

## Declaração

Neste âmbito de prestação de contas perante esta Comissão de Inquérito 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 comercial 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.

Sucedeu 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, sabemo-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 iminentè 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 indemnização ou compensação pecuniária – deixei escrito que saía 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, 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 Portuguesas e a sua relevantíssima contribuição para a economia nacional;

E saía 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-*