doutor, responda-me, por favor, a mais uma questão: quando este processo de privatização estava a ser concluído entre o Estado, o interveniente central, Fernando Pinto, enquanto CEO da empresa, e a Atlantic Gateway, enquanto consórcio que iria entrar no negócio, o Sr. Doutor tinha conhecimento de que Fernando Pinto, além de CEO, tinha o seu nome nos corpos sociais da Atlantic Gateway?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, não sabia e não quero acreditar, porque isso corresponderia a uma falta de lealdade e de cumprimento dos deveres fiduciários, por parte do presidente de uma empresa pública, muito grave. Muito grave! Portanto, eu não quero acreditar...

Sabia, porque isso foi público na altura, houve notícias, que do dia 4 ao dia 6 ou 7 de novembro, o Eng.º Fernando Pinto apareceu como membro da administração da Atlantic Gateway e, de imediato, pediu a renúncia, porque isso terá correspondido a um erro administrativo, é a única explicação

mesmo possível e, mesmo isso, já foi um erro administrativo lamentável, mas pode ter acontecido, porque, de facto, a ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil) pretendia que o Eng.º Fernando Pinto pertencesse à administração da Atlantic Gateway assim que a privatização estivesse concluída, coisa que aconteceu uma ou duas semanas antes.

Portanto, isso aconteceu, esse erro lamentável aconteceu, mas isso também nunca impediu o Eng.º Fernando Pinto de, mais tarde, ter sido nomeado presidente do Conselho de Administração da TAP e nunca foi alvo de qualquer protesto de nenhum partido político, incluindo o Partido Comunista e o Bloco de Esquerda, que, apoiando o Governo do PS, conviveram perfeitamente com esse facto durante os anos de 2016 e 2017.

Agora, no outro dia, a *nuance* que eu ouvi nesta Comissão de Inquérito é que se suspeitava que o Eng.º Fernando Pinto poderia figurar nos órgãos sociais da Atlantic Gateway antes disso, em maio ou junho, e eu, a esse propósito, tive oportunidade de fazer a minha investigação e concluí que: em maio de 2015, a Atlantic Gateway ainda não estava formalmente constituída, foi constituída no dia 19 de junho de 2015; no dia 22, salvo erro, foram nomeados os seus administradores e nenhum deles era, obviamente, o Eng.º Fernando Pinto.

Portanto, continuo a viver na presunção que uma pessoa que foi presidente do Conselho de Administração da TAP durante 18 anos, que mereceu sempre os encómios de todos os governos socialistas, que foi tolerada pelo Governo do PSD e do CDS e que foi reconduzida nos governos socialistas apoiados pelo Partido Comunista e pelo Bloco de Esquerda, era uma pessoa íntegra e que nunca terá, com certeza, cumprido esse pecado da infidelidade que seria estar a correr em pista dupla: presidente da TAP e a servir, ao mesmo tempo, os interesses de um comprador. Isso não me passa pela cabeça!

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Doutor, o Ministério Público abriu um inquérito depois de ter recebido, por parte de Pedro Nuno Santos e Fernando Medina, o resultado de uma auditoria feita à TAP, na qual se refere que a TAP estaria a pagar um preço bastante acima pela compra dos aviões.

Certamente tem conhecimento desta auditoria, pelo que lhe pergunto duas coisas: o que é que lhe apraz dizer sobre as conclusões retiradas por esta auditoria? O Ministério Público já o contactou, por via deste inquérito entretanto aberto?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, eu não conheço nenhuma auditoria, não conheço as conclusões e, por aquilo que tenho visto e lido, não me parece que exista qualquer auditoria, mas os Srs. Deputados tiveram acesso aos papéis que foram entregues aqui nesta Comissão e saberão melhor do que eu.

Uma auditoria, para ser bem feita, séria, obedece a uma série de pressupostos, obedece a uma série de princípios, obedece a uma série de comportamentos, não é a qualquer papel feito a pedido que se pode chamar auditoria.

Portanto, estou curioso, no dia em que me seja possível, por ler esse papel para perceber exatamente o que é que ele escreve, mas a informação que vou tendo é que é mais uma opinião, um parecer, relativamente pouco fundamentado, do que, propriamente, uma auditoria.

Como aqui já referi, é muito difícil conciliar a opinião de que os aviões que chegaram à TAP são mais caros do que a média do mercado, com todos os controlos que eu já aqui elenquei, verificados entre 2014 e 2020, e até com as próprias contas apresentadas recentemente pelo CFO relativamente à TAP, que indicam que a TAP tem uma estrutura operacional tanto de receitas, mas, sobretudo, de custos, que é a mais competitiva da Europa e o único custo que está excluído desta análise é o *fuel* — chama-se isto CASK

(*Cost for Available Seat Kilometres*), é o termo internacional usado.

Portanto, não consigo perceber como é que esse papel feito a pedido casa com os indicadores apresentados pela administração da TAP recentemente.

Há uma coisa, no entanto, que eu creio que é natural: no âmbito do processo de reestruturação da TAP, foi pedido à administração da TAP que procurasse reduzir custos junto de todos os seus fornecedores e, portanto, eu considero normal, natural, e até profissional, que um conselho de administração e as suas equipas, tendo este mandato de reestruturar e cortar custos, tenham procurado cortar custos não só onde é, às vezes, mais fácil, que é nos trabalhadores, mas também nos fornecedores e tenham procurado elementos, matéria, para poderem renegociar os contratos que tinham com os diversos fornecedores — e a Airbus é um dos principais fornecedores, se não o principal fornecedor da TAP.

E, portanto, percebo aquilo que o Conselho de Administração da TAP fez dentro deste âmbito; daí a que esse papel possa ser considerado uma auditoria e possa contradizer um processo de oito anos validado por três auditoras independentes em 2014 vai um longo caminho.

Quanto à sua última pergunta, não, não fui contactado pelo Ministério Público.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Doutor, vou fazer aqui um pequeno exercício de raciocínio complicado, confesso-lhe que, para mim, é um *puzzle* muito difícil de montar, mas peço-lhe, primeiro, a sua atenção e, depois, a sua resposta dentro do que conseguir.

De 2015 a 2017, Lacerda Machado é consultor do Governo, ao que parece sem contrato, sem remuneração; em 2017, Pedro Marques, Ministro das Infraestruturas, nomeia Lacerda Machado para o Conselho de Administração da TAP, supostamente por ser um dos maiores peritos em

aviação, perito esse que diz que o melhor negócio da TAP em 50 anos foi a compra da VEM Brasil; por sua vez, Mário Centeno disse aqui esta semana que o negócio da VEM foi desastroso, não foram estas as palavras, mas foi mais ou menos isto.

Tente ajudar-me a perceber isto: como é que Lacerda Machado, que era o homem de grande confiança de António Costa, e Mário Centeno, n.º 2 de António Costa no Governo, têm opiniões tão dispares e, depois, vem o Ministro, que empurra Lacerda Machado, certamente para o lugar que queria, na Administração da TAP, e que é o Ministro responsável por dar de bandeja mais de 220 milhões de euros a um privado, que, felizmente, não foram 220, foram só 55 milhões.

Consegue explicar-me este romance todo entre estas quatro pessoas?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Não, não quero. Eu tenho respeito por todas as pessoas de que falou, apesar de ter discordâncias sérias com algumas delas, que já aqui me manifestei.

Para mim, é muito importante que os políticos, quando divergem, se respeitem, porque quando os políticos não se respeitam, é muito difícil pretenderem ser respeitados pelo povo português.

Portanto, não vou aqui tecer declarações menos abonatórias sobre pessoas que têm opiniões ou que fizeram coisas completamente diferentes daquelas que eu penso ou que eu teria feito. Acho que o Dr. Lacerda Machado, nesta matéria do negócio no Brasil, está um bocadinho sozinho, porque eu não vi nenhum membro do Governo atual, nem dos passados, ter validado o negócio da VEM.

O Dr. Lacerda Machado defendeu o negócio, dizendo: bom, se não fosse a compra da VEM, que custou 1000 milhões de euros à TAP, nós não teríamos tido o êxito que estamos a ter no Brasil.

Bom, mas se tivessem perguntado ao Eng.º Fernando Pinto em 2006

se pagava 1000 milhões de euros para poder começar a voar para o Brasil, com certeza que ele teria dito que nem pensar! Portanto, eu não sei com que intenções o negócio foi feito, mas é possível já em 2022 fazer a autópsia desse negócio: ele custou-nos 1000 milhões de euros e as empresas, num mercado concorrencial e aberto, devem procurar ganhar quota de mercado, ganhar *slots*, ganhar rotas pelas suas competências e não através destas negociações em que dizem: «dá-me meia dúzia de rotas no Brasil e eu fico-te com esta empresa», que é um buraco enorme e nos vai custar 1000 milhões de euros!

Portanto, dá-me a sensação de que, do ponto de vista empresarial, do ponto de vista económico, é praticamente consensual que se pudéssemos voltar atrás não teríamos feito aquele negócio no Brasil e só razões políticas é que poderão, talvez, ter justificado essa decisão na altura.

Estou de acordo com aquilo que ouvi do Pedro Nuno Santos, do Mário Centeno, do João Leão, para além das pessoas que estiveram comigo no Governo, de o negócio no Brasil ter sido muito negativo para a TAP e, pelo menos até 2015, altura em que eu fui responsável, era responsável pela uma parte substancial dos problemas financeiros da empresa.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Doutor, naturalmente, tenho de partilhar a sua primeira parte da intervenção, quando disse que temos de respeitar toda a gente, independentemente de serem políticos ou não.

Mas, deixe-me dizer-lhe o seguinte: da mesma forma que eu coloco questões que têm a ver com governos mais recentes também posso ir mais atrás, a 2007, quando a VEM Brasil, começou a dar prejuízo, ou melhor, nunca deu lucro, de 2007-2008 em diante.

Pergunto: porque é que o Governo de Passos nunca fez nada em relação a isto? Porque é que deixou andar?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — A nossa opção, a nossa prioridade era privatizar a TAP, incluindo a VEM.

Francamente, fechar a operação do Brasil em 2011 ou 2012 iria ter custos muito substanciais, tanto do ponto de vista económico e financeiro, como do ponto de vista político, pois era uma operação muito complicada de fechar. Não foi por acaso que o Dr. Lacerda Machado, curiosamente, disse, «ainda bem que foi a Europa que nos obrigou a fechar essa operação».

A nossa prioridade era privatizar a TAP. Como se sabe, com o Governo do Dr. Pedro Passos Coelho houve logo uma primeira tentativa de privatização em 2012, que não teve sucesso, depois houve outra que teve sucesso em 2015 e aquilo que nós queríamos era privatizar a TAP no seu todo, transportando esse problema para a nova estrutura acionista, onde o Estado esperava, a prazo, não ter nenhuma presença.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Mesmo sabendo que isso ia implicar a redução do valor de negócio?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Necessariamente. É evidente que se nós tirássemos a VEM do perímetro da TAP, isso significava uma valorização da TAP em algumas centenas de milhões de euros. Não lhe sei precisar o número — neste momento, não tenho aqui as avaliações —, mas o valor negativo da TAP estava justificado, sobretudo, pela sua atividade no Brasil.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Doutor, vou concluir esta primeira ronda só com mais uma questão.

O Sr. Doutor tocou há pouco em dois pontos que eu trazia aqui preparados para lhe falar, mas, de forma ligeiramente diferente.

O Tribunal de Contas, no seu relatório, disse e concluiu, naturalmente,

que este negócio da reversão da privatização se traduziu num prejuízo claro para o Estado, para as contas públicas, foi mais ou menos este o termo, que o capital próprio positivo iria ocorrer a partir de 2022 e que, a partir dessa data, se começaria a distribuir dividendos, e é esta, precisamente, a altura em que o Governo de António Costa inicia um processo de privatização.

Ora bem, depois de 3,2 mil milhões de euros dos contribuintes injetados na empresa, quando a empresa antecipa a projeção de margem de lucro de 2025 para 2022, quando a empresa começa a distribuir dividendos, é nesta altura que se vende a empresa. Pergunto-lhe: a culpa é do Passos ou é do Costa?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, vou divergir de si: eu acho que é precisamente numa altura em que a empresa está nesta trajetória positiva que se deve procurar vender, porque quando vendemos uma empresa, nós estamos a vender os *cash-flows* futuros da empresa.

O que o Governo vai fazer, se conduzir bem a operação, é descontar, antecipar, aquilo que é a expectativa futura dos acionistas para a empresa. Portanto, acho que este é um momento bastante oportuno e nesta matéria estou totalmente alinhado com aquilo que o Governo vai fazer, ou pretende fazer, não conheço o modelo, portanto também terei de ver o detalhe do modelo de privatização, mas acho que esta é uma boa altura para privatizar a TAP, ou procurar privatizar a TAP, comparar as ofertas que surgirem com aquilo que seria o valor da empresa no Estado. E acredito que, tendo a TAP um acionista independente do Estado, com capacidade de recrutamento de gestores do setor em determinadas tarefas, que não estejam permanentemente a ser questionados, com sinergias próprias, com uma maior utilização dos seus serviços de engenharia e manutenção, com uma boa exploração do *hub*, a TAP pode ser potenciada.

Acho que, nesse aspeto, todas as pessoas que têm tido responsabilidades governativas acabam por concluir o mesmo.

Nem sempre partem do mesmo princípio, é verdade. Há uns anos, o Dr. António Costa defendia que a TAP tinha de ser essencialmente uma empresa pública. Mas, depois de estarem uns anos em funções, de estudarem os dossiês, de perceberem como é que funciona este setor tão específico, chegam à conclusão de que é preferível — para a TAP e para assegurarmos o seu futuro, o seu desenvolvimento, a sua correta capitalização e modernização — a TAP ter um parceiro privado do que pertencer exclusivamente a capitais públicos.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Bruno Dias, se faz favor.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, antes de começar as minhas questões e antes de começar a fazer as perguntas ao Dr. António Pires de Lima, que cumprimento, assim como o Dr. Carlos Lopes, queria fazer uma solicitação ao Dr. António Pires de Lima.

Ouvimos todos, quando o Sr. Deputado Paulo Rios de Oliveira, do PSD, fez uma pergunta que tinha a ver com uma carta enviada pelo Eng.º Fernando Pinto ao Governo a 4 de novembro de 2015, o Dr. António Pires de Lima responder: «Não só conheço a carta como a tenho aqui, na minha posse.»

Queria pedir-lhe que a pudesse facultar à nossa Comissão de Inquérito, mesmo até durante os trabalhos desta reunião, porque é um documento de que já falámos muitas vezes, de que já ouvimos falar muitas vezes, mas não temos o documento. Portanto, agradecíamos muito, e seria útil para toda a Comissão que pudéssemos ter uma cópia desse documento.

O Sr. **Presidente**: — Ficaré ao critério do Dr. António Pires de Lima esta solução...

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, eu não tenho nenhum problema em partilhar esta carta. Estou só aqui a garantir que ela não é matéria confidencial, classificada. Mas, tendo-a eu, não será, com certeza.

Ela consta dos arquivos da PARPÚBLICA, que estão aqui na Comissão, portanto, estranho muito que o Sr. Deputado me esteja a pedir a cópia de uma carta que devia constar dos arquivos desta Comissão. Em qualquer caso... Não está?

Se o Sr. Presidente me permite, eu não tenho nenhum problema...

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, então.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Gostava depois de a recuperar, mas não tenho nenhum problema...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Irá recuperar, com toda a certeza.

Sr. Presidente, mesmo ainda antes de entrar nas perguntas, queria só assinalar esta observação que o Dr. António Pires de Lima acaba de fazer, sobre ser de estranhar que estejamos agora a dizer que não temos o documento.

A PARPÚBLICA enviou para cá, dizem o Dr. Carlos Lopes e o Dr. António Pires de Lima, e, vai-se a ver, a Comissão não tem. E não sou só eu que digo, está confirmado. Ao longo desta primeira ronda, vamos voltar a esse tema dos documentos, que supostamente devíamos ter cá, da PARPÚBLICA sobre esse assunto.

Ora bem, eu queria só então confirmar que quem facultou a cópia dessa carta ao Sr. Dr. António Pires de Lima...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, só lhe queria fazer uma pergunta. Quando entender que vai começar a sua interpelação, diga-me, para podermos começar a...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Muito bem. Peço desculpas, Sr. Presidente.

Posso começar agora. Pode começar agora a contar o tempo, com certeza.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, muito obrigado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Dr. António Pires de Lima, então, a cópia da carta do Eng.º Fernando Pinto que recebeu foi facultada pela PARPÚBLICA, certo?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Não.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pode-nos dizer quem é que lhe facultou a carta?

É que uma coisa é o arquivo que os ex-governantes têm o direito a manter das decisões que tomam. Se o ex-Ministro guarda consigo cópias de documentos por ele assinados, é a coisa mais natural que toda a gente já viu.

O que eu nunca tinha visto era uma carta enviada por um seu sucessor, que o senhor tem e que nós não tínhamos. Acho que era mesmo importante percebermos como é que isto aconteceu.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — A carta, consegui obtê-la recorrendo, obviamente, a pessoas que estão no direito de ter a carta e que tiveram acesso à carta, na medida em que me fui preparando para esta Comissão, para os trabalhos desta Comissão.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então, vamos deixar isso por agora. Não quero estar a aprofundar essa questão agora, mas também...

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Espero não ter cometido nenhuma ilegalidade, mas, em qualquer caso, já foi útil, porque vai-lhe permitir a si ter a carta, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O senhor ter cá a carta foi muito útil para nós. O problema é nós não termos e o senhor ter, porque isto devia ser ao contrário, nós é que a devíamos ter. Se o senhor tinha, isso já é outro assunto.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, o facto de o senhor não ter não significa que eu não possa ter, digo eu, mas, em qualquer caso, fico muito contente porque agora tem a carta também.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É, eu tenho pouco tempo, não vou para já desenvolver mais este tema.

Vou voltar ao tema da PARPÚBLICA e das cartas da PARPÚBLICA, vou, sim senhor. Aliás, vou já a ele. Aliás, vou já a ele, e agora quero pedir uma interrupção na contagem do tempo, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — O tempo está parado, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nós vamos dar entrada, na Comissão, de um requerimento dirigido ao Tribunal de Contas e à PARPÚBLICA.

Isto porquê? Porque já ficámos a perceber que, por algum motivo que é impossível apurar apenas com a documentação que temos cá, a documentação enviada pela PARPÚBLICA à Comissão em 2023 não corresponde aos vários pontos com o índice de documentos supostamente enviados ao Tribunal de Contas em 2015.

O que é que isto significa? A PARPÚBLICA enviou-nos, a nosso pedido, aquilo que tinha sido mandado ao Tribunal de Contas, mas lá consta um índice com documentos que nós não temos e nós temos cá documentos que não constam desse índice.

Portanto, há dois conjuntos de documentação, que são incoerentes com aquilo que a PARPÚBLICA enviou. Podíamos acrescentar ainda uma terceira saída de documentação da PARPÚBLICA, que foi indiretamente parar ao Dr. António Pires de Lima, mas isso agora não vem ao caso.

O que vem ao caso é que, sobre a questão que é relevante para a matéria a apurar por esta Comissão de Inquérito, que é a famosa transparência dos factos relativamente aos fundos Airbus, nós recebemos uma documentação e o Tribunal de Contas recebeu outra, não incluindo alguns documentos que supostamente teriam sido enviados.

E é por isso que vamos dar entrada deste requerimento à Comissão Parlamentar de Inquérito, para que haja uma listagem nominal e perceptível de todos os documentos e ficheiros existentes no Tribunal de Contas, mas também para o envio da documentação e dos ficheiros que a PARPÚBLICA efetivamente enviou à Comissão e enviou ao Tribunal de Contas em 2015, porque esta matéria é mais relevante do que possa parecer à primeira vista.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, como é habitual, logo que chegue será distribuído e será votado, com certeza, na próxima reunião.

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

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Se me permite, só...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Com certeza, faça favor.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Só para lhe dizer, sobre os documentos que pude recuperar da PARPÚBLICA, alguns, tinha-os eu, porque eram do meu tempo, outros, obtive-os através da ex-Secretária de Estado do Tesouro, Isabel Castelo Branco.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Obrigado.

Antes de fazer a pergunta que tenho preparada para colocar, não queria deixar de fazer a seguinte observação: o senhor disse há pouco, respondendo a outro Deputado, que o PCP — e referiu-se também ao BE, — conviveu pacificamente com a gestão da TAP depois de 2015, durante a governação do PS.

Ora, se não foi isto que disse, então importa esclarecer, porque mesmo sobre a presença de Fernando Pinto e outros naquela gestão privada após 2015 está amplamente documentada a posição do PCP, portanto, numa comissão de inquérito, ao fim destes anos, esclarecidas que estão as posições, é escusado estarmos a fazer esse tipo de debate e é escusado termos de corrigir o Dr. António Pires de Lima relativamente a esse tipo de afirmações.

Queria só pedir-lhe que, ultrapassado o episódio, esclarecida a situação, não tenhamos de voltar a essa matéria sobre o que foi o combate do PCP relativamente à própria opção política que prevaleceu a partir de 2015.

Agora a pergunta sobre os A350 e os fundos Airbus.

A primeira proposta vinculativa para a privatização da TAP, de 15 de maio de 2015, incluía a proposta da DGN, de David Neeleman, de comprar à TAP, com o acordo da Airbus, a sua posição no negócio dos A350 por 132 milhões de euros — a proposta é em dólares, 150 milhões de dólares.

Confirma isto? Isto é do tempo da sua governação.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Na primeira proposta propunha-se comprar o contrato dos 12 aviões A350 por 150 milhões de dólares. É isso que está escrito na página 12 — página 9, perdão, página 9.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Muito bem. Confirma-se, então, o que dizemos.

Ora, a 5 de junho, entram as propostas vinculativas revistas, de onde foi retirada qualquer menção aos A350. Os senhores têm dito que é porque os A350 nada valiam, não podiam ser monetizados, mas os papéis contam outra história, dizem-nos que a referência saiu por razões jurídicas, porque seria ilegal. É, aliás, a indicação que resulta da documentação que temos em nosso poder.

Mas o negócio e o seu valor mantiveram-se, pois, como é evidente, o que, em maio, valia 132 milhões de euros — 150 milhões de dólares para Neeleman —, em junho, valia, no mínimo, o mesmo valor para a Airbus. Ou não é assim? É que o ganho para a Airbus é significativo, como, aliás, já nos demonstrou nas suas intervenções.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — A proposta vinculativa que foi aprovada em junho deixou cair esta possibilidade porque ela era ilegal, ou porque não foi considerada aceitável — não sei se se pode usar a expressão «ilegal».

