

Carlos Guimarães Pinto
André Pinção Lucas

MILHÕES A VOAR

As mentiras que nos
contaram sobre a **TAP**





*«(...) aquilo que os gregos chamam alêtheia,
a desocultação, o descobrimento.
Aquele olhar que às vezes está pintado
à proa dos barcos.»*

Sophia de Mello Breyner Andresen

© 2021, Instituto Mais Liberdade e Alêtheia Editores • Todos os direitos reservados para publicação por Instituto Mais Liberdade e Alêtheia Editores • Zona Industrial da Ponte Seca, 2510-752 Gaeiras – Óbidos • Tel.: (+351) 21 093 97 48/49 • E-mail: aletheia@aletheia.pt • www.aletheia.pt • Capa e paginação: Marta Nunes • ISBN:978-989-9077-33-1 • Depósito Legal: • Dezembro 2021

Nota do Editor: por opção própria, um dos autores (Carlos Guimarães Pinto) escreve de acordo com a antiga ortografia.

Carlos Guimarães Pinto
André Pinção Lucas

MILHÕES A VOAR

As mentiras que nos
contaram sobre a **TAP**



Introdução

No ano de 1997, o governo de António Guterres fez a primeira tentativa de privatização da TAP. Nessa altura, a TAP e a Portugália (que viria a ser integrada na TAP) ainda dominavam completamente o mercado das viagens aéreas em Portugal. As viagens eram caras, mas o espectro da liberalização do espaço aéreo europeu já ameaçava pôr fim a essa realidade, assim como ao monopólio das companhias aéreas portuguesas. A privatização falhou naquela que teria sido a melhor altura para o fazer.

Mais tarde, em 2007, José Sócrates tentaria novamente privatizar a companhia aérea de bandeira, mais uma vez sem sucesso. Quatro anos depois, a privatização da TAP haveria de

constar no memorando da Troika, assinado pelo governo do PS e implementado por um governo de coligação entre PSD e CDS. Desta vez, era mesmo para ser concretizada.

E foi, mas por pouco tempo. A privatização da TAP acabaria por ser concluída apenas em 2015, já com o famoso segundo governo de Pedro Passos Coelho que só duraria 19 dias. Nesse momento, vários comentadores criticaram a privatização, alertando para a importância estratégica da empresa e a forma como essa importância estratégica seria colocada em causa com uma gestão privada. O valor de venda foi também criticado por ser muito baixo, tendo sido até comparado ao valor do passe de jogadores de futebol. Nessa fase da discussão, já se confundia o valor de uma empresa (onde se contabilizam os seus passivos e capacidade de rentabilizar os ativos) com o valor dos seus ativos. O grande feito dessa venda não era o valor obtido com ela, mas a desresponsabilização que os contribuintes teriam em relação ao futuro da TAP.

Pouco depois, chegou António Costa ao governo que, após assinar um acordo de incidência parlamentar com BE, PEV e PCP, resolve inverter a privatização

da TAP, garantindo que o Estado ficaria com 50% do capital, ainda que não tivesse grande controlo executivo sobre a gestão da empresa. Para fazer um número político, António Costa colocou o dinheiro dos contribuintes em risco, expondo-o a uma empresa deficitária e sem capacidade de controlar a gestão. A cereja no topo do bolo foi ter colocado um seu amigo próximo, Lacerda Machado, a dirigir o processo. Foi uma “renacionalização para comunista ver”, na qual o Estado ficou com o risco e os privados com a gestão. Esta foi uma das decisões mais catastróficas da política portuguesa dos últimos 30 anos, mas serviria para ficar nas boas graças das agendas mais radicais pró-Estado/anti-privados dos seus parceiros de governação.

A TAP haveria de fazer grandes investimentos com um plano de crescimento excessivamente ambicioso para a dimensão do seu mercado e para a capacidade financeira da empresa. Apesar do crescimento do turismo e do número de passageiros nos aeroportos, a TAP continuaria a dar prejuízo e os capitais próprios cada vez mais negativos. Em 2019 a situação era já preocupante. A administração da TAP jogava o tudo ou nada com a aquisição de dezenas de aviões, num investimento que fez disparar as importações nesse ano. Não podia ter corrido pior.

Em 2020, a pandemia foi a machadada final. Se com o turismo a crescer e o aeroporto de Lisboa saturado a TAP não conseguia ter um negócio sustentável, durante a pandemia a situação descambou. Nenhum daqueles investimentos feitos anteriormente poderia ser rentabilizado nas novas circunstâncias, embora tivessem de continuar a ser pagos. A administração tinha arriscado demais, consciente de que o Estado estaria lá para pagar a conta se fosse preciso graças à “renacionalização” ensaiada por António Costa.

Os accionistas privados não tinham qualquer capacidade de continuar a pagar as contas da TAP. Naquele momento, o Estado tinha duas opções: ou deixava a empresa entrar em insolvência, libertando os contribuintes daquele peso, ou injectava dinheiro dos contribuintes numa empresa cujo futuro era negro e que, já antes da pandemia, tinha escassas hipóteses de sobrevivência. Num segundo erro catastrófico, o governo decide injectar dinheiro em vez de avançar para uma insolvência ordeira, começando o processo de “escavar um buraco sem fundo”, que os contribuintes portugueses se arriscam a ter de pagar durante décadas.

Comprometidos com o seu erro, e sem coragem para voltar atrás, os governantes foram recorrendo a argumentos cada vez mais falaciosos e desajustados para justificar a injeção de dinheiro na TAP. A máquina de comunicação do governo conseguiu ir fazendo passar esses argumentos, atirando números falsos ou manipulados e oferecendo racionais que, mesmo sendo intuitivos, não resistem a um teste sério de lógica.

O objectivo deste livro é analisar, um por um, os argumentos utilizados pelos governantes para justificar a injeção de dinheiro na TAP e tentar perceber como o governo, pela voz de Pedro Nuno Santos, andou a enganar os portugueses.

CAPÍTULO I

Deixaria de haver companhia aérea nacional sem dinheiro do Estado?

“(…) sem ajuda pública, muito provavelmente: A TAP entraria num complexo e demorado processo de falência (...); Com o “fim da TAP”, perder-se-ia o aproveitamento máximo do hub e da geolocalização de Portugal(…)”

*Miguel Frasquilho e Ramiro Cerqueira,
em artigo de opinião no Jornal Eco,
29 de Abril de 2021*

