

**Público**

11-06-2020

Periodicidade: Diário**Classe:** Informação Geral**Âmbito:** Nacional**Tiragem:** 31885**Temática:** Transportes**Dimensão:** 3700 cm²**Imagem:** S/Cor**Página (s):** 1/2/3/4

Governo exige fiscalizar milhões do plano para salvar a TAP

Ajudas Estado prevê injectar mil milhões até final do ano após receber luz verde de Bruxelas

Empresa TAP tem de ser reestruturada. Privados ainda não disseram se aceitam condições

Justiça Privatização da TAP foi feita sem gestão danosa, conclui DCIAP **Destaque, 2 a 4 e Editorial**

DESTAQUE

TAP

Governo exige controlar dinheiro injectado na TAP

Depois do aval de Bruxelas às ajudas à TAP, o ministro das Infra-estruturas diz que só “fica a faltar” o sim dos accionistas privados, que têm de aceitar a “monitorização” sobre o uso do dinheiro. TAP tem de ser reestruturada

Ana Brito

O ministro das Infra-estruturas e Habitação, Pedro Nuno Santos, voltou ontem a pôr pressão sobre os privados da TAP, para que aceitem as condições impostas pelo Estado para salvar a transportadora aérea do colapso.

Depois de Bruxelas ter dado luz verde a um empréstimo público de mil milhões de euros, e mais uma “almofada de cerca de 200 milhões” para quaisquer eventualidades neste “contexto de elevada incerteza”, o ministro diz que a bola está do lado dos accionistas privados da TAP, o consórcio Atlantic Gateway, de David Neeleman e Humberto Pedrosa.

O Estado português está “preparado para a qualquer momento” injectar dinheiro na TAP. “Fica a faltar a aceitação por parte do privado, das condições que o Estado lhe apresentou para fazer a intervenção [e que deverão ser formalizadas no contrato de financiamento]”, afir-

mou o ministro, numa conferência de imprensa em que apareceu ladeado pelo coordenador do grupo de trabalho criado para salvar a TAP, João Nuno Mendes, e pelo secretário de Estado do Tesouro demissionário, Álvaro Novo.

Sem querer abrir muito o jogo sobre quais são as condições que os accionistas privados ainda estão a ponderar se aceitam, o governante começou por dizer que, “perante a dimensão da intervenção” que o Estado está para fazer, “ninguém compreendia que os diferentes accionistas da empresa, com créditos sobre a mesma empresa não aceitassem que esses créditos fossem convertidos” em capital.

Sem uma intervenção pública, a TAP acabaria por cair, “o que significaria que os seus accionistas perderiam tudo o que têm”. É por isso natural, “e não é sequer apenas uma exigência do Estado português, que os accionistas sejam também chamados, neste caso no que diz respeito aos créditos que têm sobre a própria empresa”, disse Pedro Nuno Santos,

sem querer alongar-se sobre um eventual reforço da posição do Estado no capital, que é agora de 50%.

Por outro lado, se vai fazer uma intervenção “de monta” na TAP, o Estado “tem de se defender” e para isso tem de ter “um maior controlo sobre a gestão financeira, sobre o destino do dinheiro” que injectará na empresa, salientou o governante.

Liquidez de emergência

Pedro Nuno Santos lembrou que o Estado já tem metade do conselho de administração da TAP e voto de qualidade do presidente (Miguel Frasquilho), mas neste futuro quadro de intervenção pública terá também maior capacidade de “monitorização e controlo dos movimentos de caixa”.

Isto significa que os privados, que até à data têm gerido a companhia sem intervenção da Parpública, terão de abdicar de um certo grau de liberdade, se quiserem aceitar a ajuda de emergência.

Apesar de reconhecer que não é intenção do Governo “que o Estado

seja o único a capitalizar a TAP”, Pedro Nuno Santos deixou claro que esse tema, mesmo sendo necessário para um entendimento no imediato entre accionistas, só será abordado lá mais para a frente, no plano de reestruturação que a empresa terá obrigatoriamente de apresentar à Comissão Europeia nos próximos seis meses, para demonstrar que é viável num prazo de dez anos.