Ela não constituía uma capitalização da empresa, está a perceber? Se eu lhe compro, a si, uma coisa, o senhor recebe dinheiro, mas isso não significa que eu esteja a capitalizá-lo, estou a comprar-lhe um contrato, estou a comprar-lhe um bem. Não é uma capitalização, porque o Neeleman comprava o contrato, mas a TAP perdia o contrato.

Portanto, não era nenhuma capitalização para a TAP. E foi esse entendimento que impediu que esta possibilidade fosse para a frente. Era óbvio. É muito fácil de explicar. Nós explicámos muito facilmente a este potencial comprador que aquilo que ele se estava a propor fazer não podia ser considerado capitalização, e o que nós queríamos era capitalizar a TAP.

A proposta vinculativa final deixou cair esta possibilidade, deixou cair esta possibilidade de compra do contrato dos Airbus, porque esta proposta não tinha pernas para andar, e acabou por focar-se apenas naquilo que era o essencial, que era a capitalização da TAP — salvo erro, 217,5 milhões de euros mais o acesso a uma obrigação —, que depois foi cumprida. Foi cumprida de acordo com os pareceres jurídicos e foi cumprida porque, de facto, o dinheiro entrou na TAP sem a TAP ter renunciado a nenhum contrato.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Antes de continuar, só um parêntesis: estava a ouvir a sua resposta, e uma pessoa que entrasse na sala sem ter ouvido a minha pergunta pensaria que o Dr. António Pires de Lima estava a descrever o adiantamento da Airbus aos A330neo.

De facto, invertendo as posições e dizendo que está a capitalizar com dinheiro que, na verdade, já é do próprio, porque vai pagar os aviões que aí vêm e porque é do comprador, no fundo, isto corresponde àquilo que acabou por acontecer, aquilo que diz que não era aceitável.

Os aviões vinham aí e iam ser comprados. O desconto de quantidade — não estou a falar acima do *fair market value*, o preço de mercado é uma

coisa —, com o preço mais reduzido, ficou para quem? Não ficou para a TAP. Ficou para a TAP, apareceu na TAP na mesma, sob o título de capitalização e prestações acessórias.

Os fundos Airbus, primeiro, sobre o que é que são? Outra parte do negócio dos fundos Airbus, a compra dos A330 e da família A320neo, assemelha-se a que uma empresa pública compre 50 comboios, ou 50 autocarros, e a pessoa encarregada de tratar da compra fique com o desconto de quantidade, ou seja, não a empresa que comprou os comboios, ou os autocarros, mas a pessoa que fez o negócio — um desconto de quantidade, ou de magnitude, como lhe chamou a Airbus.

E eu pergunto: se, como já esclareceu bem, isto não era aceitável em relação ao negócio dos A350, porque é que esta outra modalidade já seria aceitável?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, eu vou responder-lhe, mas vou-lhe ser franco: não acho que eu e o Sr. Deputado alguma vez consigamos estar de acordo relativamente a uma matéria que passa por perceber, ou ter um determinado entendimento, do funcionamento do mercado e de uma certa lógica empresarial.

Vamos lá ver. O Sr. Neeleman, para comprar a TAP, desenvolveu um plano estratégico. Esse plano estratégico passava pelo crescimento da TAP, adquirindo 53 aviões adaptados aos destinos que ele, com a TAP, entendia que valia a pena desenvolver. Isso significou deixar para trás, desistir, da compra de 12 aviões — salvo erro eram 12 — A350, que são aviões de maior curso e muito menos eficientes do que os aviões que acabaram por ser comprados, e comprar 53 aviões.

Com esse movimento, ao longo do tempo, a TAP cresceu 65 %, gerou riqueza para o País, contratou muitos mais trabalhadores, transportou muito

mais pessoas, criou um sistema de valor muito superior àquele que existia quando era só do Estado.

Para além disso, é evidente que houve um fornecedor, o fornecedor escolhido para fornecer os aviões, que foi muito beneficiado, porque, em vez de fornecer 12 aviões A350, forneceu, ao longo do tempo, 53 aviões A320, A321 e A330.

Portanto, aquilo que eu creio que se passou foi que o Sr. Neeleman, um empresário hábil, percebeu: «Eu vou dar dinheiro a ganhar à Airbus, 1000 ou 2000 milhões de euros. Portanto, vou pretender que uma parte dessa riqueza seja distribuída por mim.» Não se pode levar isso a mal, acho eu. Normalmente, os empresários, para chegarem à condição que têm, têm de ter algumas qualidades. A mesma coisa se passa com os políticos: um político, para chegar a primeiro-ministro, tem de ser hábil também.

Esta riqueza não foi retirada da TAP, ela foi é dividida entre a Airbus e o Sr. Neeleman. Aquilo era dinheiro da Airbus, que a Airbus acedeu ceder ao Sr. Neeleman face à magnitude da compra que ele acabou por fazer com o novo plano estratégico. Com isso, beneficiou a Airbus, beneficiou o Sr. Neeleman e, vai desculpar-me que lhe diga, beneficiou muito a TAP, porque a TAP em 2019 era completamente diferente da TAP em 2015, beneficiaram muito os empregados da TAP, porque viram os seus salários aumentados e houve mais 2000 pessoas a trabalhar na empresa, e beneficiou a economia portuguesa.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O senhor diz que não vamos estar de acordo sobre a compreensão do funcionamento do mercado, de uma certa lógica empresarial. Bom, nós estamos aqui, numa Comissão de Inquérito, precisamente por causa de uma certa lógica empresarial.

E agora concentra-se na defesa dessa certa lógica empresarial, como outros também já se concentraram. Lembro-me de o ouvir dizer, na

Assembleia, que era uma opção perfeitamente transparente, que era conhecida de todos os responsáveis e que não devia ser surpresa para ninguém.

Ora, a carta da Airbus de 15 de setembro de 2015, que o Sr. Secretário de Estado afirmou ter recebido a 16 de outubro, começa assim, e vou traduzir livremente o inglês: «A DGN foi convidada a pedir uma carta confidencial, em que a Airbus iria providenciar certas clarificações em respeito aos direitos da TAP em relação ao existente contrato dos A350 e a natureza do apoio à Airbus para os compromissos de capital da DGN para a privatização da TAP.»

E o que eu queria aqui destacar é este «pediram à DGN esclarecimentos sobre os fundos Airbus». Ora bem, só pode ter sido a TAP, a PARPÚBLICA ou o Governo, porque mais ninguém conhecia o processo.

Portanto, como é que compagina isto com a informação dada nesta CPI de que só foi conhecido o tema dos fundos Airbus a 16 de outubro, se havia um pedido de esclarecimento de setembro, enviado por vós?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Um pedido de esclarecimento a...?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — À própria Airbus.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — De que eu tenha conhecimento, não houve nenhum pedido de esclarecimento do Estado português quanto a fundos que desconhecia. Repito: nós só fomos confrontados com a possibilidade da existência de fundos Airbus depois do dia 15 ou 16 de setembro.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Peço desculpa, pediram à DGN.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Pedimos o quê?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pediram esclarecimentos, não à Airbus, mas à DGN sobre os fundos Airbus.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Não, nós pedimos... Nós só fomos confrontados com a possibilidade de fundos da Airbus depois do dia 15 de setembro. Estou a falar daquilo que eu sei. E a formalização desses fundos só nos chegou no dia 15 ou 16 de outubro.

O que aconteceu depois é que, no dia 20 de outubro, nós, através da PARPÚBLICA, pedimos uma série de esclarecimentos, de clarificações, de aprofundamentos relativamente à informação que tínhamos recebido no dia 15 de outubro. Nomeadamente, e naquilo que, para mim, era o mais relevante — e para o Secretário de Estado Sérgio Monteiro também —, precisávamos de saber em maior detalhe as considerações, o conhecimento dos *appraisals* que eram identificados e que justificavam que os aviões iriam chegar à TAP a um preço dentro ou abaixo do preço do mercado, cerca de 4 %.

Essas clarificações só chegaram à PARPÚBLICA no dia 12 de novembro. Eu já não estava no Governo, já nem tive acesso a elas enquanto estive no Governo.

Portanto, o processo começa no dia 15 de setembro e é formalmente comunicado à PARPÚBLICA e, portanto, ao Ministério da Economia, no dia 16 de outubro. No dia 20 de outubro, o Ministério da Economia, a PARPÚBLICA, pede uma série de esclarecimentos, que estão aqui numa carta. O ponto quarto é, precisamente, um maior detalhe dos *appraisals* relativos aos aviões que justificavam o *fair market value*, e a resposta a este pedido de esclarecimento — que, de facto, fizemos, mas que é feito no dia 20 de outubro — surge no dia 12 de novembro.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A questão que se coloca é que há uma carta da Airbus de 15 de setembro de 2015, que o Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro afirmou ter recebido a 16 de outubro, e que não foi enviada para o Tribunal de Contas. E há um conjunto de documentos, alguns dos quais nós temos aqui, que não foram enviados para o Tribunal de Contas.

Eu queria perguntar-lhe se tem algum conhecimento da situação e alguma explicação para a situação, porque isto, de transparência, tem muito pouco.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, a questão agora já é diferente daquela que fez há pouco. Nessa, pelo que eu percebi, estava a criar a insinuação de que o Estado saberia dos fundos Airbus antes de 15 de setembro.

Portanto, eu quero-lhe responder, olhos nos olhos, taxativamente, que não conhecíamos e que não tenho nenhum fundamento para duvidar dessa informação.

Agora, a questão... O Sr. Deputado agora resolveu mudar de discussão. A discussão agora é se a carta da Airbus que acompanhava o documento da Atlantic Gateway e que, de alguma forma, confirmava que a Airbus estaria disponível para dar os tais fundos, chegou ao Tribunal de Contas ou não.

Eu vou-lhe dizer qual é a informação que tenho, porque não fui eu que fiz chegar os documentos ao Tribunal de Contas. A informação que tenho é de que foi partilhada com o Tribunal de Contas toda a informação partilhada entre as partes a partir de, salvo erro, 15 ou 20 de outubro, não sei precisar a data de 2015, e que nessa informação constava um parecer da PricewaterhouseCoopers que validava também a operação como capitalização e que, anexas a esse parecer, estavam a carta de David

Neeleman, a carta da Atlantic Gateway, assinada pelo Sr. Pedrosa, e a carta da Airbus.

Essa é a informação que eu tenho. Mas compreenda, não posso garantir tudo, porque não fui eu que enviei essa informação e eu já não estava sequer no Governo. Saí do Governo no final de outubro, e não estava já no Governo quando a informação foi enviada para o Tribunal de Contas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Há dois temas aqui, mas não há uma fuga de um tema para o outro porque os dois temas estão interligados. Um é o conhecimento e o acompanhamento que o Governo tinha deste processo, nomeadamente quanto à participação da Airbus na suposta capitalização e no dinheiro que o Sr. Neeleman ia ter para comprar a TAP, com dinheiro que não era dele — com dinheiro que não era dele! E o outro tema é o facto de tantas vezes os senhores dizerem que isto era perfeitamente transparente, que toda a gente sabia disto e que estava à vista de toda a gente, mas que, vai-se a ver, não estava.

E foi por isso que coloquei estas duas questões, nomeadamente esta de uma carta que é enviada pela Airbus a 15 de setembro a dizer que a DGN foi solicitada a requerer uma carta confidencial da Airbus para esclarecimentos relativamente à natureza do apoio. O apoio quê? O apoio moral? Não, apoio financeiro para os compromissos de capital da DGN! Ou seja, fundos Airbus, Dr. António Pires de Lima. Eles foram batizados mais tarde, mas já tinham nascido antes. É esta a questão.

Portanto, julgo que a questão está esclarecida e julgo que o conhecimento que o Governo tinha também está claro, bem como a forma como o pedido de esclarecimento era sobre um tema que, olhando para os papéis, para as palavras e para as frases, corresponde ao financiamento da Airbus a esta operação. E isto é uma evidência.

Aquilo que se coloca é que, quando o Secretário de Estado do Governo breve que lhe sucede, Miguel Pinto Luz, quis sublinhar a transparência do processo de privatização, deu o exemplo da existência de uma comissão de acompanhamento da privatização. O seu relatório nunca foi publicado, não sei se foi lido, o Ministro Pedro Marques não o tinha lido, mas a CPI arranjou uma cópia, e tão-pouco fala dos fundos Airbus.

Eu pergunto se esta situação se enquadra ou não naquele conceito de transparência deste processo que os senhores têm vindo a apresentar.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, não é pelo facto de o Sr. Deputado falar de uma forma vigorosa...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Olhe quem fala, só respondi ao seu tom!

O Sr. **Presidente**: — Falam os dois, portanto...

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Não, mas eu gosto.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Só quis retribuir a simpatia!

Risos.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Não me estou a queixar, não me estou a queixar. Tenho muito apreço por si, como sabe.

Mas não é pelo facto de o Sr. Deputado falar de uma forma vigorosa que aquilo que diz vigorosamente passa a ser realidade. A vida é um bocadinho mais complicada do que isso, como o Sr. Deputado sabe.

Portanto, repito: nós, no Governo, naquilo que diz respeito ao Ministério da Economia, e penso que isso é genérico a todo o Governo, só

tomámos conhecimento informalmente da possibilidade de existência de fundos Airbus — e verbalmente — depois de 15 de setembro, e só fomos confrontados formalmente com essa possibilidade com a carta enviada à PARPÚBLICA no dia 15 ou 16 de outubro. Foi a 15 de outubro.

Relativamente aos fundos Airbus, também acho extraordinário que haja meio mundo a dar nota, ou a dizer, dois, três, quatro, cinco, seis, sete anos depois, que não conhecia os fundos Airbus.

Vamos lá ver, os fundos Airbus constaram da informação, segundo aquilo que me foi explicado, que a PARPÚBLICA transmitiu aos novos responsáveis dos Ministérios das Infraestruturas e das Finanças na reunião que teve a 9 de dezembro de 2015. Os fundos Airbus constaram de todos os arquivos que existem na PARPÚBLICA.

Mesmo não tendo dado a relevância que talvez se justificasse dar à troca de informação que foi feita pela PARPÚBLICA, o Ministério das Infraestruturas reconheceu que sabia dos fundos Airbus, salvo erro, desde janeiro de 2016.

O Dr. Lacerda Machado confirmou nesta Comissão que também conhecia os fundos Airbus desde meados de 2016, e até expressou que a existência destes fundos foi muito favorável para a TAP.

Eu não consigo perceber como é que funcionava, nem tenho de explicar, do ponto de vista de comunicação interna, o Governo socialista que procedeu à recompra da TAP.

Mas a questão dos fundos Airbus nunca foi um assunto escondido, nunca foi um assunto confidencial. Foi uma matéria que transitou nas informações normais, que está nos arquivos da PARPÚBLICA, que era do conhecimento desses responsáveis políticos que reconduziram a recompra.

E nunca foi tema porque, na minha perceção, todas as pessoas entenderam que a existência desses fundos, assegurado que os aviões eram comprados a preços de mercado, não representava um problema.

Podemos ter diferentes opiniões subjetivas relativamente à forma como esses fundos surgem e se justificam, mas não representavam um problema. Só passou a ser uma matéria de discussão pública quando, em 2020 ou 2021, surgiu um parecer, que não é bem uma auditoria, dando nota de que, possivelmente, os aviões da TAP poderiam estar a ser comprados, ou tinham sido comprados, acima dos preços de mercado.

Isto não foi tema durante muitos anos não porque não fossem conhecidos, porque as pessoas tinham, todas elas, a possibilidade de consultar os documentos, de aprofundar os documentos, de fazerem as questões que quisessem. A verdade é que nunca foi tema porque, até há muito pouco tempo, não houve ninguém que questionasse a compra dos aviões da TAP e os preços a que eles entraram na companhia.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nessa parte, estou de acordo consigo.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Disse que nessa parte estava de acordo comigo?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu digo que... Sr. Presidente, dá-me licença?

Agradeço as questões que me colocou e passo a responder.

Risos.

Se me dá licença, quando o Sr. Dr. António Pires Lima diz que, durante vários anos, isto não foi tema porque os responsáveis políticos não punham em causa, nós tivemos aqui o Dr. Pedro Marques que nos confirmou o que acaba de dizer, o que não isenta de responsabilidades aqueles que diretamente participaram neste negócio escandaloso.

O Sr. **Presidente**: — Dr. António Pires Lima...

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Queria só, para terminar, dar nota de que no próprio relatório e contas da TAP, produzido todos os anos, por exemplo, naquele que eu tenho aqui, Demonstrações Financeiras Consolidadas em 31 de dezembro de 2018, é dada notação dos compromissos de compra dos aviões.

Portanto, este tema dos fundos Airbus era necessariamente conhecido por quem fazia e assinava os relatórios e contas da TAP todos os anos.

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

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, cumprimento-o, bem como o Dr. Pires de Lima.

Queria fazer várias perguntas sobre esta matéria dos fundos Airbus.

A sequência cronológica da relação da Atlantic Gateway com a PARPÚBLICA, com o Estado português, mostra que houve uma primeira tentativa de vender a ideia de recompra pela Airbus dos aviões A350 e a compra dos mais de 50 A330neo numa primeira proposta apresentada pela Atlantic Gateway. Esta proposta foi, depois, apreciada negativamente pela PARPÚBLICA e levou à proposta melhorada e à sua aceitação por parte da PARPÚBLICA e do Governo português e que teve como consequência o acordo de venda direta de 24 de junho de 2015.

Tem consciência e informação deste processo?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Em primeiro lugar, muito obrigado pelas suas perguntas, Sr. Deputado. É um prazer, obviamente, pela

primeira vez, ser interpelado pelo Bloco de Esquerda, dado que, na Comissão de Economia, optaram por não fazer nenhuma pergunta.

Aquilo que se passou foi o que expliquei há pouco. Na proposta vinculativa, na primeira proposta não melhorada por parte da Atlantic Gateway, na página 9, está descrito o plano de capitalização.

A Airbus propunha-se comprar o contrato — não eram os aviões, era o contrato — dos aviões A350 por 150 milhões de dólares. E achava que, ao fazer essa compra... Porque esse contrato, de acordo com o Sr. Neeleman, e dado que a Airbus não permitia a sua monetização, não tinha valor nenhum. Portanto, estava a comprar uma coisa à TAP que, achava ele, para a TAP não tinha valor nenhum, que era o contrato dos 150 milhões de dólares.

E também pretendia que, ao fazer esta compra de contrato por 150 milhões de dólares, este valor funcionasse como parte do capital que ele tinha de meter na TAP.

Portanto, foi essa a operação que foi considerada não aceitável pelos nossos assessores jurídicos, pela PARPÚBLICA e, desde logo, pelo Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro e por mim próprio, porque aquele contrato que existia na TAP era constituído por ativos e passivos e não era uma forma adequada a compra deste contrato servir de capitalização. O dinheiro tinha de chegar de outra maneira, não podia chegar daquela.

Havia outros aspetos que tinham de ser melhorados, mas foi este aspeto crítico que inviabilizou a aceitação da primeira proposta vinculativa.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E nesse processo de privatização em particular, tinha vários candidatos, o que levou a uma escolha entre os vários candidatos.

O Sr. Dr. **Antônio Pires de Lima**: — Exato, havia dois candidatos. Era ótimo que a TAP pudesse, na altura, ter mais candidatos, mas só havia dois.

A TAP não era uma empresa especialmente apetecível, atendendo aos resultados que tinha e à operação que tinha no Brasil. Portanto, havia, basicamente, dois candidatos e a outra proposta alternativa também tinha uma série de temas e problemas que levaram a que não fosse aceite, ou pelo menos a que a PARPÚBLICA entendesse que, para poder ser considerada, tivesse de ser melhorada.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E o que levou à escolha da proposta da Atlantic Gateway foi essa nova forma de capitalização que apresentaram em junho de 2015?

Pausa.

O Sr. Dr. **Antônio Pires de Lima**: — Peço desculpa, mas tenho de recuperar o documento que apresentei em Conselho de Ministros em junho de 2015, que está aqui.

Então, as duas empresas apresentaram, depois, propostas melhoradas, salvo erro, no dia 5 de junho, e a PARPÚBLICA pronunciou-se sobre essas duas propostas no dia 10 de junho.

Portanto, o que tivemos em competição para tomar a nossa decisão foram duas propostas em que a proposta da Gateway era, do ponto de vista de capitalização, muito mais clara e muito mais rápida do que a proposta da SAGEF.

Aliás, a SAGEF insistia ainda em fazer esforços de capitalização através de aviões, que eu nem sei se não eram já usados, o que não foi

considerado aceitável. Portanto, uma parte da capitalização que se propunha fazer era em espécie.

A proposta da Gateway, que tinha 217 milhões de euros de prestações suplementares, contribuições em novo capital e 120 milhões de euros de um instrumento convertível, que na altura era da Cerberus e depois passou a ser da Azul, foi considerada a melhor proposta em vários vetores.

No vetor do plano estratégico, entendia-se que o plano estratégico que era oferecido de crescimento e desenvolvimento, nomeadamente privilegiando não só o Brasil, mas os Estados Unidos da América, para além das ligações à Europa, era o que mais se adequava à ideia que existia de desenvolvimento da TAP, e foi o plano que mereceu nota mais positiva pela Administração da TAP.

O plano de capitalização, para uma empresa com muito poucos recursos e que vivia com as dificuldades financeiras da TAP, era muito importante. Era um plano muito mais sólido do que aquele que foi apresentado pelo seu concorrente, dado que o dinheiro que a Atlantic Gateway se comprometia a colocar na TAP era colocado quase todo no momento da privatização, que aconteceu em novembro, e durante o ano de 2016.

Havia uma injeção significativa, de 338 milhões de euros entre capital e obrigações, que foi introduzida na TAP e que foi reconhecida, depois, na auditoria pelo Tribunal de Contas.

Portanto, plano estratégico e capacidade de capitalização foram os critérios fundamentais para a escolha que foi feita.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então devemos levar a sério um documento que foi entregue no dia 24, no mesmo dia em que foi assinado o acordo de venda direta da TAP, pela Atlantic Gateway, quando referia os esclarecimentos relativos ao plano de capitalização.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Exato, Sr. Deputado.