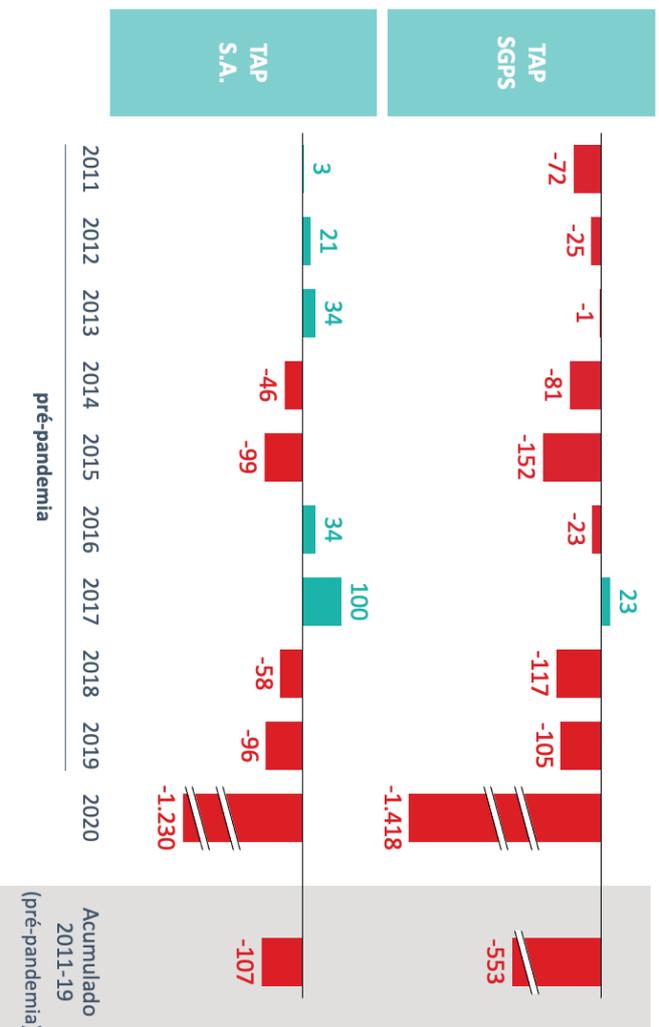
“Não há nenhum país que tenha deixado cair a sua companhia aérea.”

*Pedro Nuno Santos, em entrevista à Visão,
16 de Julho de 2020*

Se a pergunta aqui fosse “se deixaria de haver a actual TAP sem dinheiro do Estado”, a resposta seria sim. A resposta seria afirmativa mesmo antes da pandemia, sendo que nessa altura era apenas uma questão de tempo, visto que a pandemia veio apenas acelerar o inevitável. Apesar de a TAP não ter recebido directamente dinheiro do Estado durante quase 20 anos anteriores à pandemia, a situação financeira da TAP já se vinha a deteriorar. Desde 2000, a TAP só apresentou lucros em 2 anos. Mesmo antes da pandemia, os prejuízos acumulados já tinham colocado a companhia aérea de bandeira com capitais próprios negativos, ou seja, a TAP já estava em situação de falência técnica antes do impacto da COVID-19. Apesar de não receber directamente dinheiro do Estado, só se conseguia financiar com as condições com que se financiava, porque os empréstimos tinham a garantia explícita ou implícita do Estado.

Resultado líquido da TAP

Evolução do resultado líquido da TAP SGPS e S.A. (milhões de euros)

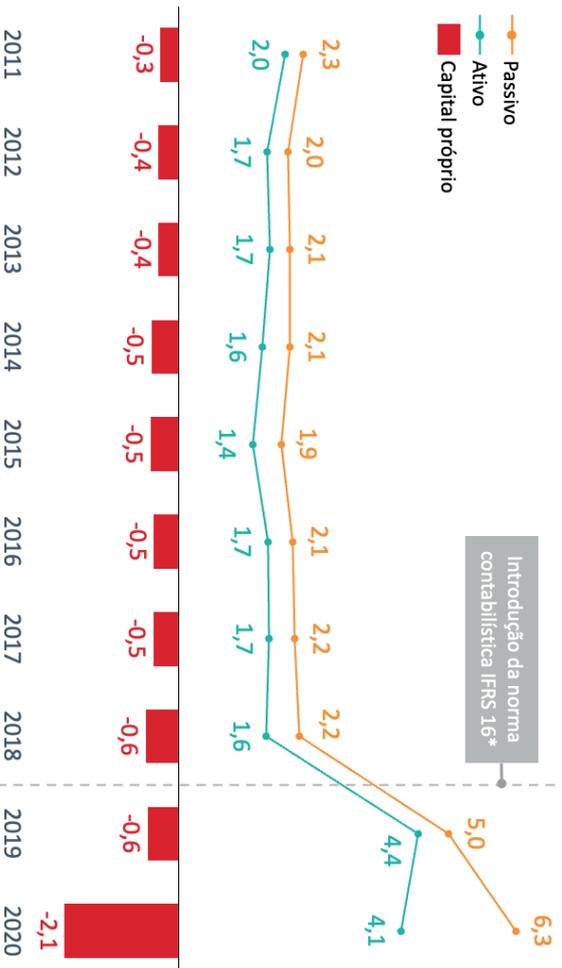


Fonte: Relatórios financeiros da TAP

Numa altura de recuperação económica e de forte crescimento do turismo, a TAP conseguiu, ainda assim, ter um dos maiores prejuízos da sua história e, no final de 2019, tinha já o *rating de lixo* para emitir dívida. Estamos a falar de um período em que era comum discutir-se em Portugal se haveria “turismo a mais”, especialmente em Lisboa, o principal *hub* da TAP. Neste período em que o país, especialmente a capital, sentia que estava a chegar ao seu limite em número de turistas que podia receber (na realidade não estava, mas isso será discussão para outro livro), a TAP, ainda assim, tinha prejuízos. As necessidades de injeção de dinheiro do Estado já eram patentes nessa altura e seria improvável que a TAP tivesse conseguido resistir muito mais tempo sem algum apoio público, directo ou indirecto. Sendo tal proibido pela lei europeia, e olhando-se para outros exemplos onde a rejeição dessas injeções levou companhias aéreas à falência, seria natural que esse acabasse por ser o destino da TAP, mesmo sem a pandemia. Ironicamente, a crise sanitária acabou por ser a salvação da companhia nacional, porque o Estado português passou a ter uma desculpa para injectar dinheiro numa empresa que teria precisado dele de qualquer forma.

Balanço da TAP SGPS

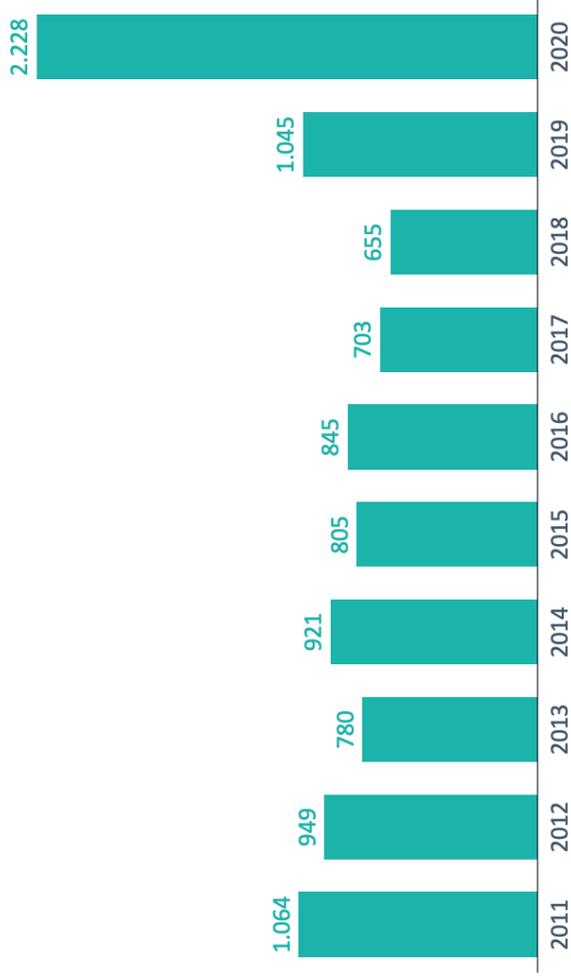
Indicadores de balanço financeiro da TAP SGPS (mil milhões de euros)