A urgência, para já, é dar liquidez à TAP, permitindo-lhe pagar salários e pagar a fornecedores, salientou Pedro Nuno Santos. Se os privados aceitarem, a injeção vai ser feita na forma de “empréstimo público”, em tranches, e o ministro diz que “não está excluída” a possibilidade de a TAP vir a recorrer a um empréstimo privado garantido pelo Estado.

Num segundo momento, a gestão liderada por Antonoaldo Neves terá de desenhar um plano “com credibilidade”, que o Governo consiga aprovar (o plano terá de passar pelo conselho de administração da empresa) e defender junto da Comissão Europeia, “e que não tenha como



Pedro Nuno Santos diz que o Estado está preparado para injectar dinheiro

“

Precisamos da TAP a trabalhar, aviões a voar, porque, dependendo da gestão nos próximos meses, mais facilmente conseguimos defender não ser necessária uma reestruturação excessiva

Pedro Nuno Santos, Ministro das Infra-estruturas e Habitação



a TAP "a qualquer momento"

consequência uma reestruturação excessiva da TAP". Ou seja, que não se traduza numa reestruturação com obrigações severas de reduzir rotas e pessoal, por exemplo.

Pedro Nuno Santos avisou que evitar essa reestruturação excessiva está dependente do que a gestão da empresa for capaz de mostrar no futuro próximo. "Precisamos da TAP a trabalhar, aviões a voar, porque dependendo da gestão nos próximos meses, mais facilmente conseguimos defender a necessidade de não ter uma reestruturação excessiva. O Governo não quer uma TAP pequena", garantiu o ministro.

Plano aprovado em 2021

A TAP é uma "empresa crítica para a economia nacional, uma das empresas mais importantes para as exportações nacionais" e para um dos principais sectores de actividade, o turismo, pois é através dela que chegam metade dos turistas que viajam a Portugal de avião. Além disso, gasta "mais de 1,3 mil milhões de euros em fornecedores nacionais".

Não é intenção do Governo que se possa pôr em causa o valor da TAP para a economia portuguesa, nem a sua dimensão, mas, no contexto actual, em que o sector da aviação atravessa uma crise sem precedentes, é natural que tenham de existir ajustes, reconheceu o governante. Sobre eventuais impactos nos trabalhadores Pedro Nuno Santos explicou que teve "uma reunião com praticamente todos os sindicatos da TAP. E a preocupação dos trabalhadores é que a TAP seja viável no futuro".

Se a companhia devolver o empréstimo em seis meses, não precisa de reestruturação", explicou o secretário de Estado Álvaro Novo, admitindo, no entanto, que a TAP "difícilmente conseguirá devolver em seis meses. Dada a redução das receitas que sofreu, dificilmente terá condições para devolver o empréstimo".

Mas, se em seis meses for apresentado um plano de reestruturação que seja aceite pela Comissão Europeia, "há a possibilidade de estender o plano de reembolso", afirmou o

governante, que deixa o cargo na próxima segunda-feira.

Segundo João Nuno Mendes, que o Governo colocou à frente das conversas com a Comissão Europeia sobre a TAP e da negociação com Neeleman e Pedrosa, o expectável é que no primeiro trimestre de 2021 haja uma decisão final da Comissão sobre o plano de reestruturação da empresa. O negociador do Governo frisou que nesse plano terá de "ser claro o quadro de capitalização" da TAP, que demonstre que "os accionistas privados também acreditam no futuro da empresa".

TAP desperta interesse

Será nessa fase – a de reestruturação – que será feita a capitalização da empresa, disse Pedro Nuno Santos. "A empresa terá de ser capitalizada. Ou com injeção de dívida, ou com dinheiro novo", pelo Estado ou pelos privados, ou por outros privados, afirmou.

E a propósito de outros privados, o ministro reconheceu que "não veria com maus olhos" o cenário que chegou a ser noticiado em tempos, de a Lufthansa entrar no capital da TAP.