Por acaso não sei se o tenho aqui, mas conheço esse documento, e o que esse documento assume — penso, aliás, que é validado por algumas instituições financeiras — é a capacidade da Atlantic Gateway capitalizar a empresa com fundos próprios. E, como verá mais à frente, esse entendimento não é incompatível com aquilo que depois veio a acontecer com os fundos Airbus.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Continuando a sua explicação, confirma então que todos os montantes a serem injetados pelo grupo Barraqueiro pela DGN, são indicados, nesse documento, como capitais próprios de ambas as empresas e estavam, na sua capacidade financeira, devidamente evidenciados nas cartas de conforto.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Isso não significa, da leitura que qualquer especialista poderá fazer desses documentos, que esses fundos estivessem em qualquer conta bancária dessas empresas ou nessas instituições.

O que essas instituições financeiras estavam a dizer é que confiavam na capacidade de capitalização através de fundos próprios, como muito bem diz, das entidades que estavam a comprar a TAP nesse momento.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E essas cartas de conforto, como estava a referir, foram assinadas por três bancos: o DVB Bank, alemão, que assegurava 150 milhões de euros ao consórcio de Neeleman, a DGN, mais 76 milhões para aplicar em prestações suplementares da TAP, e o Montepio, que garantia a sólida condição financeira do grupo Barraqueiro com 12,5 milhões de euros.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Exato.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Esse compromisso de capitais próprios, diz o Sr. Doutor, na sua interpretação, não obrigava a que fossem referidos na carta estes capitais, os capitais a serem usados para o efeito?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Não é a minha interpretação, é a interpretação dos advogados, porque eu não sou jurista.

A interpretação dos advogados é de que a utilização de fundos Airbus, dentro daquela especificidade que foi conhecida, era dinheiro da Atlantic Gateway, a partir do momento em que foi transferido da Airbus para Atlantic Gateway, e que, portanto, eram fundos próprios da Atlantic Gateway.

Aliás, repare que o compromisso assumido foi de capitalização de 30 anos. Infelizmente, o Sr. Neeleman não esteve 30 anos na TAP, mas se ele e o Sr. Barraqueiro tivessem estado 30 anos na TAP...

O Sr. Dr. **Carlos Lopes**: — O Sr. Pedrosa!

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — O Sr. Pedrosa, o Sr. Barraqueiro... Peço desculpa, já são...

Risos.

Peço desculpas, mas já são algumas horas.

Mas se o grupo Barraqueiro e o grupo Neeleman tivessem estado 30 anos na TAP e tivessem tido a oportunidade de recuperar esses 217 milhões de euros, esses 217 milhões de euros iriam para as contas deles, eram deles. Quer dizer, tinham sido dados pela Airbus à Atlantic Gateway como parte

integrante do negócio de compra de 50 aviões, porque isso justificou um ganho, porventura, muito substancial na Airbus e foram considerados pelos advogados como fundos próprios da Atlantic Gateway, a partir do momento em que chegaram à Atlantic Gateway.

Portanto, não é uma consideração minha. Nessas matérias, sou muito cauteloso, até porque, como deve compreender, dada a minha formação de gestor — não sou jurista —, muitas destas discussões são para mim bastante novas e complexas.

Mas o entendimento dos juristas é de que, não se tratando de assistência financeira, estes fundos, de facto, a partir do momento em que foram dados pela Airbus à Atlantic Gateway pertenciam a esta e não tinham de ser devolvidos à Airbus.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — A frase típica desta Comissão é «eu não sou jurista» e eu também acompanho a mesma frase.

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

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — No entanto, juristas da Serra Lopes, Cortes Martins & Associados disseram exatamente o contrário daquilo que o Sr. Doutor acabou de dizer. Para juristas há ideias diferentes, até consoante os juristas que se usem, mas o Sr. Doutor deu um salto temporal que não dependia da minha pergunta. A minha pergunta é relativa a junho de 2015, à indicação da forma de capitalização empresa apresentada pela Atlantic Gateway e à relação dessa forma de capitalização com a decisão de dar a este consórcio a vitória na privatização da TAP.

Por isso a pergunta, que é simples, é se estava prevista, e fazia parte dessa decisão, uma forma de capitalização que não foi aquela que foi cumprida posteriormente.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Aquilo que estava previsto na atribuição da proposta vencedora era a capitalização, os fundos de que falámos, portanto, 217 milhões de euros em prestações suplementares ao longo do ano de 2015 e 2016, considerando que esses recursos eram próprios da Atlantic Gateway e as cartas de conforto são um proforma importante, porque, no fundo, são entidades financeiras que nos vêm atestar — elas não estão necessariamente a dizer que o dinheiro vai ter origem nelas, pode ter ou não —, em último recurso, que a instituição que está a comprar tem condições para assumir o compromisso que está no contrato de venda.

Só mais uma coisa, porque fez aqui um comentário antes, que eu gostava de esclarecer, até porque conheço bastante bem o Dr. Luís Miguel Cortes Martins, que fez o parecer que diz que é diferente do parecer, e até já tive a oportunidade de trocar opiniões com ele sobre este tema, e os pareceres são os mesmos.

Tanto a Vieira de Almeida como a Serra Lopes dizem que se os aviões chegarem à TAP acima do valor do mercado, a operação é ilegal, porque conforma uma assistência financeira. A Vieira de Almeida diz que a operação é legal porque toda a informação que tem é de que os aviões estão a chegar a um *fair market value*, ou abaixo do preço marcado. É a informação que lhe é dada pelos *appraisals* que foram apresentados em 2015 e é dada pelo Conselho de Administração da TAP.

A informação que o Dr. Luís Miguel Cortes Martins recebeu é desse papel, que não é uma auditoria, dado pela TAP, de que os aviões chegaram acima do preço do mercado. Mas eu não creio que exista nenhuma divergência de opinião entre a Vieira de Almeida e o Luís Miguel Cortes Martins. Ambos concordam que a operação é legal se os aviões chegaram a preço de mercado, ambos dizem que a operação é ilegal se os aviões

chegaram acima do preço de mercado e se a TAP financiou a Airbus na entrega de dinheiro ao Sr. Neeleman.

Essa é que é a questão básica, não creio que existam duas opiniões sobre esta matéria. Todos os juristas que eu tenho consultado sobre este tema garantem que a operação é legal, sempre e quando os aviões tenham chegado à TAP a *fair market value*.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, então imaginemos que lhe vou comprar uma empresa e essa empresa vai fazer uma encomenda ali ao Sr. Presidente da Comissão. E eu digo ao Sr. Presidente «se eu lhe comprar 50 aviões vai fazer um grande negócio» e ele diz «sim, vou fazer um grande negócio», ao que eu digo «então eu ponho a empresa que eu vou comprar a comprar-te 50 aviões. Quanto é que tu me pagas a mim?», ele poderá dizer «olha, dou-te 224 milhões de euros.» Eu, depois, agarro nesses 224 milhões de euros e meto na empresa. O que é que é o *fair market value* aqui e em que parte é que eu estou a usar dinheiro meu para comprar e que não é dinheiro da TAP?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, o *fair market value* é avaliado por critérios bastante objetivos. Há entidades de *appraisals* de cada setor de aviões que fazem esse exercício; e foi isso que aconteceu nessa altura.

Aquilo que aconteceu quando esta hipótese de capitalização da empresa surgiu foi a utilização de três empresas de *appraisal*, que estão bastante bem cotizadas e valorizadas. Fizeram, cada uma delas, três avaliações para cada um dos três modelos de aviões que se pretendiam comprar, e as três chegaram à conclusão de que o preço dos aviões que iam chegar à TAP estava em linha — ou até estava ligeiramente abaixo — com aquilo que era o preço do mercado.

Portanto, isto não é um exercício subjetivo a que um ministro se dedique. Um ministro, pelo menos no meu caso, não compra aviões, não se dedica a essas elaborações mentais, há entidades credíveis, sérias, certificadas que fazem esse exercício. Essas três entidades deram nota de que o preço a que os aviões iam chegar à TAP estava dentro daquilo que é o conceito de *fair market value*, inclusive, significava uma poupança de 4 %, 233 milhões de euros, relativamente àquilo que era o *fair market value*.

Com base nessa informação, a Vieira da Almeida também entendeu que o negócio, que aquela forma de capitalização, era legítima e não correspondia a uma assistência financeira.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, mais uma vez, posteriormente, há um outro *appraisal* que diz que esse valor era um valor acima do do mercado.

Mas vamos até usar esses valores. Não acha, até sendo uma pessoa experiente no mundo dos negócios, que esse valor dos tais 4 % era, de facto, o desconto por atacado que estava a ser ali praticado?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Não tenho dados para lhe dizer. O facto de a TAP, que era uma empresa falida, com capitais próprios negativos, que tinha a frota mais antiga do mercado, nomeadamente em aviões de longo curso, que mal tinha dinheiro para pagar combustíveis, de repente, ter um acionista que, em acordo com o fornecedor, lhe assegurava a renovação da frota — a TAP, hoje, tem uma das frotas mais modernas e eficientes do mercado, nomeadamente em longo curso —, pareceu-me uma coisa muito positiva.

Assegurando-se que esses aviões chegavam à TAP a preços de mercado, ou a preços ligeiramente abaixo de *fair market value*, nós não

tínhamos nenhuma razão substancial e objetiva para impedir que a privatização se concretizasse.

Já expliquei, há pouco, que, do meu ponto de vista... Quer dizer, eu posso, do ponto de vista do estado de alma, gostar mais ou menos da solução, mas parece-me que há aqui um racional. De facto, com o desenvolvimento e o crescimento da empresa, houve muitos ganhos do ponto de vista dos consumidores da TAP, muitos ganhos do ponto de vista dos trabalhadores da TAP, mas também houve um ganho importante e substancial para um fornecedor da TAP, que era a Airbus. Portanto, conhecendo eu a forma como os empresários funcionam, não me pareceu estranho que o empresário Neeleman procurasse financiar uma parte daquilo que correspondia em termos de capitalização da empresa — o Sr. Deputado pode dizer uma parte substancial — com dinheiro da Airbus, porque aquilo que ele estava a retirar era dinheiro do bolo que ganhava a Airbus para ele, por um negócio que só ele podia fazer e que só ele tinha permitido fazer.

Não significando isso que a TAP pagasse mais pelos aviões, não havia aqui nenhum argumento objetivo para nós bloquearmos o dinheiro. O facto de o dinheiro vir da Airbus não significa nenhum crime, o facto de o Sr. Neeleman ser um empresário hábil que conseguiu, do ponto de vista negocial, ir buscar esse dinheiro à Airbus, não significa nenhum crime. O Sr. Deputado pode gostar mais ou menos, mas sendo legal não há condições objetivas nenhuma que impeçam a privatização de prosseguir.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — O problema aqui não é tanto a questão da legalidade. Compete-nos a nós apurar factos, há dúvidas sobre a legalidade e por isso está a ser investigado pelas instâncias judiciais, veremos qual é a conclusão sobre essa matéria.

Não retiro conclusões antecipadas, mas a dúvida, até utilizando palavras suas, é perceber se David Neeleman foi um empresário hábil ou um

empresário habilidoso — é que isto, no português corrente, causa diferença — e é perceber se o Governo participou nessa habilidade de David Neeleman ou não.

É que a discussão é sobre — e agora vamos pôr nos termos exatamente o que o Sr. Doutor colocou — uma empresa falida como a TAP, vendida a um empresário que não mete lá dinheiro seu e arranja um grande negócio à Airbus, que é quem mete o dinheiro na TAP. E pergunto-lhe se isto não configura, de facto, uma venda por intermediário e se David Neeleman não arranjou aqui uma forma bastante habilidosa de comprar uma empresa aérea.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Que o empresário David Neeleman é um empresário hábil, acho que só abona a seu favor, aliás, não conheço nenhum empresário que tenha criado riqueza e enriquecido substancialmente se não tiver essa característica, essa qualidade, um empresário é suposto saber negociar.

A questão que se põe... E depois, a mim não me incomoda, francamente, se a Airbus ganhou dinheiro ou se o Sr. David Neeleman, que aliás assumiu o passivo, assumiu o balanço da empresa — portanto ele é que ficou o empresário da empresa, não foi a Airbus —, fez um bom negócio. Para mim o que é relevante — porque sinceramente, com a criação de riqueza dos outros e com a valorização dos outros, não durmo mal —, aquilo que era importante, Sr. Deputado, e nisso se calhar somos diferentes, era que a TAP tivesse uma solução, sabe? É que a TAP deixasse de ser uma empresa em falência técnica, é que a TAP pudesse crescer e valorizar-se.

Como eu já demonstrei aqui, isto são dados factuais, não podem ser questionados, independentemente de gostar mais ou menos do Sr. Neeleman, a TAP cresceu 35 % em receitas, 65 % em passageiros, cresceu três vezes o número de destinos para os Estados Unidos da América, 2015 e 2019, deu emprego a mais 2000 pessoas e deixou de ser uma empresa onde aconteciam

greves. Tudo isto, para mim, tem um valor público, tem um valor de utilidade social enorme. Se tudo isto foi feito sem nenhuma ilegalidade, eu devo dizer que fico muito contente, acho que foi uma ótima privatização.

Se amanhã a dúvida que o Sr. Deputado tem se vier a confirmar, isto é, se se viesse a chegar à conclusão — eu acho que é altamente improvável e já expliquei, por 10 razões, porque é que acho que é altamente improvável —, se se viesse a comprovar que os aviões, de facto, tinham sido comprados acima do preço do mercado e que, portanto, tinha sido a TAP a financiar a Airbus, que, por sua vez, financiou o Sr. Neeleman — e, portanto, se tinha dado um processo de capitalização feito de uma forma ilegal —, aí limito-me também a dizer aquilo que o ex-Ministro Pedro Nuno Santos ontem aqui disse: se fomos todos enganados e se foi assim que isso aconteceu, tem de se tirar consequências, com certeza, e ainda bem que há instituições judiciais e o Ministério Público, que está a fazer as suas averiguações.

Vale a pena dizer que nessa matéria não existe nenhum desacordo entre mim e o Sr. Deputado. Se a operação foi ilegal — o Sr. Deputado acha que isso foi altamente provável, eu acho que é altamente improvável — e se, porventura, se verificar que foi a TAP a avançar o dinheiro para a Airbus, para ela dar ao Sr. Neeleman, nós estamos aqui na presença de uma capitalização que não é capitalização nenhuma.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, permita-me, mas não estamos os dois com a mesma opinião.

Eu sou assistente passivo do processo, o Sr. Doutor foi decisor do processo; tomou uma decisão, no âmbito de uma privatização, dizendo «não, este consórcio não; sim, este consórcio sim.»

O consórcio a que disse que sim apresentou um determinado programa de capitalização, com base em garantias bancárias, retirando de cima da mesa o negócio dos Airbus, e depois, quando chegou o momento da capitalização,

repôs em cima da mesa o negócio dos Airbus, de que a PARPÚBLICA tinha dito que não gostava, que o Sr. Doutor conhecia — por isso também não há novidade nenhuma ao longo deste processo — e que o Sr. Doutor disse que ele até foi hábil na forma como o fez.

Ora, aqui o que está em causa, e é isso que pretendemos avaliar, é o peso que teve o plano de capitalização, que foi apresentado e não foi cumprido, na tomada de decisão da privatização.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, eu estou em desacordo total consigo. O plano de capitalização que foi apresentado foi cumprido, a não ser que os aviões tenham sido comprados acima do preço do mercado. Isto está confirmado por todas as entidades, inclusive pelo Tribunal de Contas.

O plano de capitalização que foi apresentado pela Atlantic Gateway foi totalmente cumprido e o facto de se ter assinado, com o acordo de venda, uma carta de compromissos de capitalização, que tem o conforto de alguns bancos, não obriga o investidor a utilizar esses bancos, ou empréstimos desses bancos, para a capitalização da empresa. É uma garantia para o Estado.

O Sr. Neeleman podia ter ganhado Euromilhões entre o dia 24 de junho e o dia 13 de novembro e, portanto, nesse caso, podia utilizar o dinheiro do Euromilhões, em vez do dos bancos que lhe tinham dado a carta de conforto, está a perceber? Portanto, aquilo que é importante, fundamental, é que os 217 milhões de euros entrem na empresa, sejam considerados fundos próprios da Atlantic Gateway, e foi isso que aconteceu.

Mais, quando eu disse que o Sr. Neeleman era hábil — não disse que era habilidoso — não me estava a referir ao facto de ele ter trocado a compra do contrato na primeira proposta por uma coisa parecida em setembro. São coisas diferentes.

Uma coisa é querer comprar um contrato à TAP que, sendo a compra legítima, não significa, ou não substitui, o dever de capitalizar a empresa. Outra coisa é o Sr. Neeleman, e aí sim é que eu acho que ele foi hábil, usar o seu poder negocial pelo plano estratégico que apresentou, e que contou com a Airbus como fornecedor principal, para — dado que esse plano implicava um grande ganho de valor para a Airbus — ter convencido a Airbus a abdicar de uma parte desse valor em seu proveito, dada a magnitude da compra de aviões, a relação contratual, o crédito que ele teve, tudo aquilo que a Airbus explica na carta que assinou, de modo a, dessa forma, conseguir fazer a capitalização. E acho que é hábil.

Com certeza que o Sr. David Neeleman preferiu utilizar a capacidade negocial que tinha na Airbus do que ir usar dinheiro emprestado a bancos. Mas no final, tanto uma coisa como a outra são capitalização, são fundos próprios, é cumprimento dos compromissos que ele tinha assumido no dia 24 de junho, como todas as entidades o dizem e confirmam, a não ser que nos tivesse enganado a todos ao vender os aviões à TAP a um valor superior àquilo que era o *fair market value*.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Doutor, o que é que aconteceu ao contrato que a TAP tinha com a Airbus para os A350?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Eu creio que esse contrato foi substituído pelo novo contrato dos 53 aviões e que o valor líquido de venda dos aviões — mas isso agora estou a dar-lhe a minha opinião —, contemplou também a existência desse contrato.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — E qual seria o valor líquido desse contrato?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Não sou especialista em aviões, mas diria que, por esse contrato, na primeira proposta vinculativa, o Sr. Neeleman ofereceu 150 milhões de dólares à TAP.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Então, temos uma proposta de capitalização do Sr. Neeleman que não tem nada a ver com as garantias bancárias que deu, advém dos fundos Airbus, e nessa proposta de capitalização de 224 milhões de euros, desaparecem 150 milhões de euros da TAP. É isto?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Não é isto, porque o preço dos aviões à TAP vem descontado nesses 150 milhões de euros... Dólares!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — O mesmo preço pelo qual é feito um desconto, ou é pago, uma comissão a David Neeleman?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — O senhor é que lhe está a chamar comissão. Aquilo que lhe estou a chamar, e o que chama a Airbus, é um *cash credit*, isto é, é uma partilha, se quiser, das sinergias ou dos ganhos que a Airbus teve com a mudança do plano estratégico.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Parece-me uma boa tradução, para comissão, em português. Queria fazer-lhe uma pergunta, porque nos referiu que havia...

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Olhe que não é, Sr. Deputado, olhe que não.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Referiu-nos que havia três *appraisals* para o valor dos aviões e a opinião do Conselho de Administração da TAP, entenda-se CEO da TAP, o mesmo que fez, depois, uma carta de urgência para o financiamento da empresa, por problemas de tesouraria, em novembro. Eu queria perguntar-lhe — e termino com esta pergunta, Sr. Presidente, se me permite 10 segundos mais — se tinha conhecimento, como nos foi dito, no relatório de Ernst & Young, entregue a esta Comissão de Inquérito, de que Fernando Pinto era membro da gerência da Atlantic Gateway, desde o dia 19 de junho de 2015? E como é que contende isso com a sua existência e a sua participação no processo de privatização?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Eu não tinha conhecimento disso e tive — porque no outro dia também ouvi essa observação feita pelo Deputado Bruno Dias, aqui numa outra audição — a oportunidade de ir verificar os ofícios, os registos oficiais da Atlantic Gateway. Estes dizem que a Atlantic Gateway foi constituída no dia 19 de junho de 2015 e que foram nomeados os elementos dos órgãos sociais, no dia 22 de junho, e, obviamente, não aparece lá o nome do Eng.º Fernando Pinto.

Portanto, eu creio que essa informação — creio, espero — que essa informação não tenha a mínima importância das adesões à realidade. De facto, seria de uma gravidade grande para o Eng.º Fernando Pinto, para a sua reputação, e não sei se para o Sr. Humberto Pedrosa e para o Sr. Neeleman, que tivessem entrado em contratualização de serviços quando estavam a procurar comprar uma empresa pública para o seu presidente.

Isso é uma falta de cumprimento dos deveres de fidelidade e de integridade, por parte de uma pessoa que aceitasse esse papel, indescritível. Já vi lançar essa suspeita. Essa suspeita é muito grave. Era muito bom que os Srs. Deputados tivessem a certeza daquilo que estão a dizer, porque estão a tocar na honra e na reputação de uma pessoa que trabalhou em Portugal

durante 18 anos e eu, da leitura que fiz dos documentos, retiro a opinião contrária.

De facto, há a entrada, também lamentável, do Sr. Pinto na Administração da Atlantic Gateway, no dia 4, mas por coisas que foram explicadas, entretanto, e que foram prontamente corrigidas. Não tenho conhecimento, e seria da maior gravidade para o próprio, que o Eng.º Fernando Pinto participasse nos órgãos sociais da Atlantic Gateway antes de ela ser proprietária da TAP.

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

O Sr. Pedro Filipe Soares (BE): — Sr. Presidente, para ficar em ata, e porque eu acompanho a intervenção toda que fez agora o Sr. Doutor, de facto é uma matéria muito grave, mas a informação que nós temos no relatório da Ernst & Young é esta.

Pode haver aqui uma gralha, pode haver uma falta de informação, nenhum de nós o sabe, e eu queria pedir-lhe que nos dissesse se já tem resposta a um requerimento que foi entregue recentemente, até pelo Partido Comunista Português, que pedia o elenco, em todos os momentos, da gerência da Atlantic Gateway, até para nós podermos tirar isto a limpo, porque acompanho tudo o que referi neste contexto.

O Sr. Presidente: — Eu vou só confirmar que não, mas tenho praticamente a certeza de que não; mas vou só confirmar para depois lhe poder dizer com toda a certeza.

Vou agora dar a palavra ao Sr. Deputado do Partido Socialista, Hugo Costa.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Presidente, queria cumprimentar o Dr. António Pires Lima, o Dr. Carlos Lopes e também as Sr.^{as} e Srs. Deputados. O Sr. Dr. António Pires Lima foi Ministro da Economia entre 24 de julho de 2013 e 30 de outubro de 2015. Confirma esses dados?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — São públicos.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sobre o dossiê da TAP, quais os principais processos com que lidou?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — A TAP, como todas as outras empresas na área das Infraestruturas, era acompanhada de uma forma direta pelo Sr. Secretário Sérgio Monteiro, mas isso não significa que eu possa dizer, como ouvi aqui nesta Comissão dito por outras pessoas de outro Governo, que, sendo acompanhado por um Secretário de Estado, não era da minha tutela. Claro que era da minha tutela e era da minha responsabilidade.