* Impacto superior a +1 M€ nos ativos e de quase 900 mil euros no passivo; esta norma prevê, entre outras aspetos (e de forma simplificada), o reconhecimento do valor dos alugueres de equipamentos de longa duração no ativo (por exemplo, aeronaves)
Fonte: Relatórios financeiros da TAP

Dívida líquida da TAP SGPS

Evolução da dívida líquida da TAP SGPS (milhões de euros)



Fonte: Relatórios financeiros da TAP

No entanto, a pergunta não é se “esta TAP existiria sem o dinheiro do Estado?”. A pergunta é se “uma companhia aérea nacional poderia existir sem esta injeção de dinheiro do Estado?”. A resposta aqui é, claramente, sim. Seria perfeitamente possível continuar a existir uma companhia aérea nacional, mesmo que a TAP não recebesse esta injeção de dinheiro. Até poderia continuar a existir uma companhia aérea com o nome TAP, porque a falência de uma empresa não significa necessariamente que a marca com que a empresa se apresenta ao mercado desapareça. É verdade que, muitas vezes, é isso que acontece, principalmente quando a própria falência causa dano na marca, mas não tem de ser assim necessariamente. No processo de insolvência, um dos activos que pode ser vendido é precisamente a marca. No caso específico da TAP, poderia surgir uma nova entidade jurídica, com novos capitais, novos accionistas, continuando eventualmente a utilizar a mesma marca.

Apesar de ser uma possibilidade real, seria improvável que acontecesse, por dois motivos. Primeiro, porque a marca TAP não é particularmente forte ou valiosa, tanto no mercado português como no mercado internacional. Em segundo lugar, porque o próprio processo de insolvência poderia causar um

dano irrecuperável à marca e torná-la indesejável. Mesmo nas circunstâncias actuais, provavelmente, seria preferível construir uma nova marca do zero do que herdar a carga negativa da marca TAP. Assim, apesar de esta ser uma hipótese possível, seria improvável que tal acontecesse.

Outra hipótese bastante mais plausível seria a de aparecer uma nova companhia aérea sediada em Portugal, alavancada nos activos da TAP e contratando uma parte substancial dos seus trabalhadores. No passado foi exactamente isso que aconteceu na sequência de falências de companhias aéreas europeias – por exemplo, na Suíça, na Bélgica ou, já em 2021, com a *Alitalia*. Em muitos casos, é o próprio Estado que promove o lançamento da nova companhia aérea, deixando para trás a marca e, principalmente, as dívidas da anterior empresa. É uma forma de respeitar os contribuintes, que não devem ficar presos aos resultados da má gestão ou dos riscos excessivos tomados por outros. Na Hungria não apareceu uma nova companhia aérea, mas, após a falência da companhia estatal *Malév*, uma pequena companhia aérea já existente cresceu, assumindo-se como uma empresa de dimensão europeia. De seguida veremos todos estes casos.

Em 2001, uma *Swissair* já enfraquecida por um enorme acidente de aviação ocorrido três anos antes, não resistiu à crise no transporte aéreo em resultado dos atentados do 11 de Setembro e à fracassada estratégia agressiva de crescimento inorgânico em curso (via aquisições) noutras geografias. Pouco tempo depois do atentado, a *Swissair* entrou em processo de insolvência e haveria de realizar o seu último voo em 1 de Abril de 2002. Parte dos activos da *Swissair* acabaram por ser transferidos para uma subsidiária mais pequena, da própria *Swissair*, que se constituiu como uma nova companhia aérea suíça. Apesar de a nova empresa ter ficado também com os direitos da marca *Swissair*, optou por voar sob a marca *Swiss International Airlines*. Neste caso, houve uma transferência ordenada de activos e alguns dos principais accionistas da nova empresa eram os credores da antiga empresa, que tinham ficado proprietários dos activos para compensarem as dívidas que ficaram por pagar.

Uma situação muito parecida aconteceu na Bélgica. Também em consequência de uma situação frágil e dos acontecimentos do 11 de Setembro, a *Sabena*, companhia aérea de bandeira belga, entrou em falência. Pouco tempo depois, um grupo de investidores fundou a *SN Airholding*. Esta empresa acabou

por adquirir uma pequena subsidiária da *Sabena*, a *DAT*, e transformou-a na *SN Brussels Airlines*, que mais tarde viria a chamar-se apenas *Brussels Airlines*.

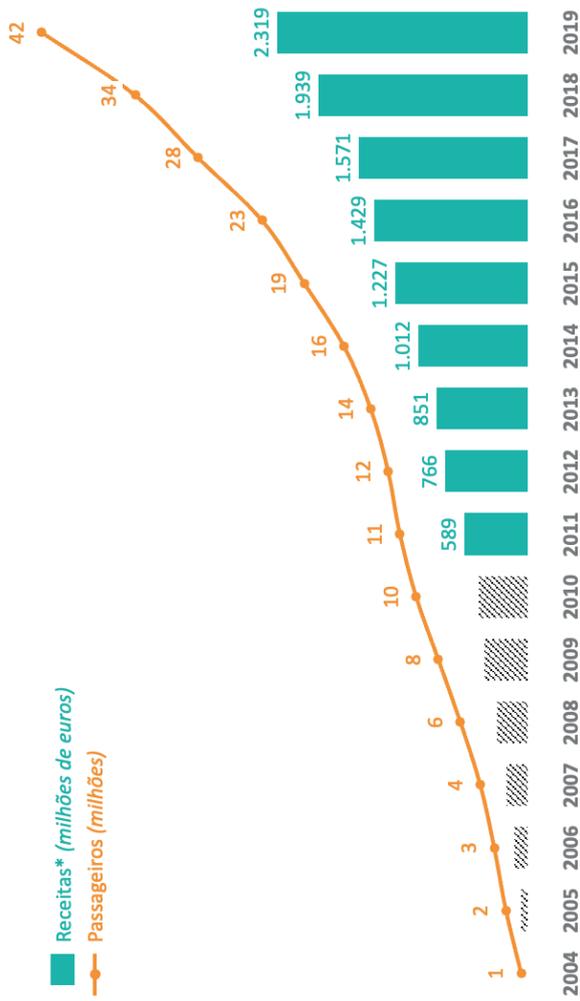
Tal como no caso anterior, houve a criação directa de uma nova companhia aérea usando-se os activos da companhia aérea falida. A falência de uma empresa não determina, como é óbvio, o desaparecimento dos seus activos. O facto de uma empresa falir não significa que os seus activos (neste caso, aviões, estruturas, etc.) não possam ser aproveitados por outros investidores para iniciar algo novo, sem os vícios de gestão e as dívidas do passado. Isto é especialmente assim quando os activos são muito específicos daquele sector e não podem ser usados por mais nenhum. Os aviões, de vez em quando, transformam-se em restaurantes, mas certamente que o uso mais lucrativo para se dar aos aviões da TAP seria continuar a voar. Claro que esses activos poderiam ser sempre vendidos ao estrangeiro e alguns deles certamente seriam. Mas o que a história dessas falências nos tem mostrado é que o *know-how* existente e o vazio gerado pelo desaparecimento de uma empresa, incentiva a criação de outra no mesmo país, normalmente mais eficiente e sem os problemas de gestão da que desapareceu.