Reconhecendo que as companhias aéreas têm dificuldade em sobreviver operando isoladamente, e que pelo facto de voar para o Brasil e para o Atlântico Sul a TAP é interessante para as maiores companhias do mundo, o ministro lembrou que a companhia alemã está a enfrentar "um desafio tão grande como nós" e que esse tipo de acordos não estão agora em cima da mesa, quando a prioridade é garantir a viabilidade da empresa.

Segundo o ministro, desfazer o impasse só depende dos accionistas privados da TAP. Ontem, a empresa limitou-se a confirmar aos investidores, através da Comissão do Mercado de Valores Mobiliários (CMVM), a aprovação por Bruxelas do apoio público. Acrescentou que "a concretização deste auxílio de Estado encontra-se sujeita à formalização dos documentos contratuais tidos por necessários, em particular a celebração do respectivo contrato de financiamento, que deverá ser objecto de aprovação prévia pelos conselhos de administração da TAP e da TAP SGPS".

ana.brito@publico.pt

84

mil milhões de dólares é quanto o sector da aviação poderá perder só este ano por conta da pandemia de covid-19

Alemanha e França reclamam cortes para salvar companhias

Ana Brito

Nas contas da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA), o ano de 2020 será o pior de sempre para o sector, podendo levar a perdas globais de 84 mil milhões de dólares no exercício de 2020 e de mais 15 mil milhões em 2021.

Para proteger uma indústria que dá emprego a mais de 300 mil pessoas – não só as transportadoras, mas também fabricantes e fornecedores –, o Governo francês anunciou na terça-feira um pacote de ajudas de 15 mil milhões de euros, dos quais cerca de metade vão para a companhia aérea de bandeira, a Air France KLM (que inclui a Transavia).

As restantes verbas de um pacote que inclui investimento directo do Estado, subsídios e empréstimos com garantias públicas permitirão acudir às dificuldades de outras empresas do sector aeronáutico, com a Airbus, Dassault, Thales e Safran.

Em troca de sete mil milhões de euros de ajudas (aprovadas no dia 4 de Junho por Bruxelas ao abrigo do quadro excepcional de auxílios de Estado para fazer face à pandemia), a Air France terá de cortar algumas rotas domésticas e tornar-se, segundo o ministro da Economia francês, Bruno Le Maire, na "transportadora mais respeitadora do ambiente".

Todo o sector, que beneficiará da criação de fundos de apoio à actividade, deverá investir na descarbonização, estimulando o desenvolvimento de aeronaves alimentadas a electricidade ou hidrogénio, por exemplo.

Em relação à Air France, a Comissão Europeia concluiu que, "sem a ajuda pública, a Air France provavelmente entraria em bancarota", o que causaria "danos severos à economia francesa".

No caso da Lufthansa, a transportadora e o Governo alemão chegaram a acordo quanto a um pacote de

ajudas de nove mil milhões de euros, incluindo empréstimos de três mil milhões de euros com garantias públicas.

Na segunda-feira, o ministro da Economia alemão, Peter Altmaier, revelou que o pacote de ajudas públicas é "sustentável e razoável" e garante que "mais de 100 mil pessoas deixem de viver com o receio de uma perda iminente do emprego".

O governante confirmou que há condições que ainda estão a ser negociadas com Bruxelas, mas não revelou quais são. Algumas notícias já deram conta de que a Comissão exige que a Lufthansa se desfaça de alguns slots (autorizações de descolagem e aterragem) nos aeroportos de Berlim e Munique, mas Altmaier não adiantou detalhes.

Além de ficar impedida de distribuir dividendos e ter de importectos salariais aos executivos, a ajuda pública à Lufthansa também implica que o Estado assuma 20% no capital da transportadora e ganhe dois lugares no conselho de administração.