Portanto, a situação da TAP era acompanhada de forma regular por mim, tinha reuniões com o Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro praticamente todas as semanas, não sobre a TAP, mas sobre os assuntos todos que tínhamos de discutir e, nomeadamente, a partir do momento,...

Fui sendo informado pelo Sr. Secretário Sérgio Monteiro de algumas dificuldades e quase roturas financeiras que a TAP esteve a ponto de ter durante os anos de 2014 e 2015. E o tema da TAP passou a ser um tema acompanhado de forma mais próxima, embora com uma delegação de poderes clara, a partir do momento em que o Governo decidiu reiniciar o processo de privatização da TAP. E isso resulta de uma conversa que eu tive com o Dr. Pedro Passos Coelho, salvo erro, na primeira semana de outubro de 2014, e que depois deu sequência ao processo que publicamente se conhece.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, questiono, também — naturalmente conhecendo os compromissos anteriormente colocados — se da parte do Governo, para além desses compromissos, existia vontade de privatizar a companhia e, também, se o Sr. Doutor, que, digamos, é Ministro desde julho de 2013, também partilhava essa vontade de privatização.

Queria também questionar: na sua opinião, nesse momento enquanto Ministro, como é que via a importância estratégica da companhia para o País?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — A TAP é uma empresa que tem um valor estratégico para o País, não quer dizer que não possa ser substituída por outras empresas. Como sabe a TAP, atualmente, tem uma posição que não é de liderança, e em alguns casos é até marginal, para servir muitos aeroportos do País; não era assim há 20 ou há 10 anos. Se perguntar às pessoas do Porto ou de Faro se a TAP é muito importante para o País, elas dir-lhe-ão que, se calhar, é muito importante para Lisboa, mas para as regiões que são servidas, há outras companhias aéreas muito mais importantes do que a TAP. Mesmo para as regiões autónomas, e devido à liberalização que o Governo de que fiz parte fez dos voos para a Madeira e para os Açores, a TAP, continuando a ser importante hoje em dia tem uma concorrência importante e, portanto, os consumidores têm uma liberdade que não tinham usando outras companhias aéreas.

Dito isto, para nós a TAP era importante, assim o considerávamos e, porque estávamos preocupados com a sobrevivência e com o desenvolvimento da TAP, e não por outra razão qualquer — também fazia parte do memorando da troica e, portanto, as obrigações que tínhamos assumido como parte desse memorando —, nós entendíamos que devíamos fazer aquilo que estava ao nosso alcance, não por qualquer interesse pessoal,

mas pelas razões que eu lhe estou a explicar, para tentar privatizar a TAP, durante a XIX Legislatura.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Qual era a situação financeira da TAP quando chegou e quando saiu do Governo?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — A situação financeira da TAP, quando cheguei ao Governo, em 23 de julho de 2013, a TAP tinha uma situação de empréstimos que andava na casa dos 600 milhões de euros, tinha resultados líquidos bastante negativos e tinha capitais próprios negativos próximos dos 600 milhões de euros. Foi nessa altura que eu entrei para o Governo. Como sabe, no final de 2015, e graças à privatização, a TAP ficou numa situação muito melhor. Portanto, eu acho que, de facto, com a privatização, as expectativas da TAP... Olhe, logo no mês de novembro de 2015 entraram como capital na TAP 150 milhões de euros; depois, havia o compromisso de entrarem mais 67, que, realmente, entraram, em 2017.

Portanto, a TAP que eu encontrei em 2013 e a TAP que, não exatamente eu, que o Governo imediatamente a seguir ao meu, deixou, em novembro de 2015, eram duas TAP completamente diferentes, do ponto de vista de capitais e do ponto de vista de plano estratégico, de expectativas de crescimento e de desenvolvimento.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, mas os dados que temos indicam que ao longo do Governo, nomeadamente durante três anos, cerca de 40 % dos capitais próprios diminuíram, ou seja, houve uma degradação de 40 % dos capitais próprios em cerca de 150 milhões de euros, o que também, nesse contexto, explica esses resultados.

O Dr. Sérgio Monteiro referiu, neste caso, a questão da Manutenção Brasil, mas os seus resultados, por si só, não justificam este dado

contabilístico. Que outros fatores é que levam a esta diminuição de 40 % dos capitais próprios?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, tenho de confirmar se os dados são exatamente esses, porque os dados de capitais próprios que eu tenho da TAP... Vou pedir aqui ao Dr. Carlos Lopes para comparar os dados.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, estes dados, penso eu, são do relatório do Tribunal de Contas, já foram utilizados aqui, várias vezes, nas audições da Comissão Parlamentar de Inquérito.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Os dados de capitais próprios da TAP são aqueles que constam das contas da TAP de 2015, 2011 e 2005. Portanto, dado que o Estado não injetava dinheiro na empresa, a situação de capitais próprios da TAP ia-se degradando todos os anos, em função dos prejuízos que a empresa tinha. E para esses prejuízos, avultava fundamentalmente o Brasil, porque a operação no Brasil em todos os anos, de 2008 até 2015 — com uma ligeira exceção em 2009 — apresentou resultados fortemente negativos. Portanto, foi fundamentalmente a operação no Brasil, o investimento que se fez no Brasil, que deteriorou, de forma significativa, as contas da TAP.

Quanto à TAP SA os resultados variavam. Por exemplo, em 2008 apresentou 210 milhões de euros de prejuízos, mas depois apresentou ligeiros lucros, de 2009 até 2013; depois, voltou a apresentar prejuízos de 46 milhões de euros, em 2014. A evolução dos capitais próprios das empresas, não existindo injeção de dinheiro por parte do Estado, é aquela que resulta do somatório, neste caso, das perdas, da TAP SA e da operação no Brasil.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, não vamos entrar no debate contabilístico, mas a verdade é que estes dados que eu citei constam da página 42 da apresentação do relatório de auditoria do Tribunal de Contas; não foram nunca contestados nesta Comissão. Que seja claro que a fonte é o relatório do Tribunal de Contas.

Passando ainda à questão dos capitais próprios, o acionista, ao longo desses anos em que estive no Governo, alguma vez deu instruções à TAP sobre estas matérias?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Importa-se de me dizer em que página e em que ponto é que viu isso no relatório do Tribunal de Contas?

O Sr. **Presidente**: — Vamos parar o tempo.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, página 42.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, devemos ter um relatório do Tribunal de Contas diferente, porque o relatório do Tribunal de Contas que eu tenho termina na página 33.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Relatório do Tribunal de Contas, Anexo 2 — Evolução dos Indicadores Financeiros do Grupo TAP, página 42.

O Sr. **Presidente**: — Provavelmente são os anexos que suportam, não?

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Está nos anexos! Anexo 2!

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Anexo 2, com o título «Evolução dos Indicadores Económicos e Financeiros do Grupo TAP.»

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — O relatório que eu tenho não inclui os anexos e termina na página 39.

Em qualquer caso, a evolução dos capitais próprios é resultado direto, não havendo injeções de capital do acionista, dos prejuízos da empresa. E, portanto, como já lhe expliquei — e disse, aliás, na minha intervenção inicial —, uma boa parte, uma parte significativa da dívida e dos capitais próprios negativos da TAP estava justificada pelos resultados da operação do Brasil, que continuaram a ser maus, ou sistematicamente maus, nos anos de 2011, 2012, 2013, 2014 e 2015.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, não vou insistir mais nesse debate, até porque não tem os dados. São apenas de referir, porque o resultado é, sensivelmente, o dobro.

Mas, então, podemos também aferir, até porque fizemos essa pergunta, que não existiu nenhuma instrução direta, da parte da TAP, da parte da própria companhia aérea, para combater a degradação financeira da companhia. Eu tinha feito essa pergunta, não respondeu.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Pode repetir a pergunta?

O Sr. **Presidente**: — Vamos parar o tempo.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, a pergunta anterior que eu tinha colocado — e é uma pergunta que voltei a referir, por isso, peço que seja respondida — é a seguinte: o acionista, ao longo de todo este processo, colocou ou deu alguma instrução à TAP, face a esta situação financeira?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Claro! Através da Secretaria de Estado das Infraestruturas nós fomos sempre um elemento de pressão para que a TAP procurasse minimizar os prejuízos que apresentava e, nomeadamente, a partir de certa altura, não sei precisar quando, houve uma instrução clara, por parte do Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro, que impedia a transferência de recursos da TAP SA, ou da TAP em Portugal, para o Brasil, de forma a conter a hemorragia financeira que a empresa estava a conhecer.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Entrando agora no período de 2015, com o problema da capitalização de 2015, onde a TAP tinha capitais próprios, a capitalização é feita, na privatização de 2015, através do empréstimo obrigacionista e através de uma capitalização líquida, inferior a cerca de 230 milhões de euros, nos denominados fundos Airbus, menos os juros do empréstimo obrigacionista.

Naturalmente, nem o Sr. Doutor nem eu somos juristas, mas ambos somos de economia de formação. Assim, temos de deduzir a taxa de juros dos empréstimos. Por isso, esta forma de estrutura de capital dava sustentabilidade financeira à empresa?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, deu, durante os anos, até 2019. Em primeiro lugar, não considero que o empréstimo seja uma forma de capitalização. O empréstimo obrigacionista é uma forma de financiamento que, do meu ponto de vista, não pode ser considerado capital, apesar de o Tribunal de Contas, penso, ter feito essa qualificação. Portanto, o capital que realmente foi integrado na TAP foi de 150 milhões de euros, em novembro de 2015, e de 67,5 milhões de euros, em 2016.

Para além disso, recorreu-se a um empréstimo obrigacionista de 120 milhões de euros. Esta estrutura financeira — que não é propriamente uma

estrutura financeira muito forte, mas foi aquela que foi possível conseguir das propostas dos privados — permitiu à empresa, até 2019, fazer face a todos os seus compromissos financeiros, contratar 2000 trabalhadores, crescer 35 % em faturação e 65 % em passageiros, e diminuir as responsabilidades da dívida que podia ser assacada ao Estado, como aqui explicou o Dr. Mário Centeno, de 460 milhões de euros para 120 milhões de euros. Isto é, apesar de a TAP não apresentar, do ponto de vista contabilístico, resultados económico-financeiros positivos em alguns anos depois de 2015, teve uma capacidade de gerar *cash flow*, teve um EBITA (*earnings before interest, taxes and amortization*) que foi evoluindo muito positivamente e o rácio de dívida sobre *cash flow* operacional reduziu-se para quase metade.

Se me pergunta: mas esta é a estrutura de capitais desejável ou era a estrutura de capitais desejável? Não, o ideal era que a TAP tivesse muito mais capital, mas a privatização que fizemos foi aquela que se fez, nós conseguimos convencer acionistas a colocar em capital 217 milhões de euros na TAP por uma empresa que tinha sido valorizada pelas empresas que tinham feito a sua avaliação em menos de 300 milhões de euros.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, o senhor já elogiou o relatório do Tribunal de Contas e, concordando eu, até tecnicamente, sobre a questão da capitalização em relação às obrigações, a verdade é que o relatório do Tribunal de Contas, quer na sua página 1, nas conclusões, quer na sua página 24, coloca o empréstimo obrigacionista como parte do plano de capitalização da TAP. Como é que justifica isso?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — O Tribunal de Contas tem as suas opiniões. Para mim, como gestor nas empresas onde trabalho, um empréstimo obrigacionista, a não ser que seja muito facilmente convertível

em capital, é dívida. Mas são duas fontes de financiamento, portanto, não deixa de ser dinheiro que entrou na TAP, e nesse sentido, posso perceber a explicação do Tribunal de Contas.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Então, podemos retirar estes valores que aqui são colocados para a capitalização da TAP, os 337, os 120, que são do fundo obrigacionista. A verdade é que, a 12 de novembro de 2015, o Estado privatizou a TAP, num Governo que já tinha na prática, sido dissolvido; a Assembleia da República já tinha dissolvido esse Governo, através de uma moção de rejeição ao programa eleitoral. Considera que esse momento, do ponto de vista financeiro, era o momento ideal, atendendo à situação de capitais próprios que a empresa tinha, para uma privatização?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Para além do interesse estratégico de privatizar a TAP, Sr. Deputado, havia uma certa urgência e necessidade — basta atender ao teor da carta, que eu vos distribui, do Presidente do Conselho de Administração da TAP — de privatizar a TAP, porque o Estado não podia injetar dinheiro na empresa, a não ser que fizesse aquilo que se fez anos mais tarde, que foi abrir um processo de reestruturação, negociar com a Comissão Europeia e depois encurtar a TAP — despedir pessoas, cortar salários, vender *slots* — esse é o preço que se tem de pagar, como sabe, por um processo de reestruturação da TAP. Portanto, não podendo o Estado injetar, era muito importante privatizar a TAP para que quem ia entrar na TAP pudesse injetar os recursos financeiros que permitissem à TAP sobreviver primeiro e, depois, desenvolver-se.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — E do ponto de vista político, uma privatização realizada no dia 12 de novembro, depois de a Assembleia da República já ter rejeitado o programa eleitoral, em que era do conhecimento

que o novo Governo não concordaria com o processo, seria também a melhor altura para privatizar esta empresa?

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — Sr. Deputado, eu percebo a sua pergunta, mas deixe-me responder da seguinte maneira: em primeiro lugar, eu já não fazia parte do Governo nessa altura; em segundo lugar, quando se assina um contrato — e ele foi assinado no dia 24 de junho —, e estão verificadas as condições precedentes para fazer o *closing* desse contrato, é obrigação fiduciária, creio eu, das partes, fazer o *closing* do contrato.

Depois, tenho visto muito por aí esse comentário de que não teria sido ético da parte do Dr. Pedro Passos Coelho ter concluído a privatização no dia 12 de novembro. Sr. Deputado — e, ainda por cima, sendo o Sr. Deputado do Partido Socialista —, depois de tudo aquilo a que assistimos nos últimos tempos, nos últimos anos, eu talvez não fosse por aí. Eu acho que não é muito fácil ao Partido Socialista procurar dar lições de ética ao Dr. Pedro Passos Coelho e aos membros do Governo do Dr. Pedro Passos Coelho.

O Sr. Hugo Costa (PS): — Sr. Doutor, vou ignorar a sua provocação, até porque não coloquei em causa a ética, falei de política. Estamos numa Comissão Parlamentar de Inquérito e, por isso, vou ignorar completamente a sua provocação.

Em relação aos denominados fundos Airbus, o parecer da Vieira de Almeida sobre a capitalização através dos fundos Airbus, fundamenta que a injeção pudesse ser considerada capital sob a forma de prestações assessórias. Conhece esse parecer da Vieira de Almeida?

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — Conheço, li-o já mais tarde, porque eu já não estava no Governo, e retive aquilo que é essencial, ou, pelo menos para mim, era essencial: que as prestações eram capital porque havia

a obrigação de ficarem na empresa durante 30 anos, obrigação essa que depois foi revertida no acordo de recompra de 2017, portanto, eram capital porque eram perene, não recebiam juros, e eram capital também na medida e no pressuposto de que os aviões chegavam à TAP em condições de *fair market value*. É isso que retenho desse parecer da Vieira de Almeida, que, de facto, já não chegou ao Governo numa altura em que eu estivesse em exercício de funções.

O Sr. Hugo Costa (PS): — Qual é a data desse parecer?

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — Eu creio que é de 12 de novembro de 2015.

O Sr. Hugo Costa (PS): — A mesma data da privatização.

Numa entrevista recente, afirma que esse parecer sustenta juridicamente a operação dos fundos Airbus, correto?

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — Numa entrevista minha?

O Sr. Hugo Costa (PS): — Sim, sim, à *Visão*.

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — O que eu digo é que esse parecer, na medida em que parte do pressuposto que os aviões são entregues na TAP a *fair market value*, ou até com desconto de 4 %, sustenta que os fundos Airbus, que o dinheiro dos fundos Airbus que é entregue à Atlantic Gateway é uma forma de capitalização legal.

O Sr. Hugo Costa (PS): — Nesse parecer, considera-se que o *framework agreement*, que permite a transferência de 226,75 milhões de

dólares para a DGN e posteriormente injetá-los na TAP, e a renovação do contrato dos aviões, que permite a renovação da frota, são mecanismos jurídicos independentes, genética e funcionalmente. Partilha desta conclusão?

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — É uma linguagem tão técnico-jurídica, Sr. Deputado, que eu não sou capaz de comentar. Peço desculpa.

O Sr. Hugo Costa (PS): — Os aviões eram entregues a 10 anos e tinham uma renovação. Dessa forma, também lhe questiono se David Neeleman continuava com direitos da empresa, perante este parecer.

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — Não estou a perceber a pergunta, Sr. Deputado.

O Sr. Presidente: — Vamos parar o tempo, para poder explicitar melhor.

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — Se ficava com direitos de quê?...

O Sr. Hugo Costa (PS): — Se este próprio parecer garante os direitos fiduciários e os direitos que David Neeleman tinha sobre a empresa, mesmo depois dos aviões entregues?

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — Não consigo perceber a pergunta: se os aviões são entregues?... O que dá os direitos fiduciários ao Dr. David Neeleman é cumprir com as regras de capitalização da empresa.

Ora, ele pagou, a Atlantic Gateway pagou 150 milhões de euros no momento da privatização e depois cumpriu com os outros 67,5 ao longo do ano 2016.

Eu penso que os direitos acionistas do Sr. David Neeleman estão relacionados com o cumprimento do acordo de venda, nomeadamente o plano de capitalização, não com a chegada dos aviões.

O Sr. Hugo Costa (PS): — Traduzindo, se os mecanismos jurídicos são genética e funcionalmente independentes, significa que mesmo que a TAP incumprisse os pagamentos de aviões à Airbus e tivesse de devolver à Airbus cerca de 207 milhões de euros de penalizações, o Sr. David Neeleman continuaria com compensações acessórias na empresa. Certo? É isso que aqui está colocado?

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — Repito, esse parecer chegou ao Governo no dia 12 de novembro. Eu tive a oportunidade de o ler recentemente, até para me preparar para esta audição, e fixei-me naqueles três aspetos que já respondi. Os outros são... Percebo a sua pergunta, compreendo-a, respeito-a, mas não estou em condições de responder, porque são matérias técnico-jurídicas que eu não consigo acompanhar.

O Sr. Hugo Costa (PS): — Em relação às datas, tanto o *framework agreement* como a renovação do contrato com a Airbus são assinados no mesmo dia. Segundo o parecer da Vieira de Almeida, trata-se de uma coincidência, visto que são mecanismos juridicamente, geneticamente e funcionalmente independentes. Partilha dessa visão? Tudo aconteceu no famoso dia 12 de novembro — pareceres, cartas de conforto, feitos para privatização — e a Vieira de Almeida diz que é uma mera coincidência.

O Sr. **Dr. António Pires de Lima**: — Qual é a pergunta, Sr. Deputado?

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Se partilha da opinião de que é uma coincidência.

O Sr. **Dr. António Pires de Lima**: — Seria incapaz de entrar em contradição com a Vieira de Almeida. Aquilo que lhe posso dizer é que acho normal e natural.

Já participei em processos de conclusão de *closing* de outros negócios, em que, tendo verificado o cumprimento da exigência de todas as condições precedentes — portanto, todos os pareceres, todos os elementos que são necessários para se fazer o *closing* da operação —, a operação se faz nessa mesma altura, nesse mesmo dia, no dia a seguir. Quer dizer, verificando-se todas as condições precedentes, não há nenhuma razão para fazer o *delay* ou para atrasar o *closing* da operação. E é assim que eu interpretaria, não tendo estado presente já nessas duas semanas, a conclusão da operação. Mas não tenho nenhum comentário a fazer relativamente àquilo que diz a empresa Vieira de Almeida.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Entrando agora no tema dos fundos Airbus, o Dr. Sérgio Monteiro considerou, na sua audição à Comissão de Economia, que estes denominados fundos Airbus eram um *rappel* comercial.

Posteriormente, numa entrevista, e também já nesta Comissão Parlamentar de Inquérito, o Dr. Pires de Lima classificou os fundos Airbus de *cash credit*. Mas esse *rappel* ou *cash credit* não deveria ser ao comprador e não a quem troca de posição?

Se os fundos Airbus são um *rappel* comercial, não se poderia considerar que o *framework agreement* e a renovação dos contratos de aviões são mecanismos juridicamente independentes?

O Sr. **Dr. António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, eu usei a expressão *cash credit* porque é essa a expressão que consta da carta explicativa da Airbus e que associa, depois, esse apoio à magnitude da proposta e à credibilidade e à relação comercial que tinha com o Sr. Neeleman. Portanto, estando assim justificado, esse valor, de facto, não pertencia à TAP. Deixe-me dizer-lhe, aliás, que eu acho que se põe — enfim, não vou falar do Sr. Neeleman —, mas acho que se põe em causa, com uma certa ligeireza, a responsabilidade e a seriedade da Airbus neste processo. A Airbus é uma empresa internacional, que é detida por Estados europeus, uma empresa cotada em bolsa, tenho alguma dificuldade em acreditar que a Airbus se expusesse a fazer um negócio atribuindo a um acionista da TAP aquilo que, no entendimento dela, pudesse ser de um seu cliente. Não estou a perceber porque é que a Airbus faria uma coisa dessas, e isso comportaria um risco, inclusive reputacional, muito sério para a Airbus.

Portanto, a explicação mais lógica que eu encontro é aquela que eu já aqui dei: a Airbus, de facto, foi muito beneficiada com a mudança estratégica na TAP e com o plano de desenvolvimento e de compra de aviões que estava incluído no plano estratégico da TAP, e, portanto, o Sr. Neeleman usou-se disso, no fundo, negociou com a Airbus que uma parte do dinheiro que a Airbus ia ganhar deveria ser usada para o financiar, a ele, no processo de capitalização. Na minha perspetiva, por aquilo que vejo da carta da Atlantic Gateway, da lógica e também dos valores a que acabaram por entrar os aviões na TAP, o Sr. Neeleman apropriou-se de 227 milhões de euros, salvo erro, que eram da Airbus e a Airbus, de facto, foi muito beneficiada neste plano de desenvolvimento estratégico que resulta da privatização.

Eu nunca chamei *rappel*, embora também se pudesse usar essa expressão, mas normalmente num *rappel* é, de facto, atribuído ao cliente. Aquilo de que se fala, aqui, é de um *cash credit*, é essa a expressão que usa a Airbus, e a explicação que eu tenho é esta que lhe dei.