Em 2021, a *Alitalia*, companhia de bandeira italiana, entrou em falência, tal como já vinha sendo planeado há algum tempo. No seu lugar, apareceu outra companhia aérea pública mais pequena, que herdou alguns dos activos e dos trabalhadores. Sem o peso da estrutura e das dívidas da *Alitalia*, a nova empresa tem mais condições para se reestruturar e sobreviver. Não estamos aqui, necessariamente, a defender essa solução, mas a verdade é que essa alternativa existe, seria menos onerosa para os contribuintes e invalida definitivamente a ideia de que a falência da TAP implicaria o fim de uma companhia aérea nacional, ou de que nenhum outro país tivesse deixado cair a sua companhia aérea de bandeira.

Há um terceiro caso, um pouco diferente dos anteriores, que está relacionado com a falência da *Malév*, a companhia aérea de bandeira húngara. Quando faliu, em 2012, já existia na Hungria (um país com a dimensão de Portugal) uma outra companhia aérea *low cost* chamada *Wizz Air*. Assim que a *Malév* faliu, a *Wizz Air* entrou em campo, oferecendo alternativas de voos a quem tinha ficado em terra. A partir daí, foi sempre a crescer. Oito anos depois da falência da *Malév*, a *Wizz Air* tinha triplicado as suas receitas e feito crescer o aeroporto de Budapeste, aproveitando melhor os *slots* disponíveis, deixados pela companhia extinta.

Evolução de receitas e passageiros da Wizz Air

Valor total de receitas anuais e número de passageiros da Wizz Air



* Valores aproximados até 2010
Fonte: Statista, CAPA

Em 2019 poderíamos ter assistido a um caso semelhante, quando a Eslovénia deixou falir a sua companhia aérea de bandeira, a *Adria*. A sua substituição acabou por não acontecer imediatamente, porque, entretanto, chegou a pandemia. Em 2021, seis empresas internacionais ofereceram-se para abrir uma nova companhia aérea de base nacional ou abrir um *hub* no aeroporto de Liubliana, capital da Eslovénia. A Eslovénia é um país com 2 milhões de habitantes, com um quarto do nosso PIB e que está no centro da Europa, facilmente acessível por comboio. Mesmo nestas circunstâncias, não faltaram companhias aéreas a querer abrir operações na sua capital. Seria previsível que em Portugal o interesse fosse ainda maior, dadas as circunstâncias do país.

É verdade que, caso a TAP falisse, não haveria qualquer garantia de que surgisse outra companhia aérea, sediada em Portugal, que tomasse o seu lugar. Numa economia de mercado, essa garantia absoluta nunca existe. No entanto, todos os dias vão à falência restaurantes e cafés sem que isso signifique que eles não continuem a existir um pouco por todo o lado. Enquanto

houver pessoas com fome, casais em primeiros encontros e adeptos com vontade de ver futebol com os amigos, continuarão a existir cafés e restaurantes. A indústria da aviação não é o sector da restauração, porque o mercado é menos competitivo e o investimento é muito maior para abrir um novo negócio, mas aquilo que a história de outras falências na indústria da aviação nos diz é que, o mais provável, é que aparecesse outra companhia aérea com base em Portugal, aproveitando-se dos activos que a falência da TAP acabaria por libertar. Nunca, em nenhum país com o nível de desenvolvimento de Portugal, aconteceu uma companhia aérea nacional desaparecer e o país simplesmente ficar sem voos, ou um aeroporto de uma capital ficar sem uma companhia aérea a usá-lo como base. Havendo procura - e Portugal continua a ser um destino turístico atrativo - aparecerá alguém a oferecer esses serviços para lucrar com eles. Não podemos promover duas narrativas contraditórias em simultâneo: por um lado, elogia-se o crescimento turístico em Portugal e a sua atractividade para *players* internacionais (do setor da hotelaria à aviação), por outro, receia-se que fiquemos órfãos de uma companhia aérea.

É verdade que esta nova companhia aérea poderia ser mais pequena, mais adaptada à dimensão do mercado português (e a um contexto concorrencial distinto daquele que se verificava há umas décadas, quando a dependência de Portugal da TAP era muito superior e a existência de alternativas residual), mas esse processo de redimensionamento já está a ser feito pela própria TAP, com a reestruturação em curso, que está a reduzir o número de trabalhadores e rotas. A companhia portuguesa acabará mais pequena após o actual processo de reestruturação, mas ainda com a dívida e com todas as dinâmicas internas que a levaram a estas circunstâncias. Infelizmente, uma empresa grande e altamente politizada terá sempre mais dificuldades em adaptar-se do que uma empresa nova que surgisse dos escombros da falência da TAP. É difícil eliminar vícios antigos de empresas grandes e a TAP dificilmente será uma excepção. Será pouco provável que uma TAP reestruturada não volte a cometer os mesmos erros do passado – afinal, andou a cometê-los durante várias décadas sempre com promessas de não os repetir. Se esses erros fossem fáceis de resolver, já teriam sido resolvidos, por esta altura.

O aparecimento – a prazo muito provável – de uma outra companhia aérea nacional após a insolvência da TAP resolveria boa parte dos problemas levantados pelos responsáveis políticos, e que trataremos no resto deste livro. Mas este seria um livro muito curto se acabássemos aqui. Portanto, apesar das experiências passadas nos contarem uma história diferente, no resto do livro assumimos quase sempre que não apareceria outra companhia aérea que substituísse a TAP em Portugal. Sendo este o ponto de partida para grande parte dos restantes mitos e manipulações sobre o tema, teremos de o assumir como pressuposto de discussão. Fica, no entanto, a nota de que esse pressuposto, dado como certo pelos líderes políticos, é altamente improvável.

Em resumo...

1. É verdade que a TAP desapareceria se não houvesse uma injeção de dinheiro do Estado.
2. Dados os resultados históricos da TAP e o seu nível de endividamento, a insolvência já seria um destino provável, mesmo sem a pandemia.
3. Seria bastante provável que aparecesse outra companhia aérea que a substituísse, aproveitando os seus activos, tal como aconteceu na Suíça ou na Bélgica.
4. Desde que exista procura de voos, que existe, haverá sempre alguma companhia aérea e investidores disponíveis para garantirem esse serviço.

CAPÍTULO II

A TAP é essencial para o turismo em Portugal?

“A TAP não seria substituída nem automaticamente nem rapidamente por outras companhias aéreas. Teríamos um problema gravíssimo no setor turístico durante muito tempo.”

Pedro Nuno Santos, no Twitter,

1 de julho de 2020

“Muitos querem ficar com o negócio da TAP.”

Pedro Nuno Santos, citado pelo Eco,

13 de Outubro de 2021

“Quase 90% dos nossos turistas chegam por via aérea e metade desses chegam pela TAP.”

Pedro Nuno Santos, citado pelo Polígrafo, que avaliou a declaração como sendo falsa, 1 de Julho de 2020

“A TAP é absolutamente fundamental para o turismo português.”

