

## Declaração

Agradeço a honra que a iniciativa do Grupo Parlamentar do PSD me proporciona de voltar à Assembleia da República, depois de aqui ter estado no dia 27 de Abril de 2016, então também por impulso do mesmo Grupo Parlamentar, para esclarecer a natureza e o alcance da minha participação na reconfiguração do processo de reprivatização da TAP. A melhor avaliação que pude fazer do resultado dessa minha presença foi o quase imediato esmorecimento da atenção pública, manifestamente excessiva, que recaía sobre a minha pessoa.

Menor atenção que em certo sentido se revelou útil enquanto me empenhei ao mesmo tempo na superação do gravíssimo problema dos Lesados do BES – e não apenas dos titulares do Papel Comercial mas também dos Emigrantes Europeus iludidos na aplicação de magras poupanças nas chamadas Séries Comerciais – assim dando efectiva concretização a recomendações desta Assembleia da República e resolvendo uma situação injusta e dramática para perto de 13 mil famílias, que, se a indiferença tivesse persistido, teriam perdido mais de 900 milhões de Euros. O sucesso da escolha de um procedimento de diálogo e das soluções consensuais que puderam ser encontradas por todos os envolvidos, incluindo especialmente o Banco de Portugal e a CMVM, ficou aliás a constituir um exemplo muito eloquente da bondade de alguns dos princípios enunciados na Lei dos Julgados de Paz que me trouxe a muitas sessões neste Parlamento. Guardo boa memória do que foi um laborioso e muito construtivo trabalho feito em conjunto pelo Governo e por todos os Grupos Parlamentares, com destaque para a

notabilíssima Deputada Odete Santos, que muito contribuiu para a aprovação dessa Lei por unanimidade.

Mas agradeço também esta chamada à Assembleia da República para o que numa das suas funções primordiais – a de fiscalização e responsabilização – pode permitir um tão importante quanto útil exercício de *accountability*.

Neste âmbito de prestação de contas e para a matéria que aqui importa começo por me valer das conclusões da auditoria do Tribunal de Contas sobre o processo de reprivatização e reconfiguração do capital social da TAP.

Ficou essencialmente escrito no respectivo relatório que:

1. O Tribunal de Contas reconheceu que o processo de recomposição do capital social da TAP SGPS respeitou e foi conforme ao quadro legal vigente, sem qualquer desvio ou infracção às leis nacionais e comunitárias aplicáveis a alterações de participações sociais no capital de companhias aéreas;
2. O Tribunal de Contas classificou o processo como eficaz, porquanto possibilitou a viabilização da empresa, através da capitalização efectuada pelo accionista privado (Atlantic Gateway), sem que o Estado tenha perdido o controlo estratégico da mesma, o que foi logrado com o processo negocial encetado pelo XXI Governo, que culminou, como é sabido, com a recuperação de uma participação de 50% do capital social da TAP SGPS.

Ficou assim bem evidenciando pelo Tribunal de Contas que o accionista privado aceitou capitalizar a empresa nos exactos termos estabelecidos na fase inicial da reprivatização, reduzindo, contudo, muito expressivamente, a sua participação social para uma posição minoritária e sem controlo da empresa.

O único reparo relevante que o Tribunal de Contas então fez ao processo de reconfiguração foi o de ter, alegadamente, agravado as responsabilidades do Estado perante o passivo financeiro da TAP.

Sucedde que a realidade posterior se encarregou de contradizer essa asserção do Tribunal de Contas quando em Fevereiro de 2020, como previsto contratualmente desde 2017, a TAP concluiu o pagamento aos Bancos nacionais dos cerca de €600 milhões que preenchiam a quase totalidade desse passivo financeiro.

Mas o referido reparo do Tribunal de Contas sobre um suposto agravamento das responsabilidades do Estado – que, como acabo de dizer, os factos demonstraram realmente não existir – suscitou na altura, por contraste, enorme perplexidade pela estranha desconsideração do sentido e alcance da espécie de carta-conforto ou fiança que, com expressa aprovação da Secretária de Estado do Tesouro e do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações do XX Governo, foi subscrita e entregue pela Parpública aos Bancos nacionais na noite de 12 para 13 de Novembro de 2015. Documento que, sabemos-lo, se destinou a satisfazer condição *sine qua non* imposta pelos Bancos credores para aceitarem a consumação da precipitada transacção e alienação do controlo público da TAP.

E carta-conforto ou fiança que, com toda a objectividade, além de tornar a reprivatização reversível e de consubstanciar um caso tão enviesado quanto flagrante de auxílio de Estado proibido pela legislação comunitária, ficava a vincular o Estado a cobrir integralmente o risco dos novos donos da companhia e a responder ilimitadamente, no tempo, no modo e no *quantum*, pelo passivo da TAP.

O registo que ficou desses dias é, portanto, o de um Governo efémero, despojado da mais elementar legitimidade política pela

reprovação do seu Programa nesta Assembleia da República acontecida dois dias antes, a tentar concretizar precipitadamente – contra a vontade bem conhecida de dois terços dos Deputados e de quem, consabidamente, iria chefiar o iminente XXI Governo Constitucional – a alienação do controlo da TAP, pelo preço aviltado de 10 milhões de Euros. Acrescentando ainda a atribuição à Atlantic Gateway de uma opção unilateral de compra do capital remanescente também com contrapartida mínima, o que, a ter acontecido irreversivelmente, arredaria totalmente o Estado da vida da TAP deixando-o, porém, vinculado a responder pelo passivo desta.

Julgo, pois, não ser necessária a convocação de ideologia política por bastar mesmo a aritmética mais simples para perceber quão injusta e desequilibrada era essa transacção.