O Sr. Hugo Costa (PS): — Sr. Doutor, é porque realmente, ao longo de todo este processo, tivemos o Sr. Comendador Humberto Pedrosa a dizer que não sabia bem o que eram os fundos Airbus e a dizer que provavelmente era uma doação; o Dr. Sérgio Monteiro, num primeiro momento, a referir que era um *rappel* comercial e depois que era uma contribuição e agora o Sr. Doutor diz que é um *cash credit*, quer na sua entrevista, quer com base nos pareceres existentes.

Dessa forma, questiono ainda se sabe se o suposto pagamento dos aviões abaixo do *fair market value* foi garantido através de uma operação desenhada pelo Sr. Neeleman, que envolvia todo o universo da Azul?

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — Não, não tenho conhecimento. Não tenho resposta nenhuma, suponho que são processos completamente independentes, mas não lhe posso dar nenhuma resposta definitiva porque, francamente, não acompanhei esse assunto depois de ter saído do Governo.

O Sr. Hugo Costa (PS): — Então, confirma que não sabe que a Azul também fez uma compra de aviões, nessa altura, ao mesmo tempo?

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — Confirmo que?...

O Sr. Hugo Costa (PS): — Não sabe que a Azul também fez uma compra de aviões Airbus na mesma altura?

O Sr. **Dr. António Pires de Lima**: — Eu não sei, mas se isso aconteceu também não me parece que o Sr. Neeleman tenha cometido qualquer crime.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Doutor, ninguém falou de crime, mas apenas em colocar dados concretos.

Nos trabalhos da CPI têm sido referidos os estudos da Airborne Capital, pedidos pela ex-CEO da TAP, para melhor implementação do plano de reestruturação, que procedeu à análise económica dos contratos elaborados com a Airbus, incluindo a alteração do contrato pré-existente e que consistiu basicamente no cancelamento de uma encomenda de 12 aeronaves. Nos termos da análise, a Airborne Capital concluiu que as aeronaves foram contratadas por um preço acima do valor global, num prejuízo que podia ser na ordem de 254 milhões de dólares, e que o cancelamento da encomenda à TAP tinha um custo de 190 milhões de dólares.

O Sr. Doutor já referiu que não tem conhecimento desse estudo da Airborne Capital, pergunto-lhe se, ao menos, considera que também deve ser aferido e analisado pelas entidades competentes — e até, inclusive, por esta Comissão Parlamentar de Inquérito — e ver se estes dados têm alguma fiabilidade.

O Sr. **Dr. António Pires de Lima**: — Está a falar dos dados da Airborne, mas eu não conheço os dados.

Sr. Deputado, eu não conheço esse estudo. Começou por ser apresentado, acho eu, como uma auditoria absolutamente extraordinária e parece que, afinal, é basicamente um parecer, uma opinião. Eu não o conheço, portanto, não gostaria de me pronunciar sobre um tema que não conheço.

Vamos lá ver: se fosse verdade, esse estudo estaria a contrariar, ou estaria a pôr em causa, a honorabilidade do Sr. Neeleman, do Sr. Pedrosa, de quem os assessorou, da Airbus, do Eng.º Fernando Pinto, dos restantes membros do Conselho de Administração da TAP, de todos os membros — não a honorabilidade, mas a competência ou diligência — que fizeram parte do Conselho de Administração da TAP desde 2016-2017 e, portanto, a mim, custa-me acreditar. E também estaria a pôr em causa os *appraisals* que foram feitos por três empresas independentes em 2015. Portanto, custa-me acreditar nisso.

Dito isto, se esse estudo existe, pois, acho muito bem que ele seja analisado e se percebam os fundamentos desse trabalho. Eu não o conheço, tenho muitas dúvidas de que todas as pessoas que tenham trabalhado neste dossiê tenham estado enganadas ao longo dos últimos anos, tenho muitas dúvidas de que as empresas de *leasing* — acho mesmo impossível —, as empresas que fizeram o *leasing* dos aviões aceitassem fazer o *leasing* dos aviões se eles tivessem sido comprados a preços absurdos. Não vejo nenhuma empresa de *leasing* andar a financiar a compra de aviões ou aceitar fazer *leasing* de aviões a preços fora de mercado, é uma situação muito insólita. Mas, a partir do momento em que a nova Administração da TAP resolveu pedir esse estudo para procurar renegociar o acordo com a Airbus, pronto, esse estudo — esse papel, esse documento, não sei muito bem o que lhe chame, não o conheço — tem, obviamente, de também ser tido em conta.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Ainda nesse processo, tem sido dito que a TAP não tinha capacidade de honrar os compromissos sobre os A350. Isso antes ou depois da privatização?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — O que se tem dito, e acho que era um facto, é que para cumprir os pré-pagamentos das encomendas dos

A350, portanto, antes da privatização, a TAP várias vezes tinha tido dificuldades. E penso que terá sido nesse pressuposto, se bem me lembro, que o Eng.º Fernando Pinto chegou a pedir a intervenção do Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro, na única conversa que ele terá tido com a Airbus. Isto é, havia, de facto, uma enorme dificuldade de tesouraria na TAP, e mesmo para fazer face aos pagamentos devido às encomendas dos 12 Airbus A350, parecia que estavam a existir problemas sérios e que, muitas vezes, ou pelo menos uma vez, justificaram um aviso à tutela, neste caso ao Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Então, Sr. Doutor, qual era a necessidade de, em junho de 2015, fazer adendas a esses contratos por parte da TAP?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Adendas de que género? Desconheço o tema, Sr. Deputado.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Existiu uma adenda a esses contratos que tinha a ver com o prolongamento do prazo de entrega. Qual era a necessidade, em junho de 2015, de fazer essa alteração?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Não sei, Sr. Deputado, não conheço o tema.

O Sr. **Presidente**: — Antes de dar a palavra ao Sr. Deputado da Iniciativa Liberal Bernardo Blanco, queria só referir que a carta emitida pelo Sr. Presidente do Conselho de Administração ao Sr. Presidente da PARPÚBLICA, Pedro Ferreira Pinto, já está distribuída, já está na caixa de correio eletrónico dos Srs. Deputados e dos respetivos assessores, e queria dizer também que a listagem pedida pelo PCP relativamente ao relatório da

Ernst & Young, que foi pedido no dia 1 de junho e foi votado em comissão no dia 5 de junho, foi, nesse mesmo dia, oficiado e, portanto, ainda não temos respostas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Está a responder ao Bloco de Esquerda?

O Sr. **Presidente**: — Sim, sim, ao Bloco de Esquerda, ao Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

Sendo assim, daria a palavra ao Sr. Deputado da Iniciativa Liberal, Bernardo Blanco.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sr. Presidente, agradeço por ter permitido aqui esta alteração na ordem. Cumprimento o Sr. Dr. Pires de Lima e o Sr. Dr. Carlos Lopes.

As perguntas sobre os fundos Airbus penso que já foram quase todas feitas, deixo-me só fazer aqui duas rápidas, para terminar.

Queria perguntar se a garantia da TAP ao reembolso dos fundos Airbus — que, a meu ver, quer com os aviões, quer com as penalidades que foram introduzidas, era uma garantia certa e não a longo prazo, pelo menos — não é desvirtuar um bocadinho a natureza e a classificação das prestações. E queria perguntar também — embora não se possa dizer, como disse o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, que David Neeleman tenha usado o dinheiro para comprar a TAP, parece-me que não é correto dizer isso, até porque nem usou o dinheiro para comprar as ações — se é verdade ou não que era uma condição obrigatória que existissem esses fundos para a TAP ser comprada pela Atlantic Gateway.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, muito obrigado pelas suas perguntas, é um prazer estar aqui consigo.

Não, não era condição *sine qua non* que existissem fundos Airbus. Repito, nós vendemos a TAP e não sabíamos dos fundos Airbus. Os fundos Airbus foi um mecanismo, suponho eu negocial, que o empresário David Neeleman usou para capitalizar a TAP sem recurso a outro tipo de capitais, nomeadamente empréstimos, capitais alheios. Nós quando privatizámos a TAP, aquilo que assegurámos foi que, para além dos pagamentos logo de natureza, ia haver uma capitalização de 150 milhões de euros no momento da privatização e de 67,5 milhões de euros durante o ano de 2016 e que ia ser posto à disposição da TAP um instrumento de dívida de 120 milhões de euros.

Portanto, foi a qualidade do plano estratégico, este plano de capitalização e as garantias associadas a este plano que justificaram a decisão de privatizar a Atlantic Gateway.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Vamos à privatização, e deixe-me começar por lhe fazer uma pergunta que acho que mais ninguém vai fazer: porque demoraram tanto tempo a privatizar?

Risos do Deputado do PSD Paulo Moniz.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — É uma boa pergunta e devo-lhe dizer que se me perguntassem se, olhando para trás, eu faria alguma coisa de maneira diferente, talvez a única coisa que eu procurasse fazer era ter iniciado o processo de privatização da TAP um par de meses antes, para evitar toda esta polémica de que, se a privatização foi feita... Eu gostaria de ter podido concluir a privatização no XIX Governo, na XIX Legislatura.

Repare, os governos liderados pelo Dr. Pedro Passos Coelho tiveram dois momentos. Houve uma tentativa, logo inicial, de privatizar a TAP, que foi uma tentativa falhada, em dezembro de 2012. Portanto, houve logo uma

tentativa. E depois de uma tentativa falhada, para voltarmos a tentar privatizar a TAP era preciso ter uma razoável segurança de que o processo iria acabar bem. Para que isso pudesse acontecer era fundamental termos a certeza de que o processo podia ser um processo minimamente competitivo, porque o problema da primeira tentativa de privatização é que o Governo acabou nas mãos de um só empresário, e que, ainda por cima, depois não cumpriu com as garantias, com as condições precedentes para se poder fechar o negócio. Portanto, houve aqui um trabalho importante que foi feito pela PARPÚBLICA, com a ajuda de assessores financeiros, no sentido de perceber se, ainda durante aquela legislatura, ia haver condições para relançar o projeto, e nós chegámos a essa conclusão, em outubro de 2014.

Também houve outro tema, devo-lhe confessar, que justificou que o *timing* fosse esse. É que, durante algum tempo, havia um debate no Governo, entre o PSD e o CDS — se quiser, entre mim e o Dr. Paulo Portas, o Dr. Pedro Passos Coelho e o Dr. Sérgio Monteiro —, sobre se deveríamos privatizar 100 % ou se deveríamos privatizar uma parte da TAP — uma parte maioritária, mas uma parte. Como se sabe, a primeira tentativa de privatização foi a 100 %. E no segundo Governo, a pasta da Economia ficou a ser liderada por mim, enquanto representante do CDS. Portanto, também foi necessário um certo tempo para chegarmos a um acordo, entre os partidos da coligação, sobre o modelo de privatização que se ia seguir. Como terá reparado, o modelo de privatização de 2014 é de 70 % numa primeira fase e depois de 30 %, passados dois ou três anos. A privatização que se tentou fazer em 2012 foi de 100 %.

Portanto, houve aqui vários fatores, mas eu diria que o fator mais importante era assegurar que o processo era competitivo, porque, francamente, nós não queríamos voltar a iniciar um processo de privatização onde fôssemos confrontados só com um potencial comprador.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Das avaliações de 2015, lembra-se qual era o valor de mercado da TAP?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — De 2015, o valor de mercado da TAP foi determinado... Está no relatório do Tribunal de Contas e está também na proposta de reprivatização que fizemos em junho e que apresentámos em Conselho de Ministros. A TAP tem um grande valor simbólico e emocional para os portugueses.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Para alguns!

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Para alguns, mas tem. Hoje em dia, penso que só um terço dos portugueses é que estão contra a privatização da TAP, mas, na altura, lembro-me de que talvez 50 % dos portugueses não achavam muito graça à ideia de privatizar a TAP, porque há este valor simbólico, nomeadamente para nós, mais velhos, de que a TAP é nossa e tem um valor emocional muito grande. Isso também é importante, mas, de facto, do ponto de vista económico e financeiro, e a partir do momento em que a TAP investiu no Brasil, o valor da TAP é negativo. Os capitais próprios da TAP desde 2008 foram sempre negativos e crescentemente negativos, como aqui também já foi referido pelo Sr. Deputado Hugo Costa. E a avaliação que foi feita da TAP, do Grupo TAP, em abril de 2015, aponta para valores negativos que oscilam entre os 36 milhões de euros — esta foi a melhor avaliação que conseguimos, da PricewaterhouseCoopers — e 512 milhões de euros, da Deloitte. Ambas as empresas apresentaram uma banda de valor: a PricewaterhouseCoopers variava entre 36 negativos e 274, a Deloitte entre 140 e 512 milhões de euros. Portanto, a TAP, do ponto de vista económico, apresentava prejuízos permanentemente, tinha capitais próprios muito

negativos e, portanto, a avaliação que estas empresas fizeram da TAP era uma avaliação negativa, muito negativa.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Exatamente também por essas contas, o Tribunal de Contas elogia aqui, em várias partes, a privatização: diz que fiabilizou uma empresa estratégica, melhorou as contas da PARPÚBLICA, assegurou a recapitalização, mas depois faz uma nota negativa, onde diz que garantiu a dívida financeira da empresa em caso de incumprimento destes 615 milhões. Tem as tais denominadas cartas de conforto relativas ao exercício do direito potestativo.

Eu queria fazer-lhe três perguntas rápidas sobre isto. Primeiro, se considera que era mesmo uma carta de conforto. Segundo, se isto inclui dívida futura ou se é apenas relativo à dívida passada. E, terceiro, se não foi dado aqui um incentivo, pelo menos na teoria, para a empresa crescer à custa de dívida.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Muito obrigado pelas suas excelentes perguntas, Sr. Deputado.

O Tribunal de Contas, de facto, refere no Quadro IX, Méritos e Riscos, como pontos eventualmente menos positivos da avaliação — ele não diz que são negativos, diz que são um risco, portanto, é tudo objetivo alcançado e depois há dois riscos subjacentes — a perda de controlo estratégico e a garantia da dívida financeira do Grupo TAP por carta de conforto da PARPÚBLICA para cada banco — cartas de conforto, entre aspas, não eram realmente cartas de conforto, mas o efeito prático, se calhar, não é muito diferente.

O Tribunal de Contas também diz, nos seus pontos 55, 56 e 57, e eu vou-me permitir ler estes três pontos, o seguinte: «55 - O incumprimento grave e definitivo dos compromissos assumidos pelo comprador atribui ao

Estado, PARPÚBLICA, o direito potestativo de compra de ações até 100 % do capital da TAP»; «56 - Tal direito permitia readquirir a participação de 61 % da Atlantic Gateway pelo mesmo valor, 10 milhões de euros, perdendo esta a capitalização e as prestações suplementares de capital colocadas na empresa»; e, terceiro ponto, «57 - Apesar de a PARPÚBLICA deixar de ter a maioria do capital social da TAP, os acordos previam um mecanismo para dirimir as situações de incumprimento das obrigações da Atlantic Gateway, salvaguardando a posição do Estado, destacando-se o direito potestativo referido.» Este ponto do relatório do Tribunal de Contas é muito importante, porque eu tenho ouvido dizer coisas absolutamente inacreditáveis relativamente a este tema do direito potestativo, nomeadamente relacionando o direito potestativo e o exercício das cartas de conforto com uma espécie de modelo de privatização onde os lucros estão todos no privado e os riscos, ou os custos, estão todos no Estado. Não é assim, aliás, na minha declaração inicial comecei logo por dar nota explicativa de porque é que isto não é verdade.

Em primeiro lugar, o acordo relativo à estabilidade económica e financeira da TAP, que foi apresentado em Conselho de Ministros, no dia 23 de outubro e, portanto, prevê o direito potestativo do Estado, introduz mecanismos de acompanhamento e de controlo da área financeira da TAP muito exaustivos. Tem obrigações muito exaustivas para os compradores — a obrigação de terem contas de reserva, de darem nota daquilo que é a evolução do serviço de dívida — e, de facto, este direito potestativo é exercido como uma garantia para o Estado de que a situação de dívida que o Estado vai encontrar na empresa, se recomprar a empresa, estará sempre 25 milhões de euros abaixo daquela que se verificava na altura em que a empresa foi vendida. Portanto, havia um mecanismo de proteção do Estado. O Estado, se entrasse outra vez no capital em 2018 ou 2019, estaria sempre protegido, porque poderia exercer esse direito potestativo na altura em que a

dívida atingisse o nível de 25 milhões de euros melhor do que era no momento de privatização. Portanto, havia este mecanismo de proteção. E, por isso, não é verdade que o Estado estivesse sujeito ao risco de toda a dívida da TAP. Isto é, o Estado, obviamente, quando entra numa empresa, assume o risco da dívida, mas essa dívida estava, pelos mecanismos do direito potestativo, limitada a ser menos 25 milhões de euros do que era no momento da entrada, no momento da privatização. E, portanto, o Estado tinha esta garantia de que, se um dia tivesse de entrar no capital da TAP, coisa que não desejava, entraria sempre numa condição pelo menos 25 milhões de euros melhor do que aquela que se tinha verificado na privatização.

Por outro lado, havia um fortíssimo incentivo para os compradores, os novos acionistas, não incumprirem, porque, até o Governo do Partido Socialista mudar essa regra, os compradores estavam obrigados a manter na TAP os 217 milhões de euros de capitalização. Portanto, não havia nenhum incentivo para os novos acionistas deixarem de cumprir, porque, se deixassem de cumprir, perderiam a propriedade da empresa e perderiam 217 milhões de euros de prestações suplementares. Por isso, creio que...

No final, queria dizer uma coisa, Sr. Deputado: quando nós vendemos a empresa, realmente a nossa grande preocupação era garantir que os bancos não nos exigiam o pagamento da dívida no momento da privatização. Até porque o Sr. Deputado sabe que, por via do artigo 501.º do Código das Sociedades Comerciais, não é nada líquido que os responsáveis da dívida, mesmo depois da dívida, se ela não for paga pelos novos acionistas, não sejam os antigos acionistas. Portanto, nós tivemos de encontrar uma solução de negociação que permitisse fazer a privatização, que permitisse a transição da dívida para a nova estrutura acionista e que também garantisse que, se esta nova estrutura acionista, porventura, não cumprisse, o Estado voltaria a

entrar na empresa numa situação melhor do que aquela que tinha à data da privatização.

Não sei se fui claro, isto não é fácil de explicar.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Eu, pelo menos, entendi. Discordando, pelo menos teoricamente, dessa garantia, também percebo os mecanismos que havia, diretos e indiretos, de proteção, e penso que, pelo menos na prática, devem ter resultado, porque até já tivemos aqui o Sr. Dr. Mário Centeno a dizer que essa dívida — que, se não estou em erro, penso que era de 615, depois passou para 465, em 2017, e depois para os 140 ou 120 —, na prática, foi reduzida em 75 %. Por isso, o que seria um risco teórico, na prática nunca aconteceu e, por isso, esses mecanismos, de alguma forma, evitaram isso.

Ontem, o Ministro Pedro Nuno Santos disse que sabemos, hoje, que foram assinadas cartas de conforto, com consequências trágicas. Sabe quais foram essas consequências?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Eu creio que a história da empresa até 2019, exatamente como o Sr. Deputado acaba de confirmar, vem dar nota de que a evolução da TAP permitiu pagar uma boa parte da dívida que podia ser assacada ao Estado e, se não tivesse acontecido a pandemia, atendendo ao trajeto da empresa, como aqui, aliás, foi salientado pelo Dr. Lacerda Machado, provavelmente essas cartas de conforto teriam morrido, ter-se-iam extinguido, em termos de qualquer eficácia, pouco tempo depois.

Por outro lado, o Dr. Pedro Nuno Santos não tem razão, objetivamente está errado, pelas razões que eu já expliquei. A combinação do direito potestativo com as cartas que enviámos aos bancos — e que foram exigidas pelos bancos, a começar pela Caixa Geral de Depósitos, que é um banco público — garantiam ao Estado que, se tivesse de reentrar na empresa,

reentraria numa situação, do ponto de vista de dívida, 25 milhões de euros melhor do que à data da privatização. Portanto, provavelmente o Dr. Pedro Nuno Santos disse aquilo que disse por ignorância — estou a ser simpático —, porque se tivesse lido os documentos com cuidado teria percebido que não havia nenhum risco potencial de o Estado reentrar na TAP numa situação pior do que aquela que a TAP conhecia quando a TAP foi privatizada. Isso estava excluído, atendendo à natureza dos acordos que assinámos, tanto com os novos acionistas como com as cartas que enviámos aos bancos.

Talvez o que se passou relativamente ao tema — esse, dos riscos trágicos — tenha mais relação com aquilo que se passou depois, em 2017. Como sabem, em 2017 houve uma recompra da empresa e devido ao facto de o Governo do Partido Socialista ter eximido os acionistas da obrigação de manterem os 217 milhões de euros de capital caso saíssem de acionistas da empresa, a consequência dessa decisão, desse ponto 20.º do acordo parassocial, resultou no pagamento de 55 milhões de euros ao Sr. David Neeleman, quando o Estado chegou à conclusão de que para salvar a empresa o tinha de tirar da estrutura acionista da TAP.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Exatamente sobre o acordo de 2017, o Tribunal de Contas diz que foi remetida — na altura do Governo PS — a cada um dos oito bancos uma declaração reforçando as obrigações decorrentes das cartas de conforto de 2015, o que torna, no limite, a PARPÚBLICA a única responsável por aquela dívida.

Pergunto-lhe se, na prática, o Governo PS emitiu documentos equivalentes às denominadas cartas de conforto, que tanto critica.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Não conheço em detalhe o processo financeiro conduzido pelo Partido Socialista. Aquilo que o Tribunal de Contas refere nas suas conclusões é que as responsabilidades financeiras

e de capitalização recorrentes da recompra foram aumentadas para o Estado português com a operação da recompra e os direitos económicos passaram de 31 % para 5 %. Isso está nas conclusões, é completamente claro.