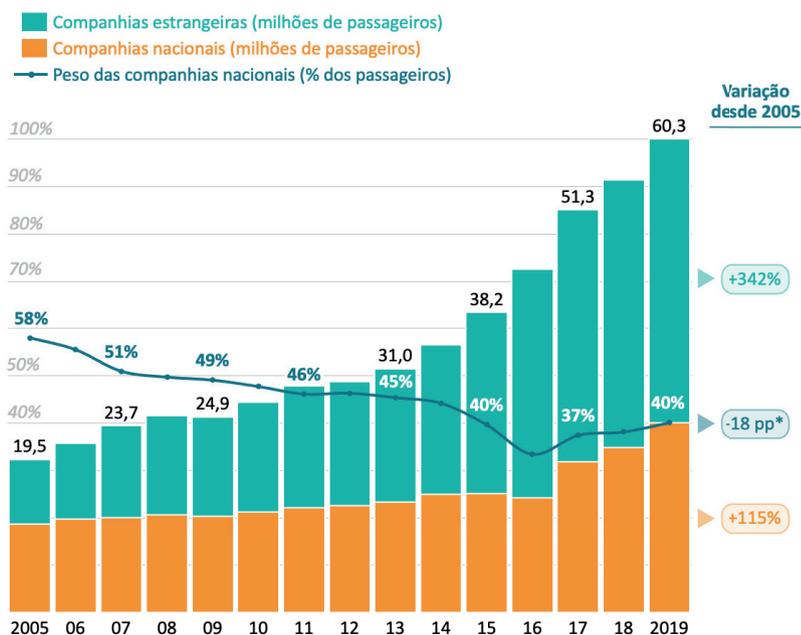
Pedro Costa Ferreira, em entrevista à Lusa, 3 de Março de 2021

De acordo com a Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC), as companhias aéreas nacionais (categoria na qual a TAP tem um grande peso, mesmo não sendo a única) transportavam 40% dos passageiros em Portugal, tendo por isso um peso relevante no número de passageiros que chegam ao país, incluindo aqueles que vêm para fazer turismo. No entanto, essa importância está muito concentrada no aeroporto de Lisboa. Fora de Lisboa, a TAP é a maior companhia aérea apenas na Madeira e, mesmo aí, tem perdido mercado para companhias aéreas estrangeiras. Nos Açores, as companhias aéreas nacionais continuam a predominar, mas em boa parte graças à SATA, não à TAP. Mesmo nesta região autónoma, as companhias aéreas nacionais só têm uma enorme predominância porque, até 2015, se mantinha

artificialmente um monopólio destas companhias. Desde a liberalização do espaço aéreo, as companhias aéreas estrangeiras têm ganho peso e o número de passageiros a chegar aos Açores disparou, assim como o negócio do turismo. Finalmente, no Aeroporto de Faro, que serve a principal região turística do país, a TAP tem um peso residual.

Evolução do tráfego aéreo de passageiros nos aeroportos portugueses

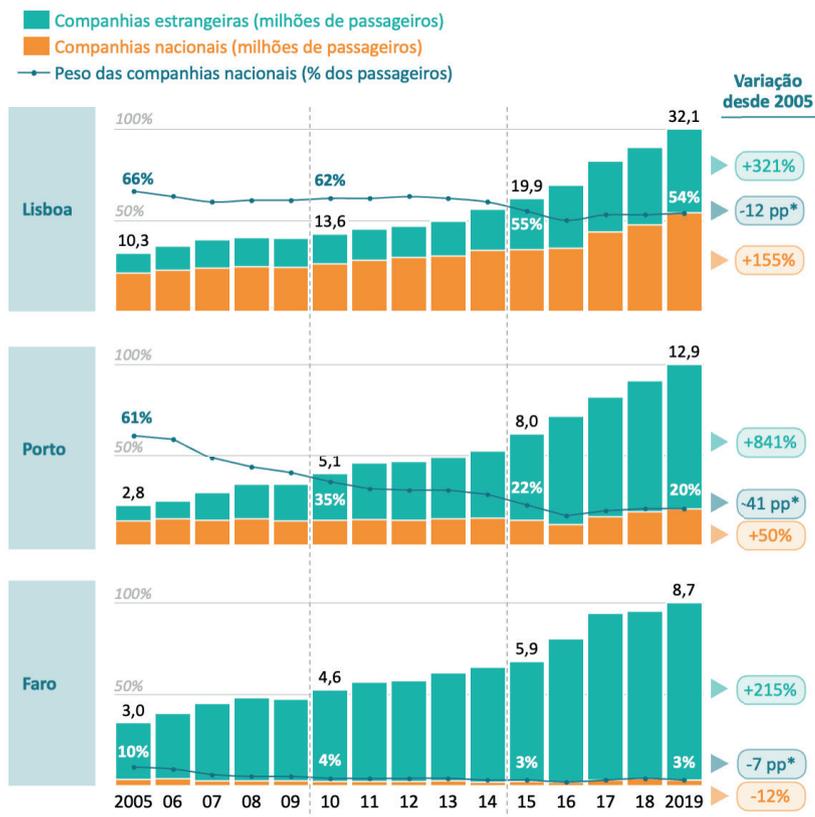
Número de passageiros (chegadas e partidas) no total de aeroportos de Portugal, e respetiva quota de mercado das companhias nacionais (onde a TAP é o principal *player*)



* Variação da quota de mercado das companhias aéreas nacionais em pontos percentuais
 Fonte: ANAC

Evolução do tráfego aéreo de passageiros nos principais aeroportos de Portugal Continental

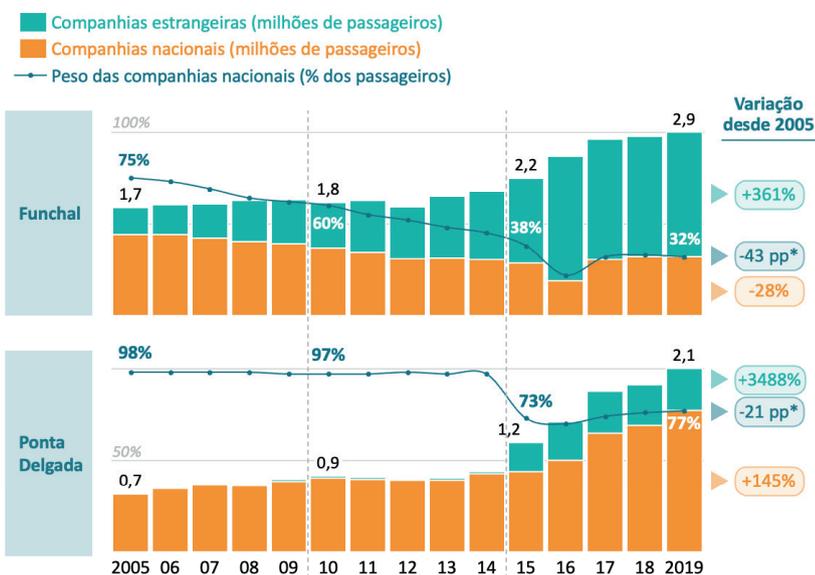
Número de passageiros (chegadas e partidas) nos 3 principais aeroportos de Portugal Continental, e respetiva quota de mercado das companhias nacionais (onde a TAP é o principal *player*)



