

Excelentíssimo Senhor  
Eng. Antonoaldo Neves

**Registo**

S\_COMPITAP/2023/151

**Data**

02-06-2023

**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 ex-CEO da TAP, 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. Qual o estado financeiro da TAP que tomou posse como membro da Comissão Executiva e como foi evoluindo a situação financeira da empresa até à sua saída?
2. O que é que teria feito se estivesse na situação do Governo durante a pandemia? Que outras opções consideraria, que não a nacionalização da TAP?
3. Porque é que a ajuda financeira à TAP não foi feita apenas no âmbito do mecanismo de apoio à COVID-19, mas também no âmbito do mecanismo de Resgate e Reestruturação?
4. Considera ter sido uma boa solução a injeção de 3,2 mil milhões de euros dos contribuintes na TAP?
5. Qual o montante em euros que estima que tivesse sido necessário à data da nacionalização para lançar uma nova companhia aérea em Portugal como a TAP, cumprindo os objetivos de rotas para África, Brasil e diáspora?

## COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO À TUTELA POLÍTICA DA GESTÃO DA TAP

---

6. Na sua opinião, seria possível a existência de rotas para o Brasil sem a detenção da TAP ME Brasil, ou considera estas atividades dependentes uma da outra? Como é que a operação ME Brasil ficou ativa durante tanto tempo após os seus constantes resultados negativos?
7. Para a aprovação do Plano de Reestruturação e a subsequente injeção de 3,2 mil milhões de euros, a DGComp exigiu a futura privatização da TAP desde o início das negociações?
8. Como considera as interações com o poder político? Alguma fez tentaram imiscuir-se ou influenciar a atividade da empresa na sua gestão operacional?
9. Fernando Pinto tinha um contrato de consultoria de 1,6 milhões de euros, recebia como CEO, mas não era CEO. Pode dizer-nos quais foram os seus contributos? Há algum documento formal que prove trabalho?
10. Teve algum tipo de intervenção nos acordos de cessação dos administradores Fernando Pinho e Max Urban? Neste último estava a par de que ele acumulava a pré-reforma com o salário de administrador?
11. Como era a relação da anterior Comissão Executiva com os sindicatos? Considera que havia paz social?
12. Tendo em conta os dados que dispunha, vê algum fundamento do fim da operação da White na TAP em 2022 e conseqüente transferência dessa mesma operação para a Xfly, da Estónia?
13. Estava a par do processo e da origem dos Fundos Airbus? Se sim, detetou alguma ilegalidade no processo?
14. Que relacionamento tinha com o acionista Estado?
15. Quem fazia a ponte do Governo com a administração da TAP?
16. Tem conhecimento da deliberação do conselho de Administração sobre o seu acordo de saída da TAP?
17. Em 2018 TAP teve prejuízos 118 Milhões, mas quando entrou para substituir Fernando Pinto houve um aumento salarial do CEO de um salário total de 656 mil euros para 744,5 mil euros por ano. Quem lhe ofereceu essas condições?

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO À TUTELA POLÍTICA DA GESTÃO DA TAP

---

18. Quem fez os contactos para a sua contratação?
19. 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?
20. 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?
21. Confirma que a anulação do contrato para a compra de 12 aviões A350 da Airbus lesou a TAP?
22. Participou, de alguma forma, no processo de saída do acionista David Neeleman?
23. Sabe quem negociou essa saída?
24. Sabe qual a explicação para o pagamento de 55 milhões?
25. Sabe qual a fonte desse pagamento?
26. Surgiram notícias de que deixou a TAP no final de 2020 em diferendo com o Governo, em particular com o ministro das Infra-estruturas Pedro Nuno Santos, quando o Executivo assumiu o controlo accionista da companhia. Quais foram os desentendimentos que houve com o ministro das Infra-estruturas Pedro Nuno Santos?
27. Sabendo que o Ministério que tutelava a nível operacional a TAP era o Ministério das Infra-estruturas, com quem costumava falar?
28. Havia mais algum tipo de contacto? Alguma vez falou com alguém do Ministério das Finanças?
29. Durante o tempo que esteve na TAP, houve ingerência Política?
30. Que envolvimento teve na estratégia da companhia desde a sua entrada nela?
31. Acha que é possível a privatização com certos pressupostos assegurados dentro da privatização, como a ligação à diáspora e comunidades portuguesas, como as ligações internas que neste momento assegura a ligação às ilhas e outros pontos do país?
32. Acha que seria a pessoa indicada para efectuar a reestruturação na TAP?