Quanto à referência de que no momento da privatização, do ponto de vista financeiro, nós tínhamos uma responsabilidade, na prática, de acionista único, eu posso entender isso no contexto do relatório do Tribunal de Contas, se juntar os pontos 55, 56 e 57, que também já aqui li e que fazem referência à existência do direito potestativo que, combinado com as cartas enviadas aos bancos, protege o Estado na exata proporção que eu aqui disse. Repito, e isto é factual: o Estado português, com o acordo que existia até 2017, nunca teria de recomprar a TAP numa situação de dívida pior do que aquela que a empresa conhecia à data da privatização e, por outro lado, os acionistas privados estavam obrigados a manter as prestações de capital de 217 milhões de euros na empresa. Perdê-las-iam, perdê-las-iam para a empresa.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Certo, isso parece claro, até na comparação que o Tribunal de Contas faz dos dois acordos. Aliás, mesmo a PARPÚBLICA diz que «o acordo de 2015...» — agora estou a citar — «... defendia o Estado em termos de lhe conferir um direito potestativo de readquirir a totalidade de capital em caso de incumprimento por parte da Atlantic Gateway, mediante o pagamento de 10 milhões e sem a obrigação de devolução da recapitalização realizada, entretanto, por este consórcio». E é esta não-obrigação de que a PARPÚBLICA fala que depois passa a existir em 2017 e, por isso, com o desaparecimento desta cláusula e a introdução deste direito, de o Sr. David Neeleman recuperar as prestações acessórias, em 2020, o Estado — e felizmente, agora, passadas muitas semanas, o Dr. João Leão admitiu, pela primeira vez, na Comissão de Inquérito, que foi por isso — teve de negociar com David Neeleman e chegaram ao valor de 55

milhões de euros. Ainda não percebemos bem como se chegou lá, mas a negociação foi essa.

Gostava de lhe perguntar, relativamente a 2020 e a essa saída, ou não, do privado, o seguinte: se o acordo de 2015 se tivesse mantido, a TAP, como disse ontem o Sr. Pedro Nuno Santos, seria pública? Não percebi muito bem esta afirmação. O que penso que o Sr. Ministro está a dizer é que, olhando para o acordo que os senhores fizeram, como havia aquelas cartas de conforto, a TAP entraria em incumprimento e, por isso, seria pública.

Mas isso é, mais uma vez, não ler os documentos, porque também lá está, obviamente, muito explícito que, entretanto, a TAP já seria privada. Se já seria 100 % privada naquele prazo de dois ou três anos, em 2020, também já o seria.

Assim, mais uma vez, pergunto-lhe se isto é mais uma não-verdade — aqui tentamos usar termos não muito fortes! — do Sr. Pedro Nuno Santos ou se a TAP em 2020, segundo este modelo, seria pública e, se sim, se está lá alguma cláusula escondida que eu, por acaso, não li. Acho que não, mas não sei a que é que ele se refere.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, creio que essa seria uma opção do Governo que estivesse em funções em 2020.

Se as coisas tivessem decorrido de acordo com o projeto do Governo de PSD e CDS, a TAP teria ficado 100 % privada, salvo erro, no ano de 2017. O que não significa que o Estado, enquanto existissem dívidas pré-privatização assacáveis ao Estado, não tivesse a responsabilidade que assumiu nas cartas que enviou aos bancos. Logo se veria como é que essa situação poderia ser resolvida se subsistissem dívidas aos bancos pré-privatização — e era natural que pudessem subsistir 100 ou 120 milhões de euros, em 2020.

Em qualquer caso, acho que é realista pensar que se, em 2020, um Governo de PSD/CDS — pelo menos, do CDS que eu conhecia, que, depois, desapareceu totalmente, foi substituído pela Iniciativa Liberal, pelo Chega, por outros partidos — estivesse em funções, o CDS, dificilmente, acho eu, iria deixar morrer a TAP.

Uma coisa que tenho clara é que um Governo de PSD/CDS iria ter uma relação construtiva com os acionistas privados que tinham comprado a TAP e iria, seguramente, procurar criar o entorno mais favorável, mesmo numa crise pandémica, para que os acionistas privados pudessem permanecer na TAP, desde que a solução que pudesse ser encontrada fosse minimamente aceitável e equilibrada para o Estado.

Posso dar-lhe nota da minha opinião pessoal: se a TAP não tivesse outra solução, entendo a intervenção do Estado em 2020. Não preferia ver morrer a TAP àquilo que se fez. O que acho é que, talvez, a intervenção, do ponto de vista financeiro, pudesse ter sido bastante mais contida. Desde logo, não sendo a TAP detida pelo Estado, não haveria razão nenhuma para nos socorrermos de dinheiro dos contribuintes para pagarmos o buraco do Brasil.

Aquilo custou, em termos contabilísticos, mais de 1000 milhões de euros à TAP e a operação de fecho — não tenho dados precisos, mas dizem-me — terá custado cerca de 300 milhões de euros. Portanto, esse dinheiro, com certeza, não ia ser pedido aos contribuintes, porque, sendo uma empresa privada, não havia razão nenhuma para os contribuintes portugueses estarem a acudir em socorro da operação de Manutenção e Engenharia (M&E) que a TAP mantinha no Brasil.

Relativamente à operação que tínhamos em Portugal, não estudei, não quero pronunciar-me sobre um dossiê que não estudei, mas também não quero fazer um juízo de valor negativo total em relação ao que se fez. A única coisa que posso dizer é que uma intervenção do Estado, se a empresa fosse privada, mesmo que tivesse de ser feita daquela maneira — e já houve

peessoas que explicaram que não tinha de ser necessariamente assim, eu não estudei o assunto —, não teria tido o custo que teve, pelo facto de a empresa ser totalmente privada e, portanto, de haver ativos dessa empresa privada que nós não tínhamos obrigação nenhuma de salvar.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Além desses 1000 milhões, ainda há 700 milhões que nem sequer foram entregues e a TAP já está com resultados positivos. Só aí está metade do apoio, mas foi a decisão que tivemos.

Sobre a M&E Brasil, já que falou disso, gostaria de saber se, na altura em que estive no Governo, houve alguma intervenção. Isto porque o ex-Secretário de Estado, Sérgio Monteiro, esteve na Assembleia e disse que, por duas vezes, tinha dado orientações ao Conselho de Administração da TAP para que a empresa fosse vendida. Gostava de lhe perguntar, primeiro, se estava a par disto, obviamente, e, segundo, porque é que isto não aconteceu, digamos assim. Porque é que não se conseguiu realizar esta venda?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — A venda não se conseguiu realizar porque não havia ninguém que quisesse comprar uma empresa com aquelas características.

Portanto, a opção prevalecente — e dessa, sim, lembro-me — foi a de o Sr. Secretário de Estado dar uma orientação muito estrita à Administração da TAP não autorizando mais transferências de recursos de Portugal para o Brasil, isto é, que da empresa boa não fosse mais dinheiro para a empresa má.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Sabe dizer-nos quando é que isso foi? É uma pergunta um bocadinho específica, mas é só porque queria confirmar, depois, outra coisa.

O Sr. Dr. **Antônio Pires de Lima**: — Já não me lembro exatamente. Só fui membro do Governo de 24 de julho de 2013 até 30 de outubro de 2015, salvo erro.

A preocupação com a empresa do Brasil era permanente e os problemas de tesouraria eram constantes. Não sei se o Dr. Sérgio Monteiro já tinha dado essa orientação antes, mas sei que, durante o meu tempo, essa orientação prevalecia.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Do que sabe, havia resistência do lado da TAP para que essa venda fosse feita?

O Sr. Dr. **Antônio Pires de Lima**: — Não estou a falar de venda, estou a falar de não permitir transferências financeiras.

O Sr. **Bernardo Blanco** (IL): — Mas havia alguma resistência do lado da TAP?

O Sr. Dr. **Antônio Pires de Lima**: — Não sei se havia resistência, mas, se bem me lembro, havia algumas complicações legais, porque, como parte dos compromissos que tinham sido assumidos com o Estado brasileiro, constou-me que era suposto a empresa portuguesa garantir os défices de tesouraria ou os défices económico-financeiros da empresa que existia no Brasil.

Portanto, a esta orientação do Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro, às vezes, contrapunha-se esse argumento no sentido de dizer que essa limitação de transferências tinha de ser exercida com algum cuidado para não entrarmos em conflito com o Estado brasileiro. Mas, francamente,

não me lembro dos detalhes desse tema — já passaram muitos anos, passaram oito anos!

O Sr. **Presidente**: — Relembro os Srs. Deputados que, dentro de aproximadamente 25, 30 minutos, teremos de interromper a nossa reunião para podermos assistir às votações em Plenário.

Se ninguém precisar de uma pausa, damos início à segunda ronda. Estão inscritos o Bloco de Esquerda, o PCP e o PS e passo a palavra, de imediato, ao Sr. Deputado Bruno Dias, do Partido Comunista Português.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, queria apenas saudar o Dr. António Pires de Lima relativamente a uma afirmação que já aqui fez por mais do que uma vez, porque é importante que haja este reconhecimento, ao fim destes anos todos. É que a razão principal para os indicadores económico-financeiros particularmente graves da TAP, não apenas em 2015, mas também em 2015, era a situação causada pela Engenharia e Manutenção Brasil, pela antiga VEM.

Julgo que, nesta ronda, vou fazer as várias perguntas em 5 minutos e o Sr. Doutor irá responder no final. Peço só alguma tolerância ao Sr. Presidente para este aparte.

Ora bem, nós dizíamos, precisamente, que havia o tal buraco financeiro do Brasil, a que já fez alusão várias vezes, e que era um mito aquela situação da suposta insustentabilidade económico-financeira da TAP. Isto vem demonstrar que, de facto, havia uma situação que era a causadora de todo aquele problema do ponto de vista dos indicadores económico-financeiros e que estava a ser usada como arma de arremesso ou como outra arma qualquer para tentar impor uma privatização que, na verdade, já no passado tinha sido tentada, alegando, supostamente, que, se não avançassem as privatizações, a TAP fechava no dia seguinte.

Antes de o senhor ser Ministro, em 2012, havia uma afirmação muito perentória no Governo, do, então, Secretário de Estado, Sérgio Monteiro, que dizia que a situação de tesouraria da TAP exigia que, se não houvesse uma privatização — que, na altura, estava ensejada do negócio com o Sr. Efromovich, da Avianca — não havia dinheiro para pagar salários, nem para pagar os combustíveis. É sempre a mesma conversa.

No dia em que se anunciou que não ia haver privatização, porque não havia garantias bancárias, porque não apareceu nenhuma carta de conforto, nesse mesmo dia, o Secretário de Estado fez aquilo que tinha de fazer: anunciou que a PARPÚBLICA ia meter 100 milhões de euros na TAP.

Tratava-se de um financiamento que a TAP, depois, naturalmente, reembolsou, tal como poderia vir a fazer se houvesse essa decisão, em vez de se privatizar naquelas circunstâncias. Não tenho tempo para ler tudo aquilo que foi feito — o senhor já não era Ministro! — naquela famosa noite de 12 de novembro. Mas, no mesmo dia, à quantidade de coisas que foram escritas e assinadas, juntou-se mais uma coisa (essa não foi na PARPÚBLICA, julgo eu) que foi os contratos de venda dos tais A330neo e 320/21neo da Airbus à DGN do Sr. Neeleman e, no dia seguinte, às 9 horas e 30 minutos, do Sr. Neeleman à TAP.

Ora, aqui coloca-se o problema de estarmos perante uma inevitabilidade que manifestamente não o era, como não foi em 2012, repito, como não foi em 2012 e, de os capitais próprios negativos, e, obviamente, não vamos negar o que o senhor mencionou, serem indissociáveis do tal problema da manutenção Brasil que estava a arrastar todo aquele lastro.

Mas, convenhamos, pergunto-lhe se conhece este dado: é que, já no final daqueles três, quatro anos de gestão privada, ainda pré-covid, antes do impacto máximo da pandemia e de ela aparecer, os capitais próprios negativos da TAP agravaram-se em mais 200 milhões em cima dos que já estavam.

Portanto, se havia a expectativa de haver capitais próprios positivos em 2022, não sei como era aquela trajetória, porque continuava a descer e estava cada vez mais negativo o capital próprio da TAP. E tinha-se agravado em 200 milhões!

Se havia uma razão que justificasse a privatização, tinha sido desmentida pela experiência concreta e o facto é que se a solução era a privatização, bom, a TAP não morria da doença, mas ia morrer da cura, pelos vistos!

Dito isto, há um aspeto que não queria deixar de apresentar como pergunta, em termos objetivos, e que tem a ver com este tema da assessoria, digamos, e da presença do Sr. Neeleman no processo de compra dos aviões Airbus ainda durante a privatização da TAP — 2015. Conhece alguma forma de pagamento dessa assessoria? Estamos a falar de uma situação em que o Sr. Neeleman ainda era comprador da TAP ao mesmo tempo que era comprador dos aviões que iriam parar à TAP, depois da privatização.

A questão é se, antes disso, conhece algum pagamento feito ao Sr. David Neeleman e por quem é que ele poderia ter sido pago. Pergunto também se alguma vez ouviu falar de que a TAP tivesse sido chamada a fazer pagamentos a título de assessoria ao Sr. Neeleman no âmbito desse negócio durante a fase da privatização, que coincide com a fase da aquisição dos aviões. Estamos sempre a falar do mesmo processo em pistas paralelas: os contactos da Airbus com Sérgio Monteiro, os contactos de Neeleman com a Airbus e com o Governo e os contactos, naturalmente, de Neeleman com a TAP e com o Governo.

Tenho mais questões, mas vou deixar para a terceira ronda.

O Sr. **Presidente**: — Sr. António Pires de Lima, tem a palavra, para responder.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado Bruno Dias, muito obrigado pelas suas perguntas.

Duvido, não vejo motivo e não conheço que a TAP tenha feito algum pagamento ao Sr. Neeleman antes da privatização. Não conheço, julgo que não existe.

Depois, relativamente aos outros temas, é verdade, Sr. Deputado, que uma parte importante dos problemas de capitais negativos da TAP se devia à compra da operação no Brasil. Isso é objetivo. Acho que não houve ninguém, a não ser o Dr. Lacerda Machado, que não tivesse reconhecido que a operação no Brasil era um problema. O próprio Dr. Lacerda Machado elogiou a operação, mas, por outro lado, também deu nota de que tinha sido ótimo termos sido obrigados a fechar a empresa por instruções de Bruxelas.

Mas, o facto de um problema significativo na TAP ter sido a operação do Brasil não significa que a privatização não tenha méritos. Aí, vou dizer uma coisa parecida com aquela que já disse há pouco ao Deputado do Bloco de Esquerda Pedro Filipe Soares: olhamos para a mesma realidade de duas maneiras diferentes e isso é uma grande riqueza de uma democracia liberal. O Governo do Partido Socialista já não tem na TAP o problema da manutenção do Brasil. Tem uma TAP a dar lucros. Tem uma TAP com bastante capital e, no entanto, agora convenceu-se de que é muito importante privatizar a companhia. Portanto, a privatização da companhia pode ser mais ou menos urgente em função das necessidades de tesouraria da empresa, mas, no caso da TAP, na minha perspetiva — que é diferente da sua, e tenho muito respeito pela sua e pela sua coerência —, tem a ver com razões de índole estratégica, com racional estratégico. De facto, num mundo onde os Estados não podem injetar dinheiro nas companhias aéreas e onde a escala, as sinergias e a cooperação entre companhias são relevantes, a TAP, espera-se, vai evoluir melhor, vai crescer mais, vai desenvolver-se de outra maneira, vai correr menos riscos e ter mais acesso a capital se fizer parte de um grupo

com outras companhias aéreas e se tiver uma gestão independente de influências políticas do que se se mantiver orgulhosamente só e nacionalizada.

Mas isto já é uma questão de opinião. Não estou à espera, nesta altura do campeonato, e depois de o conhecer há tantos anos, de alterar aquilo que é a sua perceção sobre este tema.

Não sei se há mais alguma pergunta a que não tenha respondido. Penso que não.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Relativamente aos pagamentos a eventuais assessorias, estou a perguntar se conhecia alguma situação. Não estou a falar de pagamentos posteriores, estou a falar de pagamentos imputáveis a situações anteriores. Aquilo que o senhor faz num mês e depois possa receber passado algum tempo refere-se ao que o senhor fez anteriormente e não ao que viria a fazer depois. Não sei se me estou a fazer entender.

O Sr. **Presidente**: — E a pergunta é?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Essa já esclareci, Sr. Presidente.

Relativamente à questão da tesouraria e dos capitais próprios, não foi propriamente a privatização que veio resolver essas questões dos capitais próprios.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado, relativamente a pagamentos que se tenham feito ao Sr. Neeleman antes da privatização, não conheço. Não tenho a informação de que tenham existido, nem percebo porque é que haveriam de existir. Mas não conheço.

Relativamente à evolução da situação financeira da TAP depois da privatização, a TAP cresceu muito de 2015 a 2019 e, portanto, o valor público e de serviço público da TAP à economia portuguesa e aos portugueses aumentou substancialmente enquanto a empresa teve uma gestão privada. Não pondo em causa aquilo que diz, que os capitais próprios continuaram negativos, às vezes resultados contabilísticos são diferentes de *cash flow*, nomeadamente quando, entre uma coisa e outra, existem muitas amortizações ou *leasings* de aviões. O EBITA, isto é, o *cash flow* operacional da empresa, foi melhorando durante aqueles anos da empresa privada, ao ponto de o rácio entre *cash flow* operacional e dívida — que é um rácio importantíssimo de análise financeira pelos bancos e que dá nota, no fundo, da capacidade de alimentar a dívida com os *cash flows* que se geram — ter sido melhorado com substância nesses anos de 2015 a 2019.

Por outro lado, a empresa conseguiu encontrar recursos para renovar a sua frota, contratar mais de 2000 pessoas, aumentar os salários dos seus trabalhadores. Deixaram de acontecer greves, vivia-se em paz social. Portanto, parecia-me que todo aquele ecossistema estava a funcionar bastante melhor do que no tempo em que a empresa era pública e não podíamos injetar dinheiro na companhia. Mas, enfim, admito que o Sr. Deputado tenha uma opinião diferente, obviamente.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Dr. António Pires de Lima, com a sua complacência e paciência, eu iria interromper agora os trabalhos porque faltam 10 minutos, para depois não interrompermos uma intervenção a meio. Vamos votar e depois voltaremos.

Muito obrigado, até já.

Eram 18 horas e 54 minutos.

Muito obrigado, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Dr. António Pires de Lima. Vamos reiniciar a nossa Comissão.

Eram 19 horas e 34 minutos.

Dou a palavra ao Sr. Deputado Pedro Filipe Soares, do Bloco de Esquerda. Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Pires de Lima, fiz toda a primeira ronda relativa aos fundos Airbus. Desviei-me apenas na última pergunta, mas queria voltar a esse tema, porque me parece que a sua conclusão não é só algo que nos distingue, mas a forma de lá chegar também me parece que merece melhor explicação.

Dizia, em determinado momento, que a única coisa que diferenciava a opinião da Vieira de Almeida de 2015 da opinião da Serra Lopes, Cortes Martins de 2022 era o pressuposto, num inexistente e no outro existente, de que os valores tivessem sido pagos acima do valor de mercado pelos Airbus A330neo, que teria uma repercussão, aí sim, de ilegalidade naquele negócio.

Ora, os avaliadores de 2022, a Airborne, referem que, e agora queria citar, que é para não colocar nenhuma palavra fora do sítio: «É errado fazer uma avaliação com os preços em causa em 2015, porque estes aviões não estavam disponíveis para entrega. Eram primeiras encomendas e não se considerou nesse momento o preço de entrega final. Se os preços de entrega finais fossem os observados nessa avaliação, em todos os três tipos de aeronaves diferentes, mas particularmente nos A320neo e nos A321neo, todos eles estão nos preços mais altos observados de venda da Airbus sobre esta matéria.» Por isso, têm aqui um primeiro ponto em que concluem que, mesmo pagando o preço normal do mercado, sem qualquer desconto de

quantidade, a TAP já teria pagado 254 milhões de euros a mais do que o previsto.

Acresce que avaliam que o tal cancelamento dos A350 poderia significar um valor até 190 milhões de euros, porque estes estavam bastante abaixo do mercado, dado terem sido comprados numa fase muito inicial da encomenda e a Airbus ter tido um conjunto de atrasos que também em si tiveram repercussão no contrato que tinha sido feito.

Com base neste parecer, e englobando também este parecer, a Serra Lopes, Cortes Martins refere que, não tendo tido acesso ao memorando de entendimento entre a DGN e a Airbus, há um conjunto de afirmações que, no entanto, conseguem fazer e factos que conseguem apurar.

Um primeiro é que, só na data de aquisição das ações, a 13 de novembro, a DGN celebrou com a Airbus os dois contratos para a compra de 53 aviões. No dia seguinte à aquisição das ações e, por sua vez, à celebração dos contratos, ocorreu a entrada dos fundos Airbus na TAP, porque a TAP, nesse momento, celebrou com a Airbus os contratos Neo, sub-rogando-se na qualidade de compradora originária. Por isso, simplificando o juridiquês, no dia 13 de novembro, a DGN celebrou o contrato com a Airbus e, no dia seguinte, entregou o contrato à TAP, ficando a TAP responsável por esse contrato junto da Airbus.

Com essa transição, a TAP ganha uma obrigação, as tais *novation fees*, no valor de 226 000 750 euros, que ficava obrigada a pagar diretamente à Airbus, se algum dos 53 aviões não fosse pago ou se existisse algum cancelamento de encomenda. A Airbus justifica este valor por, na verdade, dizer que confiava mais na DGN do que na TAP. Foi essa a justificação formal para a existência disso.

Ora, este escritório de advogados conclui, então, que esta assistência é a tal que é proibida pelo artigo 322.º do Código das Sociedades Comerciais, porque consideram, na cláusula das *novation fees*, estas não são mais do que

penalidades por incumprimento. Não são só isso, servem uma função garantística em que a Airbus recupera sempre o dinheiro que entregou a David Neeleman, que por sua vez entregou à TAP.

Mas diz mais: diz que a garantia da TAP ao reembolso dos fundos Airbus, em prazos, termos e condições, nada tem a ver com os prazos, termos e condições do reembolso das prestações acessórias, o que gera uma óbvia distorção das motivações, pressupostos e objetivos subjacentes àquelas prestações. Elas não foram aportadas à sociedade como um investimento estável a longo prazo e de reembolso incerto, mas sim como um investimento de reembolso garantido a curto-médio prazo. E diz mais: se a Airbus disponibilizou estes referidos fundos à DGN para que esta, através da Atlantic Gateway, comprasse ações e capitalizasse a TAP, SGPS, e se, por seu turno, a TAP se obrigou a reembolsar esses mesmos fundos à Airbus, então foi a própria TAP, e não a Atlantic Gateway, a DGN ou sequer a Airbus, quem suportou o custo efetivo dessa capitalização, com isso desvirtuando o reforço económico financeiro. Como consequência, depois há a parte necessária de que, sendo isto ilegal, todo o contrato e tudo o que daí decorre será ilegal também.