* Variação da quota de mercado das companhias aéreas nacionais em pontos percentuais
Fonte: ANAC

Evolução do tráfego aéreo de passageiros nos dois principais aeroportos das regiões autónomas da Madeira e dos Açores

Número de passageiros (chegadas e partidas) nos principais aeroportos das regiões autónomas, e respetiva quota de mercado das companhias nacionais (onde a TAP é o principal *player* no Funchal, tendo a SATA uma maior prevalência em Ponta Delgada)



* Variação da quota de mercado das companhias aéreas nacionais em pontos percentuais
Fonte: ANAC

Fora de Lisboa, a TAP é, basicamente, desnecessária e irrelevante para o turismo nacional. Ainda assim, Lisboa tem o aeroporto mais importante de Portugal e de onde saem turistas não só para a própria capital, mas também para o resto do país. Mesmo que a TAP não seja relevante no transporte de turistas para outras regiões de Portugal, certamente é muito relevante no caso da capital e isso não pode ser ignorado. A TAP representa metade dos passageiros que voam para Lisboa. Será que, se desaparecesse, esses passageiros desapareceriam também? Deixaríamos de ter turistas em Lisboa por não terem forma de voar para Portugal?

A resposta é, obviamente, não. Várias companhias aéreas estrangeiras, incluindo as chamadas *low cost*, andam há muitos anos a querer fazer mais voos para o aeroporto de Lisboa, colocando mesmo pressão política para a abertura de um novo aeroporto. Essas empresas gostariam de ter mais voos, mas não podem tê-los porque a TAP ocupa os *slots* e o aeroporto não tem capacidade suficiente para receber voos adicionais. Isto significa que sem a TAP a ocupar esses lugares, outras empresas apareceriam para fazer esses voos, transportando esses mesmos turistas. Mesmo na

situação actual, com a TAP como concorrente, essas companhias aéreas querem trazer mais passageiros para Lisboa. Sem a TAP no mercado, estariam certamente disponíveis para fazerem ainda mais voos porque já não contariam com essa concorrência. Não é a TAP que alimenta o turismo em Lisboa. É o turismo de Lisboa que alimenta o negócio da TAP.

Ryanair acusa TAP de estar a "bloquear" slots "deliberadamente" que não utiliza no aeroporto de Lisboa

CEO da Ryanair acusou a TAP de "bloquear" as faixas horárias que podem ser usadas pelas companhias aéreas, não permitindo o acesso à low-cost. E apela a que Governo e Bruxelas intervenham.



(Observador, 24 de Agosto de 2021)

Prova disso é a luta que a TAP manteve em 2021 para não perder *slots* no aeroporto de Lisboa. Os *slots* são as faixas horárias que as companhias aéreas têm disponíveis para poderem descolar e aterrar nos aeroportos. Sem elas, as companhias aéreas não podem fazer voos para um aeroporto. Se não houvesse companhias aéreas disponíveis para substituir a TAP no aeroporto de Lisboa, os *slots* da TAP não teriam nenhum valor. Se a TAP desaparecesse, ficariam vazios. Mas não é isso que acontece. Uma das condições para o plano de reestruturação da TAP ser aprovado pela Comissão Europeia, é precisamente a cedência de *slots*, tal é a sua procura por outras companhias aéreas. A TAP luta para não perder *slots* porque sabe que, se os perder, outras companhias aéreas irão aproveitá-los de imediato para voar para Lisboa. A *Ryanair*, por exemplo, tem lutado pelo acesso a mais *slots* no aeroporto de Lisboa, tendo mesmo acusado a TAP de fazer truques para não os libertar.

De acordo com a *Ryanair*, a TAP em 2021 fez o que se chama na indústria de “bloqueio de *slots*”, ou seja, apesar de não usar esses *slots*, também não permite que outras companhias aéreas os usem. Ao contrário do argumento dos governantes, a TAP

não estaria a contribuir para trazer mais passageiros para Lisboa, mas a fazer exactamente o oposto: ao bloquear *slots* que não usa efectivamente, estaria a diminuir a capacidade de trazer passageiros para Portugal. Ou seja, ao bloquear *slots* que não tem capacidade para aproveitar, a TAP está efectivamente a impedir turistas de poderem voar para Lisboa e a condicionar o potencial benefício económico gerado por esses visitantes no nosso país. Mesmo antes da pandemia, várias companhias aéreas estrangeiras insistiam para que se construísse um novo aeroporto que lhes permitisse fazer mais voos. A vontade, expressa várias vezes por companhias aéreas estrangeiras, em voar mais para Lisboa é a prova de que é uma completa mentira que a TAP seja essencial ao turismo em Portugal, ou que os turistas deixassem de vir se a TAP desaparecesse.

Se todos os passageiros que a TAP transporta desaparecessem, se deixassem de voar para Portugal, certamente o turismo em Lisboa teria uma enorme queda. Isso seria verdade se esses turistas só viessem para Portugal porque existem voos da TAP. Mas isso é uma falácia. Ao contrário do que o discurso político muitas vezes parece querer fazer crer, os turistas não vêm para Portugal porque gostam de voar na TAP.

Os turistas viajam na TAP porque querem vir para Portugal. Este argumento é de tal forma ridículo que, por várias vezes, os responsáveis políticos usaram este argumento e o seu oposto, consoante as conveniências do momento. Já depois de usar esse argumento para justificar o dinheiro injectado na TAP, o ministro Pedro Nuno Santos veio contradizer-se, numa guerra de palavras com o CEO da *Ryanair*. A certa altura, Pedro Nuno Santos garantiu que a *Ryanair* andava a lutar contra a injeção de dinheiro na TAP porque queria ficar com o negócio da companhia aérea portuguesa.

Transportes

“Muitos querem ficar com o negócio da TAP”, alerta Pedro Nuno Santos

Rita Neto

13 Outubro 2021



1000



3

Pedro Nuno Santos voltou a reforçar a importância de ajudar a TAP, alertando para as consequências imediatas se esta fosse substituída por uma empresa estrangeira.

(Eco, 13 de Outubro de 2021)

O argumento é tão falacioso como dizer que sem os taxistas que servem o aeroporto de Lisboa não teríamos turistas na cidade porque não teriam forma de deslocar-se do aeroporto para o centro da cidade. Segundo este argumento falacioso, se houvesse TAP, mas não existissem taxistas no aeroporto, os passageiros voariam até ao aeroporto de Lisboa porque gostam de viajar na TAP, mas depois ficariam por ali porque não haveria táxis para os transportar. Como é evidente, se os taxistas decidissem todos abandonar o aeroporto de Lisboa, não faltariam motoristas TVDE, ou outras alternativas de transporte turístico organizado, com vontade de transportar os turistas desde o aeroporto. Os turistas não vão para Lisboa porque querem andar de táxi. Eles andam de táxi porque querem ir para Lisboa. Se não houvesse táxi, utilizariam outro serviço de transporte qualquer. Dito assim, quase parece ridículo ter de relembrar esta evidência, mas a realidade é que no discurso político é comum dizer-se o contrário quando se fala na TAP. Se houver passageiros com vontade de vir fazer turismo para Lisboa, não faltará quem os queira trazer. Se há procura e é possível satisfazê-la com lucro, alguém a irá satisfazer, desde que lhe

seja permitido. É cansativo ainda termos líderes políticos que, em 2021, não percebem como funciona uma economia de mercado.

