

Excelentíssimo Senhor

Carlos Elavai

Registo	Data
S_COMPITAP/2023/157	30-05-2023

Assunto: Inquirição por escrito

A Comissão Parlamentar de Inquérito à Tutela Política da Gestão da TAP, constituída pela Resolução da Assembleia da República n.º 7/2023, publicada no Diário da República 1.ª Série, n.º 32, de 14 de fevereiro de 2023, que se anexa, deliberou solicitar a V. Exa., na qualidade de Managing Director e Partner da BCG, depoimento por escrito, sobre factos relativos ao inquérito, conforme prescreve o artigo 16.º da Lei n.º 5/93, de 1 de março, com as alterações que lhe foram introduzidas pelas Leis n.ºs 126/97, de 10 de dezembro, 15/2007, de 3 de abril, e 29/2019, de 23 de abril - "Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares". Nesse sentido solicita-se a V. Exa. resposta às seguintes questões:

1. Podemos afirmar que os pressupostos do Plano de Reestruturação estimavam uma recuperação mais lenta do mercado da aviação?
2. Tendo em conta que se avançou com a nacionalização, que outros cenários foram considerados? Foram considerados cenários como a insolvência e empréstimos?
3. Como consultor especialista, considera que lançar uma nova companhia aérea que comprasse a massa falida da TAP, seria menos oneroso do que a solução adotada?
4. Considera plausível a existência da TAP de forma sustentável para o futuro num mercado tão consolidado como o da aviação, ou vê a privatização e consolidação da TAP como inevitável?
5. Como compara o resgate da TAP com o de outras companhias internacionais durante a pandemia? Acha-o adequado à dimensão do PIB português?

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO À TUTELA POLÍTICA DA GESTÃO DA TAP

6. Como avalia a evolução operacional da TAP desde a intervenção? Como se compara com os seus congéneres europeus durante o mesmo período? Tanto quanto sabe, ganhou ou perdeu quota de mercado nas rotas em que opera?
7. Na sua opinião, seria possível a existência de rotas para o Brasil sem a detenção da TAP ME Brasil, ou considera estas atividades independentes uma da outra?
8. Sabia da anulação do contrato para a compra de 12 aviões A350 da Airbus pela TAP e a sua substituição por um contrato para compra de 53 novos aviões dos modelos A320 Neo, A321 Neo e A330-900 Neo?
9. Sabia que o contrato de compra de 53 novos aviões dos modelos A320 Neo, A321 Neo e A330-900 Neo foi assumido com preços acima dos praticados pelo mercado?
10. Sabia que o pagamento de David Neeleman para entrada no capital da TAP foi realizado com o dinheiro da própria empresa através do negócio com a Airbus?
11. A TAP já tinha menos presença no hub português que a maior parte das concorrentes - 53% em Lx e KLM 62% em Amesterdão, Lufthansa 65% FRA, AIR France 53% Paris -, mas a CE impôs mais redução de slots. Qual a justificação desta imposição para vigorar no Plano de Reestruturação?
12. Foi firmado pelo Governo português algum compromisso tendo em vista uma futura alienação de capital na TAP no âmbito do Plano de Reestruturação?
13. Enquanto managing director da BCG, que apoiou a tap no desenho da reestruturação, sempre sentiu autonomia da companhia neste domínio ou a pressão governativa fazia se sentir?
14. Se sim, por quem e de que forma?
15. Considera que o plano de reestruturação cumpriu a função e metas estipuladas?
16. Os despedimentos eram uma necessidade ou uma fixação por ser o sector mais fácil de cortar no imediato?
17. No plano prévio que a BCG apresenta, iria transformar a TAP numa "Tapzinha"?
18. A BCG foi inúmeras vezes consultada pela TAP ao longo dos últimos anos. Pode-nos fornecer a lista completa das assessorias prestadas desde 2015, do objeto das mesmas, e do valor faturado em cada uma delas?

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO À TUTELA POLÍTICA DA GESTÃO DA TAP

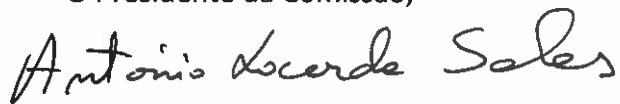
19. A Manutenção Brasil “ME Brasil” foi objeto de múltiplos planos de reestruturação cujo resultado foi um prejuízo acumulado na TAP de cerca de mil milhões de euros. Consegue identificar em quantos destes planos de reestruturação participou a BCG (de forma direta ou indireta), e qual o conteúdo dos mesmos?
20. A compra das aeronaves Airbus A350 foi uma decisão tomada antes da privatização de 2015, revertida por esta privatização. Teve a BCG qualquer participação na avaliação desta aquisição, na avaliação da sua não concretização e na avaliação das consequências dessa não concretização? Como e em que sentido?

Conforme prescreve o artigo 13.º do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares, aprovado pela Lei n.º 5/93, de 1 de março, com as alterações que lhe foram introduzidas pelas Leis n.ºs 126/97, de 10 de dezembro, 15/2007, de 3 de abril e 29/2019, de 23 de abril, informa-se que V. Exa. tem o **prazo de 10 dias** para prestar as informações requeridas.

Por expressa imposição legal, lembro V. Exa. que o n.º 1 do artigo 19.º da citada legislação estabelece: «Fora dos casos previstos no artigo 17.º, a falta de comparência, a recusa de depoimento ou o não cumprimento de ordens legítimas de uma comissão parlamentar de inquérito no exercício das suas funções constituem crime de desobediência qualificada, para os efeitos previstos no Código Penal».

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Comissão,



(António Lacerda Sales)

