

Intervenção Inicial

Senhor Presidente, Senhoras e Senhores deputados,

Agradeço o convite que me fizeram para comparecer nesta Comissão.

Farei uma curta intervenção inicial e ficarei depois à Vossa disposição para as questões que entenderem colocar-me.

No dia 12 de novembro de 2015 o Governo PSD/CDS demitido pela rejeição do seu Programa pela Assembleia da República, faziam-se esforços para concluir à pressa a privatização da TAP, antes que o novo Governo tomasse posse.

Nesse mesmo dia, todas as cartas, pareceres e declarações apareceram e o contrato de privatização foi assinado.

Venderam 61% da TAP no imediato, dando aos privados o direito de num prazo curto comprar o restante da empresa e ficar com 100%.

Os erros do processo de privatização eram, porém, muito grandes e as consequências para o Estado português e para a economia nacional teriam sido tremendas, se o processo não fosse alterado.

Com a privatização, o Estado ficaria, num muito curto espaço de tempo, arredado das decisões realmente importantes da TAP, daquelas que têm um impacto realmente sério na economia nacional.

Acresce que o principal parceiro a quem a TAP foi vendida, o Senhor David Neeleman, realmente conhecedor do negócio da aviação, nunca escondeu que o seu projeto para a TAP era semelhante àquilo que fez com todas as suas companhias anteriores: valorizá-la para a vender. Vender ao

melhor preço possível, o que seria certamente bom para o Senhor Neeleman, mas como já vimos poderia não ser o melhor para Portugal.

Além disso, e só para referir os principais problemas da forma atabalhoada como foi feita a privatização, o Governo PSD fez uma privatização que na prática implicava que todos os lucros ficariam para os privados, enquanto todos os riscos ficavam para o Estado.

No mesmo dia 12 de novembro, foi assinada uma carta conforto que colocou ao Estado a obrigação de recomprar a TAP de volta, caso os privados falhassem algum pagamento aos bancos.

Ou seja, a privatização foi feita de um modo em que 100% dos lucros eram para o privado, mas 100% do risco era do Estado.

Esta carta, por si só, poderia ter consequências desastrosas para o Estado. Além de poder ser classificada pelas autoridades competentes (nomeadamente as europeias) como um verdadeiro auxílio de Estado, os privados poderiam ter endividado a companhia de forma astronómica, sem limite, e poderiam mesmo conduzi-la à insolvência, e o Estado seria obrigado a comprar a companhia de volta e assumir todas as responsabilidades.

Perante um documento de tamanha importância, devo dizer que foi com imensa estranheza que vi o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações que concluiu a privatização, o agora Vice-Presidente do PSD, Eng. Miguel Pinto Luz, afirmar reiteradamente aqui, nesta Comissão Parlamentar, que não assinou qualquer carta-conforto e que até desconhece do que se trata.

Mas no documento no qual a Parpública pede autorização para enviar aos bancos a carta-conforto, vê-se bem a assinatura dos dois ex-governantes que a autorizam: a

Secretária de Estado do Tesouro e o Secretário de Estado das Infraestruturas, Miguel Pinto Luz. Escreve Pinto Luz pela sua própria letra antes de assinar “Autorizo”, em cima de um despacho “Autorizo. À consideração do sr. SEITC”, da SETesouro.

Sei que o Dr. Miguel Pinto Luz esteve apenas 26 dias no Governo, mas este foi o ato mais importante e também mais grave que realizou. É incompreensível que tenha vindo aqui ao Parlamento negar que o fez, quando a sua assinatura a dar despacho do seu acordo prova que não disse a verdade.

Senhores deputados, considerando que a privatização efetuada pelo Governo PSD era lesiva do interesse nacional, empenhámo-nos em negociar com os privados para alterar as suas condições. O mais importante era assegurar o controlo estratégico por parte do Estado, o que realizámos com sucesso, mas não devemos negligenciar que a TAP que o PSD vendeu por 10 milhões, e que sempre considerámos valer mais, apenas três anos depois era avaliada em 1.000 milhões de euros (proposta da Lufthansa já amplamente revelada, inclusive reconhecida pelo Chanceler alemão). Como diria alguém, “é fazer as contas”. Aliás, acrescento, valia certamente muito mais, com a carta conforto subscrita pelo Estado português, e isso não foi refletido no valor de venda.

Para concluir, quero apenas referir que as negociações com os acionistas privados foram difíceis, pois o contrato de privatização tinha deixado o Estado numa posição de clara desvantagem e a solução encontrada não partiu de uma página em branco. Havia um contrato de privatização muito desequilibrado para o Estado sobre o qual se trabalhou. Mas foi possível concluir as negociações com sucesso. O Estado tornou-se o maior acionista, assegurou o controlo

estratégico da companhia e pode assegurar que as decisões mais importantes passaram a ter em conta o interesse nacional e não apenas o interesse e o lucro dos acionistas privados.