Quando chegamos a este ponto da discussão, aparece sempre um argumento que à primeira vista parece válido. Ao contrário das companhias *low cost*, a TAP faz voos de interligação, ou seja, alguns passageiros que voam pela TAP para o aeroporto de Lisboa não têm como destino Lisboa, mas uma outra cidade qualquer. A TAP leva passageiros do Brasil ou de África para outras cidades europeias e vice-versa. A vantagem dos voos de interligação é conseguir tornar rentáveis voos para Lisboa que de outra forma não o seriam. Por exemplo, a TAP liga Lisboa a Dakar. Dificilmente haverá procura suficiente de senegaleses interessados em Lisboa e portugueses interessados em Dakar para fazer com que uma rota Lisboa-Dakar-Lisboa seja suficientemente lucrativa. No entanto, muitos passageiros oriundos de Dakar não ficam em Lisboa porque têm outros destinos. Fazem apenas escala em Lisboa a caminho de outras cidades europeias, ou sul-americanas. Assim, a TAP junta no mesmo voo pessoas que querem vir para Lisboa, mas também

para outros destinos na Europa, aumentando o mercado potencial para esse voo, tornando possível a existência de um voo directo. Se não existisse a TAP, ou uma empresa parecida que a substituísse na utilização de Lisboa como *hub* de interligação, muito provavelmente esta ligação directa não aconteceria e os turistas provenientes de Dakar não teriam acesso a um voo directo para Lisboa (e vice-versa). Este tem sido o argumento de refúgio quando se percebe que, para os voos que têm procura, haverá sempre oferta. Mas será que é mesmo assim? Será que sem a TAP, os voos de interligação desapareceriam todos e com eles levariam uma parte importante do turismo de Lisboa?

Comecemos pelo primeiro pressuposto deste argumento, o de que, se a TAP deixasse de fazer estas rotas, mais ninguém as faria. Na maioria dos casos, este pressuposto está correcto. Se a TAP deixasse de operar e não aparecesse outra companhia aérea a fazer voos com escala em Lisboa, muitos destes voos não seriam suficientemente rentáveis para serem realizados por companhias aéreas estrangeiras (é questionável se o são actualmente para a TAP, mas deixemos

isso de lado). Alguns voos directos a partir de Lisboa desapareceriam e os portugueses teriam de fazer essas viagens com escala noutra país. Por exemplo, seria provável que o voo para Dakar desaparecesse e os portugueses que o fazem hoje tivessem de passar a voar via Madrid ou Paris. Em algumas rotas para o Brasil, as companhias aéreas brasileiras certamente apareceriam para ocupar o lugar, mas noutras rotas isso seria menos provável. Portanto, sim, é verdade que sem a TAP, ou sem uma outra companhia com base no aeroporto de Lisboa algumas destas rotas poderiam deixar de existir.

Vamos então ao segundo pressuposto: os turistas que hoje viajam desses destinos só viriam se fosse com um voo directo? É muito improvável que assim fosse. É comum os turistas que desejam voar para um destino sem voo directo fazerem uma escala. A existência de uma escala pode desincentivar alguns turistas mais comodistas a virem, mas é improvável que sejam muitos, especialmente quando falamos de voos intercontinentais, que já são longos por natureza, quer tenham ou não escala (a diferença de conveniência de um voo direto de 12 horas face a outro voo

com escala de 15 horas não é assim tanta). Essas escalas, hoje em dia, estão organizadas de forma a não aumentarem demasiado o tempo do voo e os voos com escala tendem a ter o mesmo preço (ou serem mais baratos) do que os voos equivalentes sem escala. Um senegalês que queira visitar Lisboa, facilmente encontraria uma companhia aérea que oferecesse um voo ao mesmo preço, mesmo com o desconforto de fazer uma escala em Casablanca ou Paris.

Este argumento é particularmente contraditório quando pensamos que o próprio modelo de negócio destas rotas com interligação está, como o próprio nome indica, assente no pressuposto de que as pessoas não se importam de fazer escalas. A TAP consegue usar Lisboa como *hub* rentabilizando voos que não seriam rentáveis precisamente porque há muitas pessoas que não se importam de fazer uma escala em Lisboa na viagem para o seu destino final. Se a realização de uma escala fosse um impeditivo tão grande para se fazerem voos, então o argumento cairia por terra logo na base: a TAP nunca teria conseguido fazer voos com escala em Lisboa.

A própria existência destas rotas implica que haja muitos passageiros que não se importam de fazer escala em Lisboa para irem para outros destinos europeus. É, portanto, um argumento que se destrói a si próprio: se as escalas fossem um impeditivo claro para realizar uma viagem, aqueles voos directos que só existem porque há passageiros que fazem escala em Lisboa nunca teriam existido em primeiro lugar. O facto de existirem é a prova de que muitos passageiros estão disponíveis para voar para o seu destino fazendo uma escala. Neste caso, o desaparecimento de alguns voos directos não teria grande impacto no número de turistas.

No entanto, até podemos assumir que este argumento é mesmo verdadeiro. Vamos assumir, para efeitos de discussão, que se o voo directo desaparecesse, todos os turistas senegaleses ou brasileiros deixariam de vir para Lisboa por falta desse voo. Assumindo então que esse argumento é verdadeiro, fica por perceber qual é o peso real dessas rotas no turismo português. Será que estas rotas que só existem porque a TAP usa Lisboa para voos de interligação são assim tão importantes no total de passageiros em Lisboa? Em 2019,

entre as principais rotas para Lisboa, a TAP não tinha o exclusivo para nenhum dos 10 principais destinos europeus e tinha apenas um exclusivo entre os 10 principais destinos intercontinentais (Rio de Janeiro, um destino para o qual é muito difícil de acreditar que não houvesse alternativa caso a TAP deixasse de fazer essa rota). É verdade que a TAP tem o exclusivo de alguns voos para Lisboa desde aeroportos secundários no Brasil, como Fortaleza, Salvador ou Porto Alegre, mas nenhuma destas rotas representa mais de 1% no total de passageiros no Aeroporto de Lisboa, e, além disso, muitos desses passageiros não têm Lisboa como destino final, ou seja, não são turistas.

Em 2019, a TAP não tinha o exclusivo de nenhuma das 20 maiores ligações internacionais a partir de Lisboa. Na realidade, os destinos para os quais a TAP tem exclusividade contabilizam apenas 12% dos passageiros do aeroporto. Mesmo nestes casos, seria antecipável que o desaparecimento da TAP levasse outras companhias aéreas a servirem esses destinos.