Segundo a Associated Press, a Lufthansa garante que o Estado não vai exercer o seu direito de voto na empresa, a não ser que esteja em causa uma operação de compra da empresa. O acordo é que o Estado venda a sua posição no final de 2023, se o conseguir fazer a um preço mais vantajoso, e desde que a empresa já tenha reembolsado os empréstimos públicos recebidos.

As ajudas à Lufthansa também têm efeito na companhia de bandeira austríaca, a Austrian Airlines. Segundo o site especializado Flight Global, a Lufthansa acordou com o Governo austríaco um pacote de ajudas à Austrian Airlines, no montante de 600 milhões.

O valor inclui uma injeção de 150 milhões do Estado austríaco para compensar as perdas relacionadas com a pandemia, empréstimos bancários de 300 milhões de euros e um reforço de capital de 150 milhões por parte da Lufthansa.

ana.brito@publico.pt

TAP

Privatização da companhia foi opção política e não houve gestão danosa, conclui DCIAP

Ana Henriques

Associação Peço a Palavra pondera reclamação da decisão do DCIAP, que não viu indícios de crime na venda e recompra da TAP

Foram precisos cinco anos para o Departamento Central de Investigação e Acção Penal (DCIAP) tomar uma decisão sobre as suspeitas relacionadas com a privatização da TAP, em 2015. A conclusão definitiva só chegou no final de Maio, pela mão do director do departamento do Ministério Público que investiga a criminalidade económico-financeira mais complexa: não houve nem gestão danosa nem nenhum outro crime do género quando o Governo liderado por Passos Coelho entregou 61% da companhia ao patrão da Barraqueiro, Humberto Pedrosa, e ao empresário de origem brasileira David Neeleman – os accionistas da Atlantic Gateway –, em troca de dez milhões, da recapitalização e do saneamento financeiro da empresa.

Houve, isso sim, uma decisão política legítima, tal como legítima foi a decisão do executivo seguinte, já liderado por António Costa, de recomprar parte do que havia sido vendido, para garantir a posição maioritária do Estado na companhia de bandeira. O que o Ministério Público gostava de ter visto apurado era como foi possível um activo estratégico de referência ter chegado a uma situação de tal forma calamitosa que corria o risco de ter de encerrar. Com o impacto da pandemia covid-19, voltou a falar-se de nacionalização e insolvência, cenários afastados agora pela luz verde de Bruxelas à injeção de capitais públicos na TAP.

Formalizada dois dias depois de os partidos da esquerda terem inviabilizado o segundo executivo de Passos Coelho, em Novembro de 2015, a pri-



Privatização da TAP motivou manifestações de protesto em 2015

vatização contou com a firme oposição de um movimento cívico liderado pelo cineasta António Pedro Vasconcelos, que apresentou uma queixa-crime contra a Parpública, dois membros do Governo e ainda contra os novos donos da TAP. Intitulada Peço a Palavra, esta associação alegava existir um grande risco de perda do controlo estratégico da TAP por parte do Estado, em violação dos regulamentos comunitários sobre a matéria. E apontava dois possíveis crimes cometidos pelos decisores políticos: prevaricação e administração danosa.

O caso caiu no esquecimento, até porque os quase dois anos seguintes foram passados a negociar a reversão da privatização, tarefa entregue ao advogado Diogo Lacerda Machado. Terminada a missão, este amigo de António Costa havia de integrar logo a seguir, em 2017, a administração da companhia, num cargo não executivo. A TAP passara, entretanto, a ser detida a 50% pelo Estado.

No DCIAP a procuradora Lígia Salbany resolveu que a investigação que dirigia devia incluir a recompra. Em vésperas do Natal passado concluiu que ambas as operações “configuram, antes de mais, decisões de cariz marcadamente ideológico e político, não obstante as suas consequências

sociais, económicas e financeiras”. E recorda a necessidade de capitalização urgente que tinha a companhia quando foi posta à venda, patente num dossier anexo a inquérito repleto de mensagens de fornecedores a reivindicarem à TAP o pagamento de dívidas, sem o qual alguns se recusavam a continuar a fornecê-la.