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO À TUTELA POLÍTICA DA GESTÃO DA TAP

---

33. Christine Ourmières-Widener, disse que o Sr. saiu com indemnização, embora a companhia tenha garantido que não.
34. Recebeu?
35. Se sim, quanto?
36. A que título?
37. Foi CEO da Azul Airlines até entrar na TAP. Confirma?
38. O convite para ingressar na TAP é-lhe dirigido por quem?
39. Que desafios lhe propuseram para aceitar ser administrador da TAP? Qual era a estratégia que lhe propunham para a TAP?
40. Tinha conhecimento que, em 2016, a TAP recebeu frota vinda da Azul Airlines e que pagava o aluguer dessa frota à Azul Airlines?
41. Negociou, enquanto CEO da Azul Airlines, essa transação?
42. Tinha conhecimento que a TAP cedeu todos os seus slots no aeroporto de Viracopos, em Campinas, à Azul Airlines?
43. Qual a compensação financeira que a TAP recebeu por essa cedência?
44. Tinha conhecimento que a Azul Airlines iniciou voos de ligação regulares para Lisboa, a partir de Campinas, depois de assumir os slots cedidos pela TAP?
45. Tinha conhecimento do acordo entre a Azul Airlines e a Condor, empresa de aviação alemã, para transporte de passageiros da Europa para o Brasil?
46. Não considera que a ligação assegurada pela Azul Airlines entre Campinas e Lisboa e o posterior acordo com a Condor configuram concorrência direta à TAP?
47. A TAP apresenta um custo de frota superior às congéneres europeias. Tem conhecimento destes dados? Se sim, o que explica esse custo superior na TAP?
48. O aluguer dos Embraer 190 e dos ATR-72-600 tinham um custo elevado. Nunca tentou renegociar esses contratos?
49. Depois da sua saída parte desses contratos foram renegociados, com ganhos de vários milhões para a TAP? Porque não procurou diminuir estes custos?

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO À TUTELA POLÍTICA DA GESTÃO DA TAP

---

50. Parte desses aviões foram utilizados para assegurar a ponte área Lisboa-Porto-Lisboa. Essa opção gerou uma dificuldade na gestão da operação, sobretudo quando utilizados os ATR-72-600. Esta situação durou meses, com prejuízos para a TAP. Porquê a insistência neste tipo de aeronaves?
51. A Comissão Executiva da TAP entendeu pagar prémios anuais em ano de resultados negativos. Sendo nesse período CEO, porque tomaram essa decisão?
52. A TAP teve resultados positivos apenas em 2017. 2018 foi um ano de grandes prejuízos. O que explica essa enorme variação, numa altura de crescimento turístico?
53. Em 2020, no seguimento da pandemia COVID 19, a TAP, como muitas companhias de aviação, é obrigada a parar a operação. Nesse momento fica numa situação económica difícil que obriga a uma forte injeção de capital. Na resposta à carta enviada pelo Conselho de Administração, a Atlantic Gateway não se mostra disponível para capitalizar a empresa. Confirma essa indisponibilidade?
54. Sem a injeção de capital na TAP, a empresa teria entrado em default?
55. Enquanto PCE da TAP teve consciência do risco que o Plano Estratégico de Neelman trazia para a TAP?
56. Assinou os documentos de contratação da prestação de serviços com Fernando Pinto, com a Free Flight de Fernando Pinto e com a Atlantic Gateway. Prestações de serviços de milhões de euros que ficaram para ser pagos pelo Estado no processo de reestruturação da TAP. Como explica este tipo de assessorias? Como explica que um assessor ganhasse três vezes que o próprio PCE?
57. Assinou a “reforma dourada” de Max Urbanh que já custou mais de um milhão de euros à TAP, que agora se pretende libertar dessa obrigação. Como justifica este tipo de mordomia a alguém que foi administrador cerca de dois anos durante a gestão privada da TAP?
58. A atual administração da TAP – tal como na altura outros caracterizaram - caracteriza agora a utilização dos ATR na ponte aérea como um frete à Azul e um custo acrescido para a TAP, porque os aviões eram mais caros e tinham múltiplos problemas operacionais que levavam a frequentes interrupções da sua utilização. Foi incompetência ou houve orientações para beneficiar a Azul, que pretendia libertar-se dos aviões? Orientações de quem?

## COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO À TUTELA POLÍTICA DA GESTÃO DA TAP

---

59. Relativamente à estratégia que David Neeleman trouxe para a TAP - substituição dos 12 A350 pelos 53 Airbus NEO - corrobora que esta foi a melhor estratégia para a TAP? Poderia elaborar?
60. Tem ou teve alguma percepção - e atuou sobre isso? - de que os 53 aviões encomendados pela TAP à Airbus estavam acima dos valores de mercado?
61. Se sim, foi um tema abordado com quem e em que momentos?
62. Tem conhecimento de uma auditoria da empresa Airborne, que afirma que os 53 aviões foram comprados acima do valor de mercado?
63. No pouco tempo que esteve na TAP, teve oportunidade de se aperceber do peso que as contas da ME Brasil (VEM) representavam para a TAP?
64. Alguma vez encomendou alguma auditoria para perceber a origem das necessidades de capital da operação da TAP no Brasil? Se sim, quais os seus resultados?
65. Tem sido veiculado que a ME Brasil terá custado à TAP mais de 1.000 milhões de euros. Como se justifica este valor? Que necessidades havia na ME Brasil?
66. É justificável que essas necessidades não hajam sido antecipadas, sobretudo antes da decisão da compra da empresa?
67. Confirma que a quota da TAP no Brasil (tráfego aéreo) se manteve relativamente inalterada entre 2004 e 2022?
68. Acompanhou a empresa até 2020, ano em que a Covid gerou uma enorme pressão sobre o setor. No entanto, dos montantes que o Estado injetou na empresa, autorizados por Bruxelas, apenas cerca de 600 milhões dizem respeito a apoios Covid. Consegue explicar o porquê da necessidade dos demais 2.600 milhões de euros?
69. Significa isso que a TAP chegou a 2020 numa situação financeira pouco recomendável, ao contrário daquilo que publicamente era divulgado?
70. Em março de 2019, decidiu que haveria lugar ao pagamento de prémios a 180 colaboradores na dependência da Comissão Executiva - isto sem passar pela autorização do Conselho de Administração, num ano em que a TAP teve prejuízos.
71. Quais foram os critérios para a atribuição destes prémios? A decisão foi de quem?

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO À TUTELA POLÍTICA DA GESTÃO DA TAP

---

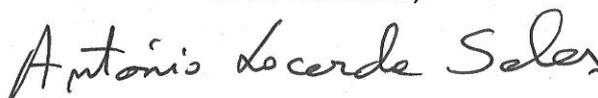
72. Como é que se justifica que pessoas que entraram em maio de 2018 tenham recebido prémios, quando outras não o receberam?
73. Em 30 de junho de 2017 foi celebrado entre a Parpública e a AG o acordo parassocial e de compromissos estratégicos. Na cl. 19ª n.º 2, são acordados mecanismos de abertura de capital a terceiros, nomeadamente se o Equity Value da sociedade atingir valor igual ou superior a 600 milhões de euros. Mais tarde, houve lugar a uma avaliação por parte do Deutsche Bank, que apontava para valores superiores a 600 milhões de euros.
74. Poderia descrever o processo, caso o tenha acompanhado?
75. Por que razão não foi concluído?
76. Confirma que houve interesse por parte da Lufthansa na aquisição do capital social da TAP? Recordar-se da abordagem, das condições, ou de qualquer outro detalhe do processo?

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)