Ora, essa era uma das várias vulnerabilidades, porventura a mais gritante, de um processo de reprivatização que, de resto, ao contrário do que aqui foi dito por outras pessoas, estava legalmente ainda em curso e longe de estar terminado por haver ainda diversos actos e formalidades para cumprir nos meses seguintes.

Não posso, todavia, deixar de sublinhar que se não havia – e não havia mesmo – dissonância sobre a oportunidade e até a necessidade de reprivatização da TAP, era, no entanto, bem conhecida a total discordância sobre o modelo e a medida da participação social a alienar. Discordância que foi afirmada e repetida inúmeras vezes quer no início do processo quer durante a pré-campanha e a campanha eleitoral, quer ainda depois das eleições do dia 4 de Outubro de 2015.

Quando, no dia 1 de Março de 2021, entendi apresentar a minha renúncia ao cargo de Administrador da TAP - e renúncia irrevogável, incondicional e, obviamente, sem direito a qualquer

indenização ou compensação pecuniária - dirigi aos meus Colegas do Conselho de Administração uma mensagem, em que, para além, de outras considerações, escrevi:

Saio com um sentimento de satisfação e até orgulho por:

- Sob a orientação do Governo, ter dado ajuda decisiva numa reconfiguração que evitou a reversão de uma reprivatização muitíssimo questionável, que pôde ser parcialmente aproveitada e substancialmente corrigida através de um processo de diálogo negocial que proporcionou uma solução equilibrada, que foi capaz de conciliar a salvaguarda do património público e a protecção do interesse geral com um importante e valioso investimento privado;
- Ter, assim, dado ajuda decisiva na recuperação para o Estado da maior posição accionista na TAP e do efectivo controlo estratégico sobre esta – que alguns, poucos, não quiseram perceber e muitos, por engano de alguns poucos, não puderam entender – assegurando simultaneamente uma gestão profissional, virada para o mercado, como imposto pela ordem legal e económica a que a TAP e o Estado Português sempre teriam de obedecer; mas gestão executiva profissional devidamente enquadrada e orientada pela execução do Plano Estratégico e do Plano de Negócios aprovados pelos accionistas e pelo Conselho de Administração, adequadamente supervisionada e cumprindo as mesmas regras de funcionamento que (ironicamente sem o mesmo grau e intensidade na supervisão) foram adoptadas nos quinze anos anteriores em que o Estado Português foi accionista único;
- Ter dado, assim, ajuda decisiva para garantir a criação de condições para o reforço efectivo do Balanço da TAP, que não acontecia desde a última contribuição do Estado em 1998, permitindo o investimento absolutamente inadiável

na renovação de uma frota envelhecida, insustentavelmente dispendiosa e poluente, que foi pressuposto primeiro do relançamento da companhia e da recuperação da capacidade competitiva há muito perdida;

- Ter dado uma ajuda decisiva, enquanto Presidente da Comissão de Estratégia, na concretização do Plano Estratégico e do Plano de Negócios e, com grande importância, na criação de condições para o que foi o sucesso da execução do ambicioso Projecto de Transformação Operacional que tornou a TAP numa companhia maior e muito melhor, expressa no regresso ao Mercado de Capitais depois de quase cinco décadas de ausência e no notável reconhecimento da confiança de milhares de investidores nacionais e internacionais e, depois, no interesse, muito sério, dos maiores grupos de aviação que no contexto do processo de consolidação então em curso perceberam como a TAP se tinha valorizado muito e tinha ainda um potencial de ganho significativo, querendo por isso ser parceiros do Estado Português e manter os Compromissos Estratégicos que garantiriam que, mesmo com uma visão multinacional, a TAP conserva a sua identidade e condição Portuguesa e a sua relevantíssima contribuição para a economia nacional;
- Satisfação e até orgulho por ter tido o privilégio de conhecer e poder ser colega de empresários notáveis, como são Humberto Pedrosa e David Neelman – ambos com obra exemplar no sector da mobilidade e dos transportes – e do conjunto de gestores de topo, todos muito dedicados, quer os indigitados pela Parpública quer os escolhidos pela Atlantic Gateway, aliás todos indistintamente eleitos pelos mais de 700 accionistas da TAP SGPS, impecavelmente dirigidos pelo Senhor Dr. Miguel Frasquilho, apoiados por um conjunto de excelentes quadros superiores e por todo o

universo de trabalhadores da TAP, infelizmente em empobrecimento, com quem aprendi a conhecer ainda melhor o fascinante mundo da aviação.

E saio também com o desejo muito sincero e profundo de que a TAP consiga superar a duríssima prova por que está a passar, talvez a maior de todas na sua já longa e muito respeitável vida, que é consequência exclusiva da tragédia sanitária que atingiu todo o Mundo, que teve e tem ainda efeitos catastróficos em todo o universo da aviação comercial, e que obrigou todos os Estados respeitáveis e que se façam soberanamente respeitar a intervir maciçamente nas companhias aéreas, sem distinção da sua condição totalmente privada, parcialmente privada ou pública, auxiliando-as com a mobilização de vultuosos recursos, em muitos casos em proporção muito maior dos que têm sido disponibilizados à TAP.

Mas saio ainda com a impressão de que esse meu desejo muito sincero e profundo, que é, afinal, o de que a TAP dure para sempre, só pode ser correspondido se o abalo telúrico brutal que a Pandemia causou na aviação comercial ainda puder ser a oportunidade para um verdadeiro sobressalto transformador para a TAP que, ao invés de o adiar, possa antecipar seriamente o futuro.

É que, inexoravelmente, o tempo não volta para trás.

Muito obrigado pela vossa atenção.

*-Diogo Lacerda Machado-*