A empresa corria o risco de desaparecer, escreve a magistrada no despacho em que arquiva as suspeitas e que remete para as várias entidades que acompanharam o processo sem terem nele encontrado vestígio de crime. Foi o caso do Tribunal de Contas (TdC). E se o acordo de venda padecia de alguns desequilíbrios relativamente ao excesso de responsabilidades assumidas pelo Estado, isso foi prontamente resolvido pela entidade reguladora do sector, que já em 2016 chegou a bloquear a privatização nos moldes fechados pelo executivo de Passos Coelho, precisamente por incumprimento das regras europeias. No ano passado o Ministério Público ainda pediu à TAP cópia das avaliações feitas à empresa por duas consultoras e um banco. A companhia invocou a confidencialidade extrema destes documentos.

Lígia Salbany termina o inquérito com um remoço: “Parece-nos mais

interessante e produtivo reflectirmos sobre as causas que conduziram” à situação de quase falência da companhia, “desde logo para aprimorar a gestão e fiscalização de outras empresas do que resta do sector empresarial do Estado português”.

Inconformado, o advogado da associação Peço a Palavra, Ricardo Sá Fernandes, tentou reverter o arquivamento da queixa, apelando para o director do DCIAP. Mas no final de Maio, Albano Pinto subscreveu o entendimento da sua subordinação, recusando-se também ele a aplicar o direito penal em “campos especialmente sensíveis como a execução de opções económicas de cariz político”. Afinal, escreve no despacho em que põe um ponto final no assunto, “os governos são, na generalidade dos casos, movidos pelos princípios da justiça e da racionalidade, independentemente dos partidos que os sustentem”. Não podem os seus comportamentos ser tidos como suspeitos “apenas por não se coadunarem com os ideais políticos da maioria ou minoria da sociedade”.

Para o director do DCIAP, não tem sentido a ideia de que a venda da TAP foi prejudicial para o Estado, quando o TdC garante que da transacção resultou um encaixe superior ao melhor cenário expectável, com um impacto positivo nas contas da Parpública da ordem dos 692 milhões. Já a recompra das acções poderá, porventura, ser considerado um mau negócio, nas condições em que foi feita. “Mas nem isto se pode afirmar, como o Tribunal de Contas não o afirmou, pelo menos expressamente”, refere ainda Albano Pinto. Apesar do que pagou para ficar com metade do capital em 2017, o Estado viu reduzidos os corresponsáveis direitos económicos, que passaram de 34% para 5% em futuras distribuições de dividendos, à custa do aumento dos da Atlantic Gateway.

ana.henriques@publico.pt

Recurso em ponderação

Convidado a comentar a decisão do director do DCIAP, o advogado Ricardo Sá Fernandes começa por sublinhar que a queixa apresentada visava “dois aspectos fundamentais”: verificar se o Estado teria sido enganado quanto ao controlo efectivo da entidade adquirente (“por lei teria de ser entidade europeia e, aparentemente, o seu controlo efectivo é exercido pela empresa do senhor Neelman”); e apurar se em Novembro de 2015 teriam sido ilicitamente agravadas as responsabilidades do Estado, de forma a viabilizar a privatização.

“O MP demorou mais de quatro anos a fazer o inquérito, o que não é razoável. Quanto às conclusões, entendeu não haver indícios dos crime denunciados, mas quando muito um mau negócio que não lhe caberia apreciar. Não estou convencido de que não existam indícios importantes de que o senhor Neelman sempre controlou efectivamente a entidade adquirente da TAP, nem que a carta de conforto subscrita pela Parpública em Novembro de 2015, por indicação do Governo, não extravasasse os limites legais admissíveis”, escreve o advogado da Peço a Palavra, avançando que ainda estão a ponderar se apresentam reclamação desta decisão de arquivamento.

“De qualquer forma, o titular da acção penal é o MP. Os denunciantes limitaram-se a exercer o seu direito de escrutinar a operação em causa e julgam ter contribuído para a reversão do negócio, o que consideram ter sido muito positivo”, ressalva Ricardo Sá Fernandes.