Assume outra coisa também: é que, a par desta violação do direito das sociedades comerciais, há também uma violação do direito da concorrência por um aparente conluio entre as empresas Airbus e DGN para este negócio. Porquê? Porque a Airbus, ao disponibilizar os fundos de capitalização da TAP, com as garantias já referidas, contribuiu decisivamente para a adjudicação da privatização da companhia à Atlantic Gateway.

Por isso é que eu lhe fiz um conjunto de perguntas na primeira ronda, para perceber que vertente da capitalização foi determinante na escolha deste determinado comprador, ou consórcio comprador, na privatização. Tem consequências diretas nesta conclusão: se não houvesse esta capitalização nestes termos, não haveria este comprador. Logo, só aconteceu porque a

Airbus e a DGN tiveram este potencial conluio que levou a uma potencial violação do direito da concorrência.

Para concluir, dizem eles, algo que tudo indica a eventual assistência financeira pela TAP vai muito além da prestação de uma garantia. Ela traduz-se, afinal, numa efetiva disponibilização dos fundos próprios que suportaram grande parte da capitalização efetuada pela Atlantic Gateway na TAP, SGPS.

Com isto, e essa é a pergunta que lhe queria colocar, não é verdade a simplificação que fez — mas admito que fosse até por exercício de linguagem na súmula da primeira ronda de perguntas, que a divergência entre os dois pareceres fosse apenas e só uma questão de preço sobre os privados — há aqui um conjunto de dúvidas associadas à relação aparentemente promíscua entre a Airbus e a DGN.

O Sr. **Presidente**: — Atenção ao tempo, Sr. Deputado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Termino, Sr. Presidente, dê-me só 10 segundos, por favor.

O Sr. **Presidente**: — Com certeza, Sr. Deputado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Peço desculpa, como estive a ler, não tinha a noção do tempo. Só preciso de 10 segundos.

É um possível conluio na atuação entre a DGN e Airbus para defraudar os interesses da TAP. Ouvindo tudo isto e continuando a dizer que não foi nada imprevisto naquilo que foi apresentado à TAP, continua a considerar que não houve nada de ilegal neste processo?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Filipe Melo, pede a palavra para que efeito?

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, para uma interpelação à Mesa sobre a condução dos trabalhos, se for possível.

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

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, vai-me desculpar, mas acho que é perfeitamente abusivo termos mais de 60 % em cima do tempo permitido, não só para o decurso do trabalho da Comissão, mas também para o inquirido, que não tem de ouvir testemunhos, mas sim questões. Portanto, Sr. Presidente, a tolerância é aceitável e entendível para todos, mas peço que haja este rigor.

O Sr. **Presidente**: — Tentarei, dentro daquilo que é o período de tolerância, ter a maior equidade possível nos diferentes grupos parlamentares.

Faça favor, Sr. Dr. António Pires de Lima.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Muito obrigado pelo seu testemunho e pelas suas perguntas, Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O ponto que há pouco elenquei de comparabilidade entre os pareceres do Luís Miguel Cortes Martins e da Vieira da Almeida tem, de facto, a ver com o tema do preço. Esse tem sido, fundamentalmente, o tema de discussão política até aqui e onde, confesso, centrei a minha atenção e preparação para esta Comissão, que levo o mais a sério que posso.

Os temas que me está a colocar são de natureza jurídica. Não estou a dizer que não sejam relevantes os temas de concorrência, as obrigações que a TAP assumiu se desistisse de alguma encomenda e as penalizações em que

incorreria que aqui referiu. Não me sinto competente, do ponto de vista jurista, para entrar em debate detalhado nestas matérias consigo.

Há uma coisa que tenho de reafirmar. Quando a privatização foi decidida no Conselho de Ministros de 15 de junho, nós não tínhamos conhecimento dos fundos Airbus. O compromisso que a Atlantic Gateway assumiu connosco, com o Estado português, e que está veiculado nos contratos de venda e nas cartas anexas a 24 de junho, como o Sr. Deputado já teve oportunidade de referir, é independente dos fundos Airbus. Se o Sr. Neeleman não tivesse chegado a acordo com a Airbus para este mecanismo de financiamento, teria a obrigação de comprar a TAP na mesma e de acordo com os compromissos que assumiu. Se não o fizesse, não estava a cumprir os acordos que assinou com o Estado português no dia 24 de junho.

Tenho alguma dúvida de que se um comprador de uma empresa, que, pelo plano estratégico que apresenta, beneficia extraordinariamente um fornecedor de aviões, que podia ser aquele ou outro, poderia ser a Lockheed ou a Boeing, ter depois tido a capacidade de negociar com essa empresa em concreto — até pode ter feito eventualmente, não sei, um concurso entre vários fornecedores para recolher o crédito que lhe permitisse capitalizar a empresa —, isso seja um atentado à concorrência. Não consigo perceber porquê. Mas é como lhe digo, temos de tomar decisões na política — e seguramente também já aconteceu ao Sr. Deputado — com base na informação relevante e que consideramos séria na altura em que as decisões se tomam.

Na altura em que tivemos de tomar a decisão de privatizar, as opiniões e os pareceres que tínhamos eram aqueles que constavam do dia 12 de novembro ou anteriores, tanto em termos de avaliações de aviões, como em termos da virtualidade e da bondade jurídica do processo de capitalização que foi proposto pela Atlantic Gateway. Portanto, a decisão que o Governo de que fiz parte, ou aquele que se seguiu, tomou parece-me inatacável. Se,

10 anos depois... É que, repare, passou muito tempo. Não consigo compreender como é que é preciso sete, oito ou 10 anos para obter pareceres jurídicos que podiam ter sido obtidos três meses, seis meses ou um ano depois. Houve um Governo que nos sucedeu que estava desconforme com o negócio que foi feito, pretendia revertê-lo, desfazê-lo e acabou por fazer uma recompra. Portanto, tenho alguma dificuldade em dar uma resposta exata e em participar num debate tão técnico quando já passaram oito anos e quando estes pareceres todos, que agora estão a surgir, surgem num determinado contexto.

Aquilo que se sabe — e o Sr. Deputado não é nenhum ingénuo, também sabe disso — é que, a partir de 2020, há uma administração da TAP que está mandatada para fazer uma reestruturação muito séria na empresa, com enormes impactos sociais, diminuições de atividade, e também para procurar reestruturar todos os contratos que tem com os fornecedores principais. Portanto, é sabido, e estão a fazer a sua obrigação, os profissionais da TAP estão a procurar diminuir o nível de encargos que têm com os seus fornecedores aos mais diversos níveis. Obtiveram pareceres jurídicos, etc. Não os conheço em detalhe e não sou advogado, não sou jurista, não me quero especializar nessas áreas, não me quero transformar num jurista e não consigo competir com o meu amigo Luís Miguel Cortes Martins nas opiniões jurídicas que dá. O que digo é que, na altura em que assinámos o contrato, e a nossa responsabilidade está realmente nesse momento, a informação que tínhamos e os pareceres jurídicos que tínhamos permitiam-nos, com — pensámos nós — bastante segurança, concluir a privatização.

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

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Presidente, tenho algumas questões agora para a segunda ronda.

Ainda há pouco, nas perguntas que realizei ao Dr. António Pires de Lima, falámos nos valores da capitalização, em que o Dr. António Pires de Lima retirou, na sua opinião, os 120 milhões de euros do empréstimo obrigacionista. Esse valor é assumido como valor da capitalização. Se dos 337,5 milhões de euros retirar 120 milhões de euros dá 217,5 milhões de euros, o valor que é idêntico àquele que a TAP teria de devolver, caso o acordo com a Airbus não fosse cumprido. O valor é sensivelmente o mesmo.

Pergunto ao Sr. Dr. António Pires de Lima se existe alguma relação entre esses valores, até porque o valor é praticamente o mesmo. A devolução que a TAP teria de fazer à Airbus, caso o valor da compra dos aviões não fosse realizado, seria em relação a este valor total de capitalização de 217,5 milhões de euros. Ao longo do tempo, fomos falando dos 337,5. O Sr. Doutor retirou os 120 milhões porque é um empréstimo obrigacionista, que tem taxas de juros. Obrigaria a calcular de outra forma, mesmo que fosse colocado, porque naturalmente existe a questão dos juros. Essa é uma pergunta para nós importante: se este valor está ou não relacionado com os fundos Airbus, até porque o valor é o mesmo.

Em relação a outras matérias, o Sr. Doutor falou-nos aqui, novamente, da carta de 4 de novembro do Eng.º Fernando Pinto, carta que deixou no acervo da Comissão Parlamentar de Inquérito, que não conhecíamos, e que contradiz em parte um conjunto de questões que aqui já foram colocadas.

Em primeiro lugar, fala de participadas, mas em momento algum fala necessariamente da VEM Brasil. Naturalmente, falando das participadas, pode falar da VEM Brasil. Mas, sendo uma informação que não está classificada — porque, se estivesse classificada, o Sr. Doutor não a poderia ter —, posso ler, *ipsis verbis*, o que aqui está, em que o Eng.º Fernando Pinto diz: «A TAP tem vindo a sofrer, nos últimos dois anos, fruto de diversos

motivos, dos quais destacam os anúncios de privatização que deram origem à impossibilidade de acesso ao mercado bancário e conflitos laborais que afetaram a empresa, os fundos retidos em mercados relevantes, Venezuela e Angola, e iniciados financiamentos de participadas.»

Os problemas de tesouraria estavam em problemas políticos com a não venda da TAP, em primeiro lugar, segundo a carta do Eng.º Fernando Pinto. Estou a citar: «As sérias dificuldades de tesouraria que a TAP tem vindo a sofrer nos últimos dois anos, fruto de diversos motivos, dos quais se destacam os anúncios de privatização que deram origem à impossibilidade de acesso normal ao mercado bancário e conflitos laborais que afetaram a operação da empresa», estão colocados como primeiro motivo na carta do Eng.º Fernando Pinto, que foi aqui colocada no acervo da Comissão.

Por isso, questionava ao Dr. António Pires de Lima se esta questão da privatização, que demorou dois anos, entre 2012 e 2014, e os problemas políticos destes anúncios também não tiveram contextos claros. Visto que a carta foi referida várias vezes contendo como base a VEM Brasil, e em momento nenhum só da VEM Brasil, o primeiro motivo claramente é este.

Também sobre a VEM Brasil há outra pergunta que gostaria de deixar ao Dr. Pires de Lima: sendo a VEM Brasil um problema, na sua opinião, porque é que, ao longo da gestão privada, nunca David Neeleman e a sua gestão tentaram resolver o problema da questão da VEM Brasil e da empresa de manutenção aérea do Brasil? Isso não aconteceu ao longo deste período.

Terminava com esta questão. Há pouco falei de que o acordo de venda direto e as contrapartidas falavam na prorrogação dos contratos entre 2018 e 2020 dos A350, que depois o Sr. Doutor disse que não conhecia. Mas não deixa de ser curioso que, em junho de 2015, essa informação tenha sido enviada para os investidores e para os compradores, segundo a informação que temos na Comissão Parlamentar de Inquérito. Gostava também de perguntar ao Sr. Doutor o porquê desse motivo. Parece estranho estar a

prorrogar algo que, segundo as informações que temos quer da sua parte quer do Dr. Sérgio Monteiro, a TAP não tinha capacidade para cumprir. Porquê prorrogar os prazos de entrega para 2018 e 2020?

Também, apenas a título de curiosidade, uma questão sobre a entrega dos aviões, cerca de 14 ainda não foram entregues até à data.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Deputado Hugo Costa, suponho que o alargamento dos prazos que está a referir relativamente aos A350 tem precisamente a ver com as dificuldades que, na altura, antes da privatização, a TAP ainda conhecia para fazer face aos compromissos, portanto isso pode justificar que se tenha pedido a extensão dos prazos.

Depois, relativamente ao tema da capitalização, referi na minha intervenção inicial os 217 milhões de euros. De facto, para financiar uma empresa há vários mecanismos e, normalmente, há instrumentos de capital e instrumentos de dívida. Também há uns que são híbridos, dívida-capital, e que tanto são qualificados num lado, como no outro.

Eu tive o cuidado de considerar puramente capital, na minha intervenção inicial, em todas as referências que fiz à capitalização da Atlantic Gateway, os 217 milhões de euros, porque o outro instrumento ou é dívida ou é um híbrido e, portanto, do meu ponto de vista, paga juros, pelo que, do meu ponto de vista, não é aquilo que eu consideraria um instrumento de capital típico.

E, sim, acho que o Sr. Deputado talvez tenha alguma razão em registar esta coincidência, que não deve ser coincidência, com certeza. Se a Airbus tinha um ganho previsto na encomenda de 53 aviões, se esses 53 aviões comessem a ser cancelados, instituiu um pagamento, aliás, uma indemnização — que, aliás, é típico nas encomendas de aviões no setor aeronáutico — que lhe permitisse recuperar o valor que tinha perdido e atribuído ao Sr. Neeleman. Acho que está a pensar bem, não tenho nenhum

comentário a fazer.

Há aqui uma coisa que talvez valesse a pena pensar-se em perspetiva, que é o seguinte: nós estamos sempre a dizer, a TAP perdia, a TAP perdia, a TAP perdia, mas na perspetiva do Sr. Neeleman, e do Governo PSD/CDS, se o processo de privatização tivesse tido continuidade, a TAP em 2017 seria propriedade, a 100 %, da Atlantic Gateway.

Portanto, eu não estou a ver qual seria o interesse do privado, que era dono a 100 % da empresa, falhar numa encomenda de um avião, tendo com isso que devolver 217 milhões de euros ao fornecedor. Realmente, isto muda tudo, primeiro com a recompra — e eu não estou a criticar a recompra, enfim, posso criticar alguns aspetos que aqui apresentei comparativos com a privatização —, mas não estou a criticar a opção política, ideológica, de o Governo, primeiro, recomprar 50 % e, depois, por uma via negocial, até ter nacionalizado a empresa.

Mas, de facto, quando este acordo de privatização foi negociado, aquilo que era suposto acontecer não era isto. Nem sequer se tinha previsto, nem se podia prever, o efeito da pandemia, que criou aqui um fator completamente extraordinário. Aquilo que se previa é que o grupo privado ficasse com 100 % da companhia e, portanto, nesse sentido, qualquer penalização introduzida à companhia era uma penalização também do grupo que era dono a 100 %, o acionista único da companhia.

Mas não tenho dados para discordar, acho que a sua decorrência da relação destes dois valores parece-me fazer sentido.

Relativamente à carta que o Eng.º Fernando Pinto enviou, já não a mim, mas à PARPÚBLICA, no dia 4 de novembro, os problemas da TAP eram conhecidos e, em termos de dificuldade de financiamento, dificuldade de acesso aos mercados e dificuldade de cumprir com os fornecedores eram anteriores a 2012 e 2013. O que esta carta faz, de uma forma muito habilidosa, é pôr pressão no Governo que estava.

Protestos do Deputado do PS Hugo Costa.

Isto é: «Vocês criaram o problema nos últimos dois anos e agora resolvam-no». Mas, como toda a gente sabe, e portanto, apresenta aqui os dados... Eu não estou a dizer que, obviamente, não tenha havido problemas naqueles dois anos. Desde logo, quando anunciámos a privatização, tivemos logo de fazer face a algumas greves. Houve uma greve dos sindicatos dos pilotos um mês antes da privatização, que foi uma desgraça para o sindicato dos pilotos, até se demitiu o presidente do sindicato dos pilotos, porque foi uma greve que teve 20 % de adesão, mas, independentemente disso, provocou um dano de algumas dezenas de milhões de euros na empresa.

Mas, Sr. Deputado, eu creio que não é muito realista — e até se me permite, eu acho que o Sr. Deputado é uma pessoa muito inteligente — a gente comprar todos os argumentos de quem está a querer pôr pressão no Governo, para tentar resolver um problema de curto prazo.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Usamos só os que queremos!

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — O Eng.º Fernando Pinto foi presidente da TAP durante 18 anos. Foi o principal responsável, pelo menos empresarial — não sei se houve outros responsáveis a nível político, mas, pelo menos empresarial — pela aquisição da VEM. Nunca a conseguiu explicar muito bem.

Numa altura em que a TAP precisa, de acordo com as expressões dele, «desesperadamente de dinheiro» e tenta pressionar o Governo para obter esse dinheiro, seria, se calhar, esperar demasiada frontalidade do Eng.º Fernando Pinto se ele dissesse que o principal problema da dificuldade de tesouraria da TAP era, precisamente, o investimento de que tinha sido o principal

responsável.

Portanto, apresenta aqui um emaranhado de razões, um conjunto de razões, mas quando nós vemos as contas da TAP, a evolução das contas da TAP, percebemos, infelizmente, que foi uma coisa que correu mal — eu não quero culpar ninguém —, não correu bem, mas percebemos que, realmente, a larguíssima maioria dos capitais próprios negativos que a TAP tinha, e dos prejuízos que foi acumulando têm a ver com a operação do Brasil e a TAP entrou em falência técnica, a partir de 2008, por causa do investimento no Brasil. Essa é a realidade.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Dr. António Pires de Lima...

Sr. Deputado, se faz favor.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Doutor, apenas faltou uma pequena resposta: porque é que acha que David Neeleman, ao longo do tempo que a gestão esteve privada, não tirou a VEM, a manutenção Brasil da TAP?

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Esteve o Estado e esteve... Quer dizer, o David Newman, como sabe, só foi acionista maioritário... Primeiro não era acionista maioritário sozinho, ele era um dos acionistas da Atlantic Gateway, que deixou de ser maioritária, logo em 2017, portanto, realmente, o senhor só pôde gozar da condição de acionista maioritário durante um ano e meio.

Depois, o Estado estava a 50 % e uma decisão dessas tinha de ser tomada em Conselho de Administração. Aquilo que me dizem... Isto, agora, estou a pegar também naquilo que ouvi, nestas comissões, do Dr. Lacerda Machado. Aquilo que eu percebi é que, do ponto de vista político, era muito difícil a uma empresa participada pelo Estado português fechar a operação

no Brasil. Tinha riscos, tinha contingências e era um ato, para um País com o qual procuramos manter as melhores relações, considerado muito pouco simpático, para dizer o mínimo.

A manutenção do Brasil dá emprego a milhares de brasileiros. Portanto, admito que não fosse uma decisão política muito fácil e que significasse, no curto prazo, custos económicos importantes. Dizem que custou 200 milhões de euros, em *cash*, o fecho, já depois de 2020. E, portanto, não sei porque é que não se fechou, eu não estava lá, mas posso admitir que entre o Estado e os acionistas privados não fosse uma decisão muito fácil. Também ouvi o Dr. Lacerda Machado dizer — ter um desabafo —, depois de ter considerado que a VEM era o melhor negócio que a TAP tinha feito em 50 anos,...

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — 50 anos!

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — ... também o ouvi dizer que ainda bem que foi a Comissão Europeia, que foi Bruxelas, que nos obrigou a fechar a operação do Brasil. Portanto, qualquer coisa assim do género.

Portanto, realmente não devia ser uma decisão muito fácil, do ponto de vista político. Isso talvez explique a dificuldade, relativamente a um negócio que foi, sistematicamente, sempre negativo, de tomar uma decisão até, praticamente, a reestruturação nos obrigar a isso.

O Sr. **Presidente**: — Vamos então, depois de terminada a segunda ronda, passar à terceira ronda.

Como é do conhecimento generalizado, a terceira ronda consiste em períodos de 3 minutos de perguntas conjuntas.

O Sr. Doutor responde, depois, em conjunto a todas as perguntas.

Vou passar à inscrição dos Srs. Deputados, não sem antes dar,

primeiro, a palavra ao Sr. Deputado Filipe Melo.

Faça favor, Sr. Deputado.

Pausa.

Ah, já é inscrição. *Ok*, pensava que tinha uma interpelação à Mesa.

Muito bem, então temos as inscrições do Deputado Filipe Melo, do Deputado Bruno Dias e do Deputado Paulo Rios.

Penso que não haverá mais nenhuma inscrição.

Vamos então iniciar. Dou a palavra ao Sr. Deputado Filipe Melo, do Chega. Se faz favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Pires de Lima, para concluir esta audição, agradecendo todas as respostas que deu anteriormente, e acho que perfeitamente esclarecedoras, há aqui um assunto que eu gostava de abordar.

O ex-Ministro Pedro Nuno Santos, ontem, na Comissão de Economia, gabou-se de ser o único Ministro em 50 anos que conseguiu pôr a TAP a dar lucro.

Protestos do Deputado do PS Hugo Carvalho.

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

O Sr. **Presidente**: — Vamos ver se, mais uma vez...

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — É que este ruído de fundo, sempre do mesmo Deputado, causa algum transtorno...

O Sr. **Presidente**: — *Ok*, eu peço para que não haja curto-circuito e...

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — É que isto é recorrente, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — O tempo está parado, vamos tentar que não haja curto-circuito entre os diferentes grupos parlamentares.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Como eu estava a dizer, Sr. Doutor, Pedro Nuno Santos disse que foi o único Ministro, em 50 anos, que conseguiu pôr a TAP a dar lucro.

Parece-me presunção e água-benta a mais para um ministro que fez tanta trapalhada e que se conseguiu contradizer, vezes sem conta, no processo que foi o dossiê TAP.

Pergunto-lhe se se revê numa afirmação destas, uma vez que os Governos de direita tiveram atuações que nós consideramos competentes ao nível deste dossiê, vindo agora um ministro socialista, que tem esta mancha no currículo de ser forçado a demitir-se por causa do assunto TAP, dizer que se sente orgulhoso por ser o único Ministro em 50 anos a pôr a TAP a dar lucro.

Perguntava-lhe, também, ainda em relação a este Ministro, mas não só — não é uma opinião pessoal, é uma opinião política, por isso é que a lha pergunto —, se, depois dos casos conhecidos que antecederam e acompanharam o decurso desta Comissão Parlamentar de Inquérito, o País e a TAP estavam bem representados em termos de tutela financeira e tutela setorial. Portanto, Fernando Medina e Pedro Nuno Santos tinham a capacidade e a competência necessária para assegurar a gestão de uma empresa com esta importância nacional? Depois da demissão de Pedro Nuno Santos, pedia-lhe a sua análise política, também, à prestação do Ministro João Galamba que, ao que tudo indica, também já terá faltado à verdade a

esta Comissão de Inquérito.

Pergunto-lhe uma vez mais e faço esta questão porque considero ser, apenas e só, uma questão meramente política, não pessoal, e por isso é que lha faço.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Bruno Dias, tem a palavra.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, o Dr. António Pires de Lima, há pouco, disse, referindo-se à TAP, que todo aquele sistema, todo aquele ecossistema, foi o termo que usou, passou a ter uma situação melhor após a privatização. Referiu-se ao crescimento da operação, ao aumento do número de trabalhadores, etc.

Ora, perante a aquisição que o Sr. Neeleman impôs à TAP daqueles aviões todos — 3,6 mil milhões de euros em aviões —, a TAP só poderia crescer.

O problema é que foi um crescimento não sustentado, que passou, desde logo, por uma viragem estratégica que estava longe de ser pacífica, convenhamos, e que começou logo pela denúncia da contratação coletiva, para acabar com a contratação coletiva dos trabalhadores da TAP, com um ataque aos trabalhadores, que teve pronta resposta e que teve de recuar. E houve um conjunto de greves que não avançaram porque aquele ataque à contratação coletiva não teve efeito, não venceu.

Mas esse era o esquema-padrão do Sr. Neeleman, que era comprar empresas, engordá-las — passe a expressão —, vendê-las por atacado ou desmanchadas, desmanteladas às peças, e, esse plano, ele não teve oportunidade de o levar por diante. O problema foi que a TAP tinha de crescer, cresceu daquela forma não sustentada e, depois, tudo desabou. E os primeiros a pagar o preço, as consequências e os impactos daquele desabamento foram os trabalhadores. E, isso, por causa de um plano que,

naquela altura, estava a fazer muitos sorrisos, mas que ia trazer aqueles resultados.

E a situação da TAP no concreto, face à experiência objetiva que se verificava, desde 2012 até 2015 — o Sr. Dr. António Pires de Lima já o confirmou, digamos —, não era propriamente um beco sem saída ou uma situação que não permitisse alternativas. Aquilo que eu lhe queria pedir era que, digamos, revisse a sua afirmação no sentido de que era impossível o Estado tomar qualquer medida em relação à TAP: o Estado não metia um cêntimo na TAP desde 1997, já o sabemos, e não o meteu um cêntimo na TAP em termos de capitalização e reestruturação nem em 2000, nem em 2012, nem tinha de o fazer em 2015. Mas o que é certo é que com a não-privatização em 2012, anos depois, já com a sua governação, o que tivemos foi uma documentação que mostrava ao Governo uma passagem relativamente à evolução da TAP — ou seja, o famoso relatório de avaliação da TAP entregue ao Governo em 2014 — que dava conta de um crescimento e de uma subida de valor face à anterior avaliação de 2012.

Mas isto porquê? Qual é o problema? É que nós pedimos esse relatório e o senhor não respondeu.

O Sr. Dr. António Pires de Lima: — Eu?!

O Sr. Bruno Dias (PCP): — Exato!

Porque foi solicitada ao Ministro da Economia, em 2014, a documentação sobre aquele processo, quer sobre a avaliação da TAP, quer sobre o caderno de encargos, quer sobre o conjunto de elementos que tinha a ver com a própria reavaliação financeira e os seus assessores financeiros naquele processo, e a pergunta que quero colocar é: porque é que, dizendo agora que tudo era transparente, eu tenho aqui à minha frente uma série de requerimentos que o PCP entregou ao Ministro da Economia, Pires de Lima,

e que nunca tiveram resposta?

O Sr. **Presidente**: — Atenção ao tempo, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu queria perguntar-lhe como é que explica a atuação que teve naquele momento.

É que já nem falo da carta desesperada do Eng.º Fernando Pinto, quatro dias antes de renunciar ao cargo que tinha, por engano, na Atlantic Gateway.

Falo mesmo da sua própria atuação, como Ministro da Economia, e a transparência que, pelos vistos, tinha tanta dificuldade em assumir na resposta aos nossos requerimentos.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Paulo Rios, tem a palavra.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Dr. Pires de Lima, recordando que esta Comissão de Inquérito se dirige a analisar a atuação política entre 2020 e 2022,...

Risos do Deputado do CH Filipe Melo.

... acontece que, face àquilo que estava a decorrer nesta Comissão de Inquérito, entendeu o Partido Socialista, e não só, que era útil, se calhar, tentar e buscar alguma vantagem à privatização feita pelo Governo em que esteve.

E eu acho que lhes correu mal. Correu mal, porque do que ouvimos hoje, que só confirma a nossa convicção, o que tivemos em 2015 não foi uma privatização em dois dias, foi um processo longo, não foi uma privatização feita à pressa, foi encontrado, manifestamente, um grande empresário do

setor.

O que é certo é que, em 2015, o Governo rodeou essa privatização de um conjunto de preocupações, como seja a manutenção do *hub*, a alteração da frota, mais do que isso, a manutenção dos postos de trabalho e, muito mais do que isso, a alteração da estratégia para a empresa. E essa alteração da estratégia foi tão boa ou tão má que, quando o Partido Socialista escreveu o seu programa eleitoral, por puro preconceito ideológico — não interessava o mérito da nossa privatização — pôs lá que, fosse boa, fosse má era para morrer.

Mas a deles foi de tal maneira má, que a gestão continuou privada, a estratégia da TAP continuou a ser a que existia antes e, por aí se vê como foi a reversão que o Partido Socialista fez, aliás, conforme disse, uma reversão em que toma metade do capital, mas fica com 5 % dos direitos económicos.

Mas não só. Quando vamos olhar para Neeleman, com certeza que Neeleman gostou muito mais de negociar com o PS do que consigo. O PS foi o mais fofinho,...

Risos do Dr. António Pires de Lima.

... porque o Neeleman connosco era obrigado a manter durante 30 anos a capitalização da empresa. Com o PS abriram a porta para receber 220 milhões e ele negociou — perdoe-se a expressão — «de cima da burra», permitindo-lhe levar 55 milhões. Deve ter sido, aliás, o único empresário no mundo da aeronáutica que levou dinheiro em plena pandemia.

Mas os heróis que foram aqueles trabalhadores — heróis! — os trabalhadores da TAP estiveram sujeitos ao experimentalismo político do socialismo real português.

Mas repare no seguinte, e isso agora é o mais irónico de tudo: nós chegamos ao fim e, neste momento, o PS defende a privatização.

Risos do Deputado do PSD Paulo Moniz.

E repare, fala-se de danos reputacionais. Sr. Doutor, como é que um qualquer parceiro credível internacional se dirige a Portugal para negociar a privatização e tem à frente dele o Ministro Galamba? Eu acho que ele nem se senta!

Risos do Deputado do CH Filipe Melo.

Assim é impossível vender a TAP. A nossa, a deles, qualquer uma.

E a minha pergunta é, apesar de tudo, esta TAP é garantidamente melhor do que aquela que teve de, dificilmente, privatizar em 2015.

O Sr. **Presidente**: — Para responder em conjunto, tem a palavra o Sr. Dr. António Pires de Lima. Faça favor.

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — O Sr. Deputado Paulo Rios de Oliveira esqueceu-se da pergunta!

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Foi conclusivo, eu sei!

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos deixar o Sr. Dr. António Pires de Lima responder.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Sr. Presidente, agora já respondo às três perguntas e, depois, há mais perguntas ainda?

O Sr. **Presidente**: — Não.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Ah, muito bem!

Risos do PSD.

Vou começar então pelo Sr. Deputado Filipe Melo, a quem eu quero agradecer, obviamente, todas as perguntas e as palavras simpáticas que me dirigiu.

Acho que tem de compreender. As perguntas que fez, como muito bem referiu, entram já no campo da política pura, não é verdade?

Até aqui, tínhamos uma Comissão que foi nomeada para avaliar a gestão pública e política de 2020 para 2022. Depois, convidaram-se umas pessoas, entre elas eu próprio, que estou aqui com muito gosto, para comentar a vida da TAP desde 2015. Agora estamos a entrar numa terceira fase que é pedirem-me para eu fazer análise política sobre os membros do Governo. Não vou entrar nesse desafio, não o quero fazer.

Deixe-me dizer que, pela minha experiência como executivo político, mesmo quando tenho discordâncias muito grandes e muito fortes com pessoas que estão no exercício político, procuro, apesar de tudo, manter relações de respeito por essas pessoas. Portanto, não quero comentar.

E evidente que o Dr. Pedro Nuno Santos disse o que disse, ontem, aqui; penso que se estava a referir ao conjunto da TAP e da CP. De alguma forma, como sabe, a larguíssima maioria dos ministros de transportes e da economia dos últimos 50 anos foram socialistas,...

Risos do Deputado do PSD Paulo Moniz.

... portanto, se calhar é aos outros ministros socialistas que corresponde responder àquilo que ele disse.

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

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — A única coisa que posso dar é os parabéns ao Dr. Pedro Nuno Santos, com quem, aliás, mantenho uma relação cordial e de respeito. Se ele acha que fez um grande trabalho na TAP e na CP, pois quero dar-lhe os meus parabéns.

Relativamente ao Deputado Bruno Dias, eu acho sempre muito interessante ouvi-lo, porque é a prova de que a democracia vive de vários lados e que uma mesma realidade pode ser analisada de forma muito diversa.

De facto, eu acabei por demonstrar, com dados e factos, que a evolução da TAP correu bem — e dei dados de rotas, de clientes, de crescimento de faturação, de número de emprego. Portanto, eu parecia alguém da esquerda a falar.

O Sr. Deputado diz que a privatização da TAP correu muito mal porque os capitais próprios são cada vez mais negativos, parece um liberal a argumentar.

Risos do Deputado do PSD Paulo Moniz.

No fundo, aquilo que eu creio é que a grande razão para essas dificuldades que a TAP está agora a viver tem a ver com a pandemia. De facto, nós temos de concordar que a pandemia, ao obrigar os aviões a ficarem parados em terra durante imenso tempo, foi um fator absolutamente extraordinário e completamente inesperado. Ninguém podia fazer um plano estratégico para a TAP partindo do princípio de que dali a cinco anos iria haver uma pandemia. Nunca se fez.

Uma coisa é alguém fazer um plano estratégico para uma empresa e calcular que, de 10 em 10 anos, ou de 7 em 7 anos, há uma crise económica

e que o PIB (Produto Interno Bruto) cai 1 % ou 2 %. Outra coisa é alguém pensar que a sua atividade vai ser reduzida a zero, por decisão do Estado, e por razões compreensíveis, durante seis meses, nove meses, um ano.

E, portanto, isto foi um fator anómalo que modificou completamente a história da TAP e, atendendo a isso, posso ter dúvidas relativamente à forma, posso achar que se a empresa fosse privada o modelo de intervenção não teria sido tão caro, mas acho que é compreensível que o Governo tenha procurado salvar a TAP.

Sr. Deputado, eu não sou um liberal puro e duro que acredite que só as empresas que estão na esfera privada é que podem ser bem geridas e terem bons resultados. Sempre defendi, por exemplo, o carácter público da Caixa Geral de Depósitos e da RTP (Rádio Televisão Portuguesa) também. E, portanto, não tenho nenhum anátema contra o facto de uma empresa ser pública se a sua gestão for profissional, for competitiva, tiver condições para ser adequadamente remunerada e for independente do Estado.

Dito isto, no caso da TAP é um negócio internacional, é um negócio em que qualquer empresa beneficia de fazer parte de um grupo maior e eu acho que o Sr. Deputado não pode negar essa ideia. O facto de se fazer parte de um grupo que tem escala, que tem sinergias, que permite um melhor aproveitamento de todos os serviços, o facto de a TAP poder vender os seus serviços de engenharia e manutenção, que é um dos *ex-libris* da companhia, a outras companhias, de ter uma gestão competitiva e independente, tem sido, regra geral, um fator para, em quase todos os países que obedecem a regras de mercado, se optar por privatizar as empresas e, portanto, fico muito satisfeito por essa ser também a decisão do Governo Socialista. Acho que a privatização tem todas as condições para correr bem, embora eu tenha algumas dúvidas de que os contribuintes portugueses consigam recuperar o capital que foi investido na empresa em 2020.

Creio que respondi...

Ah, porque é que eu não era transparente? Ó Sr. Deputado, isso é que era um comentário perfeitamente escusado ao fim de sete horas de Comissão Parlamentar de Inquérito.

O Partido Comunista é conhecido, e bem, por fazer *n* perguntas, múltiplas perguntas, sobre os mais diversos temas, de relevância autárquica, de relevância nacional, etc. Eu, que me lembre, quando fui governante, tive sempre o maior gosto e a maior disponibilidade — umas vezes fui mais feliz, outras vezes, se calhar, nem tanto — em vir ao Parlamento para procurar dar os esclarecimentos e as respostas que podia dar aos Srs. Deputados.

Portanto, tenho pena que o Sr. Deputado, nomeadamente depois de tudo aquilo que eu já disse aqui nas últimas sete horas, de algumas das coisas que revelei e das quais o Sr. Deputado nem sequer tinha conhecimento, foi através de mim que obteve esta carta do ex-presidente da TAP,...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu sabia, eu sabia!

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — ... acabe esta Comissão Parlamentar com essa nota tão pouco simpática, mas olhe, isso não vai diminuir a estima e a simpatia que eu tenho por si. E finalmente...

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

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — É amor?!

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Não é bem amor, somos pessoas com ideias muito diferentes, mas tenho realmente bastante...

Risos.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados...

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Eu tenho bastante respeito pelo Deputado Bruno Dias.

Finalmente, relativamente à questão...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Olhe que está sob juramento!

Risos.

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — Mas é verdade, Sr. Deputado, eu penso que este sentimento é mútuo e o Deputado Bruno Dias sabe que sempre foi assim.

E finalmente, o Deputado Paulo Rios também me faz uma série de perguntas, vai-me desculpar, de carácter...

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Faz, faz!

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos deixar o Sr. Dr. António Pires de Lima

O Sr. Dr. **António Pires de Lima**: — ... mais político. Eu gostaria muito, como cidadão, de que a vida política portuguesa pudesse estar mais concentrada naquilo que me parece que é central para a vida dos cidadãos portugueses: como é que funciona a nossa economia, de que reformas precisa, como é que este crescimento económico pode chegar melhor à vida das pessoas, como é que as empresas podem ser mais competitivas, quando é que vamos ter tão bons comboios e linhas ferroviárias como temos autoestradas, como é que podem funcionar melhor, e em cooperação, os

serviços de saúde públicos e privados, como é que podemos ter uma melhor escola pública.

Percebo as perguntas, percebo as inquietações, mas não estou interessado em participar no debate político-partidário que implica estar a avaliar e a julgar pessoas. Não é essa a minha praia e, portanto, peço que compreenda.

Dito isto, acho que é óbvio que a TAP que o Governo socialista se apresta a privatizar é uma TAP com muito mais esforço dos contribuintes do que aquela que nós privatizámos. Nós tivemos, de facto, uma regra importante — nem o podíamos fazer sem reestruturar a empresa! — que foi não envolver dinheiro dos contribuintes na gestão da TAP. Nesse aspeto, a TAP tinha as limitações financeiras que tinha porque houve esse princípio que procurámos seguir, e seguimos durante os quatro anos em que fomos Governo — e, mesmo que não o quiséssemos, as regras comunitárias a isso nos obrigavam.

Agora, como consequência da pandemia e da forma como o Governo decidiu intervir, temos uma TAP com muito capital, mas também com ótimos aviões, graças aos privados, com excelentes rotas, graças aos privados, com o fecho da operação no Brasil, graças às exigências da reestruturação.

Esta TAP também apresentou resultados muito positivos em março deste ano e, assim, do ponto de vista da privatização, tem todas as condições para poder ser um sucesso. Estou na expectativa para perceber qual é que vai ser exatamente o modelo de privatização que vai ser anunciado e desejo, francamente, que corra bem e que dela possa dizer o Tribunal de Contas coisas tão bonitas quanto disse da privatização que foi feita pelo PSD/CDS.

Sendo esta a minha última intervenção, quero agradecer ao Sr. Presidente Lacerda Sales por ter organizado este inquérito num dia em que

pude estar aqui todo este tempo convosco. Quero dar-vos nota de que foi um enorme gosto vir outra vez ao Parlamento, vir a esta Comissão.

Desejo-vos obviamente a continuação de ótimos trabalhos na próxima semana, que sei que tem uma agenda muito prometedora. Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Doutor, eu é que lhe quero agradecer a sua vinda a esta Comissão e dizer-lhe que o gosto é todo nosso.

Sei que há dois Srs. Deputados que pediram a palavra para interpelar a Mesa, mas queria perceber se a interpelação será sobre a condução dos trabalhos ou se tem a ver com a audição. Não sendo este o caso, dispensávamos o Sr. Dr. António Pires Lima e a comunicação social para os deixarmos também descansar.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — A comunicação social pode ficar. A interpelação não é secreta!

O Sr. **Presidente**: — Então, poderá ficar a comunicação social e dispensamos o Sr. Dr. António Pires Lima, para descansar.

Pausa.

O Sr. Deputado Bruno Dias tinha pedido primeiro para fazer a interpelação, pelo que lhe dou a palavra.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, não é nenhuma questão de Estado, não é nenhuma questão de melindre, mas julgo que interessava resolvermos isto antes do fim dos trabalhos, porque assim acho que é mais simples e é mais tranquilo.

Já durante o andamento dos trabalhos desta nossa audição, recebemos as convocatórias, digamos assim, para as próximas audições. A primeira delas, com o antigo Secretário de Estado, Hugo Mendes, estava inicialmente prevista para as 14 horas — assim tinha sido o consenso, por se tratar de audições previsivelmente mais longas durante a próxima semana tinha ficado equacionado o agendamento para as 14 horas. Entretanto, a convocatória recebida aponta para as 17 horas e, da nossa parte, queríamos apelar e deixar à consideração que regressássemos ao horário de agendamento inicialmente decidido, que tinha merecido o consenso de todos, ou seja, que a reunião pudesse retomar o agendamento das 14 horas, sendo que a questão dos debates em Plenário é, de facto, uma questão que tem surgido de forma frequente, mas podemos acomodar isso à própria sequência das participações, como ainda hoje aconteceu.

O Sr. **Presidente**: —Sr. Deputado, queria dizer-lhe que, de facto, a responsabilidade foi toda minha, porque tendo Mesa e Coordenadores consensualizado a reunião para as 14 horas, como disse e muito bem, na altura, contactei com o ex-Secretário de Estado, Hugo Mendes, que também concordou em que fosse às 14 horas. Depois, por uma interpelação do Sr. Deputado Paulo Moniz, que tinha uma intervenção em Plenário exatamente nesse período, a partir das 15 horas, achei que pudéssemos, enfim, contemporizar com essa matéria e foi por minha inteira responsabilidade que perguntei ao Sr. Ex-Secretário de Estado se ele se importaria de mudar para as 17 horas. Ele disse-me que não, que estaria disponível a qualquer hora.

Darei já a palavra ao Sr. Deputado Paulo Moniz, para se poder pronunciar sobre esta matéria, mas, se entenderem que voltamos às 14 horas, pois muito bem, voltarei a telefonar ao Sr. Ex-Secretário de Estado e voltaremos para as 14 horas. Gostaria de ouvir agora o Sr. Deputado Paulo Moniz.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Sr. Presidente, esta foi uma circunstância superveniente, como tenho a intervenção em Plenário e foi, aliás, a razão que lhe disse — é uma hora estimativa que tenho, mas pode eventualmente até ser mais cedo.

Se for de todo em todo impossível mudar, teremos de encontrar uma solução ou alterar a ordem, enfim, logo se vê.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Aragão.

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — Sr. Presidente, compreendo todas as razões, mas acho que podemos manter a prática que temos mantido aqui na Comissão. É, de facto, uma audição muito longa.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pode ser.

O Sr. **Bruno Aragão** (PS): — Pode ser, enfim, temos a expectativa de que possa ser muito longa. Sugiro que façamos como temos feito: começávamos às 14 horas, com a possibilidade de o Sr. Deputado poder alterar o momento da sua intervenção. Da nossa parte não haverá problema e assim conseguimos conciliar tudo e iniciar às 14 horas.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Paulo Moniz, tal como hoje fizemos com a Iniciativa Liberal, se for necessário adequar, na rotatividade, a sua intervenção também a adequaremos.

O Sr. **Paulo Moniz** (PSD): — Claro! Claro! Tranquilo!

O Sr. **Presidente**: — Então, fica consensualizado o início da audição às 14 horas e eu voltarei a telefonar ao Sr. Secretário de Estado.

Tem a palavra agora o Sr. Deputado Filipe Melo.

O Sr. **Filipe Melo** (CH): — Sr. Presidente, era só para informar a Mesa que, não obstante já o termos feito através de *e-mail* para a Comissão, o Grupo Parlamentar do Chega deu entrada de um novo requerimento, com um novo pedido de audição ao Sr. Ministro João Galamba.

O da semana passada foi recusado, no entanto, houve esta semana uma audição, na 1.^a Comissão, ao Sr. Secretário de Estado, Mendonça Mendes, que veio alterar o paradigma por completo.

Por entendermos que esta Comissão presta um serviço de interesse nacional, entendemos que não pode haver dois membros do Governo com versões completamente contraditórias sobre um tema. Entendemos, e volto a reforçar, que esta Comissão defende o interesse nacional, daí termos voltado a enviar o mesmo requerimento a esta Comissão com um pressuposto diferente que foi o do depoimento do Sr. Secretário de Estado, António Mendonça Mendes.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, distribuiremos o documento e depois votaremos o documento na próxima reunião da Comissão.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, aproveitando esta discussão, ponho à consideração do Sr. Presidente e dos restantes Deputados o seguinte: temos trabalhos de manhã que costumam acabar muito tarde, o meu apelo é que nós começássemos em vez de às 14 horas às 14 horas e 30 minutos para ver se conseguimos ao menos almoçar. Já não jantamos, tentamos, ao menos, almoçar, para isto não ser, como já aconteceu várias vezes, quase o dia inteiro nisto — não é que eu não goste, Sr.

Presidente. Mas se começasse às 14 horas e 30 minutos, se calhar, conseguíamos comer uma sopa.

O Sr. **Presidente**: — Já alterei a hora da reunião, quer com o Dr. Pedro Nuno, quer com o Dr. Hugo Mendes, várias vezes, por isso sugiro que mantivéssemos as 14 horas e chegássemos um bocadinho mais atrasados, pronto.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Olá! Não me dê ideias!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Eu almocei e estou fantástico!

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Mas tu comes uma sandes comunista, que é pouquinho!

Risos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nunca foste à Festa do Avante!

O Sr. **Presidente**: — Terminamos assim a nossa reunião.
Muito boa noite a todos os Srs. Deputados.

Eram 20 horas e 38 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.