Peso das rotas exclusivas da TAP no tráfego proveniente do Aeroporto de Lisboa

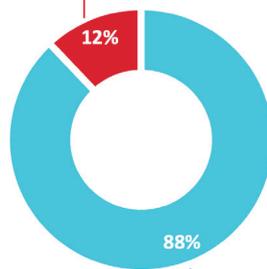
20 principais ligações internacionais desde Lisboa (em n.º de passageiros, 2019)

1	Londres	11	Bruxelas
2	Paris	12	Roma ³
3	Madrid	13	Genebra
4	Madeira	14	Nova Iorque
5	Porto	15	Munique
6	Barcelona	16	Zurique
7	Amsterdão	17	Dublin
8	São Paulo	18	Milão
9	Frankfurt	19	Luanda
10	Ponta Delgada	20	Dubai

Em nenhum destes destinos a TAP opera em exclusividade a partir de Lisboa

Percentagem de tráfego para destinos exclusivos da TAP, no total de ligações via Lisboa¹ (situação em outubro de 2021)²

Destinos exclusivos da TAP



Destinos operados também (ou só) por outras companhias aéreas

¹ Avaliando a exclusividade por aeroporto | ² Considerando número de passageiros de 2019 | ³ A cidade de Roma é servida por ligações aéreas através de Lisboa pela TAP e Ryanair, mas as duas companhias voam para aeroportos distintos, pelo que a TAP tem exclusividade na ligação para o Aeroporto Fiumicino
Fonte: ANA, Eurostat

O argumento de que sem a TAP deixaríamos de receber os turistas que hoje a TAP transporta é tão fraco, que nem o próprio governo, que o defende, consegue manter a coerência. Em Maio de 2021, o Ministro Pedro Nuno Santos acusou a *Ryanair* de interpor recursos judiciais para impedir o apoio à TAP, por querer ganhar quota de mercado. Afirmou mesmo que a *Ryanair* é “uma empresa estrangeira que quer ganhar negócio a outras empresas e que encetou uma ação contra o auxílio a uma empresa pública.”. O argumento do ministro é que a *Ryanair* não quer que a TAP seja auxiliada para poder ficar com os seus clientes.

Excepcionalmente, o ministro Pedro Nuno Santos tem razão, mas este argumento contradiz claramente a ideia de que, sem a TAP, deixaríamos de ter uma companhia aérea para transportar turistas para Lisboa. Pelo contrário, há empresas a lutar para poderem substituir a TAP no aeroporto de Lisboa e até aumentar o número de passageiros, como o próprio ministro das Infraestruturas admitiu. Em 18 de Agosto de 2021, o Jornal Eco noticiava que a *Ryanair* estava a fazer pressão para que o apoio à TAP fosse condicional à libertação de *slots* no aeroporto de Lisboa, que depois ela própria pudesse usar. Semanas antes, a *Ryanair* tinha anunciado um investimento de 300 milhões em

Portugal, antecipando já a redução da dimensão da TAP. As companhias aéreas estrangeiras olham para a redução da dimensão da TAP como uma oportunidade para poderem voar mais para Lisboa, com voos mais cheios e a preços mais baixos.

Em resumo, a TAP só é efectivamente importante num aeroporto: Lisboa, E mesmo nesse aeroporto não faltam companhias aéreas com vontade de ter mais voos (daí se falar há muito tempo na possibilidade de se construir um novo aeroporto).

Todos os argumentos teóricos sobre a importância da TAP para o turismo português caem por terra facilmente quando se olha com atenção para os números. Mas também podemos observar casos práticos.

Podemos começar por olhar para o caso relativamente recente da falência da companhia aérea da Hungria. A *Malév* deixou de operar em Fevereiro de 2012 e, nesse ano, o aeroporto de Budapeste perdeu cerca de 5% dos passageiros. Mas nessa altura já existia na Hungria uma pequena companhia aérea *low cost* que viu na falência da *Malév* uma oportunidade para ocupar os *slots* deixados por essa empresa no aeroporto de Budapeste. Não tinha, como a *Malév* e a TAP, rotas com escala, mas tinha uma operação mais eficiente capaz de transportar mais passageiros a menores custos.

Dois anos depois, em 2014, o aeroporto de Budapeste já tinha ultrapassado o número de passageiros anterior à falência da *Malév*. A partir daí, foi sempre a crescer e, em 2019, o aeroporto já tinha quase o dobro dos passageiros que tinha antes da falência da *Malév*, apesar de não ter muitos mais voos.

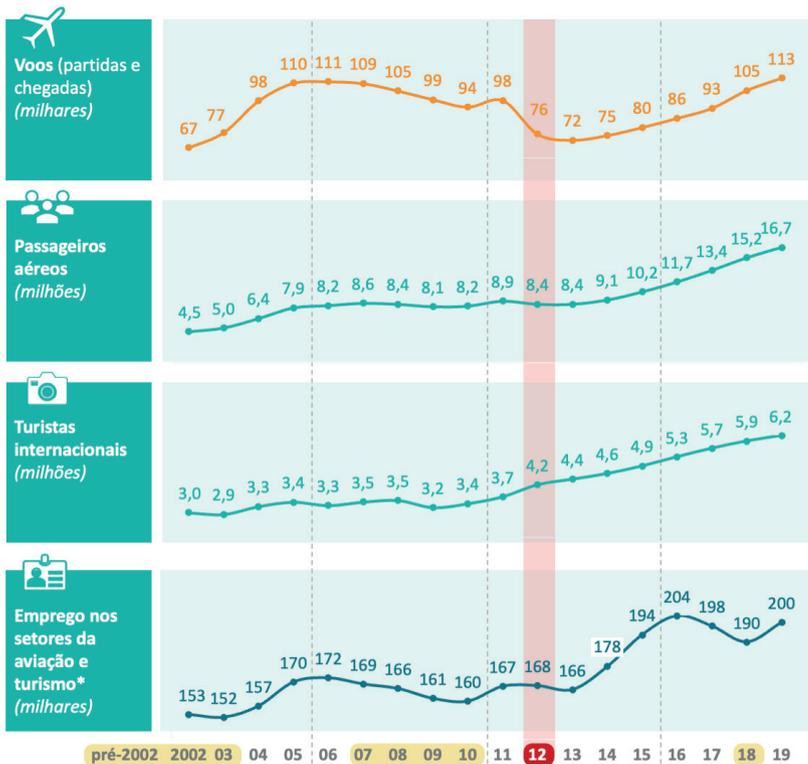
A *Malév*, uma empresa ineficiente, herdada do período comunista, foi substituída por companhias aéreas mais eficientes que transportaram mais passageiros, aproveitaram melhor os *slots*, contribuindo decisivamente para o aumento do turismo na Hungria.

Se olharmos para os casos da Suíça e da Bélgica, podemos constatar o mesmo: o turismo não só não caiu, como cresceu, após a falência das companhias aéreas de bandeira. O mesmo aconteceu com a Lituânia quando a *FlyLAL* faliu. Após uma pequena queda no número de passageiros no ano da falência, passados dois anos já tinha superado os valores anteriores e passados oito anos já tinha duplicado o número de passageiros e turistas.

Detalhamos, nos quadros seguintes, a análise dos principais indicadores de aviação, de turismo e económicos para cada um destes casos de estudo. Cada exemplo inclui também um cronograma dos momentos-chave que despoletaram o fim das respectivas companhias aéreas de bandeira.

Caso de estudo: Malév (Hungria)

Indicadores de aviação e turismo da Hungria antes e após o fim da Malév



- Companhia pública fundada em 1946.
- No início do século era detida por uma empresa estatal.
- 2003: Fundação da Wizz Air, companhia húngara low cost privada, atualmente com +100 aeronaves e 150 destinos.
- 2007: Privatização, empresa vendida à AirBridge.
- 2009: Empresa pública Russa adquire 49%, restantes 51% mantêm-se em propriedade húngara.
- 2010: Renacionalização (95% do Estado).

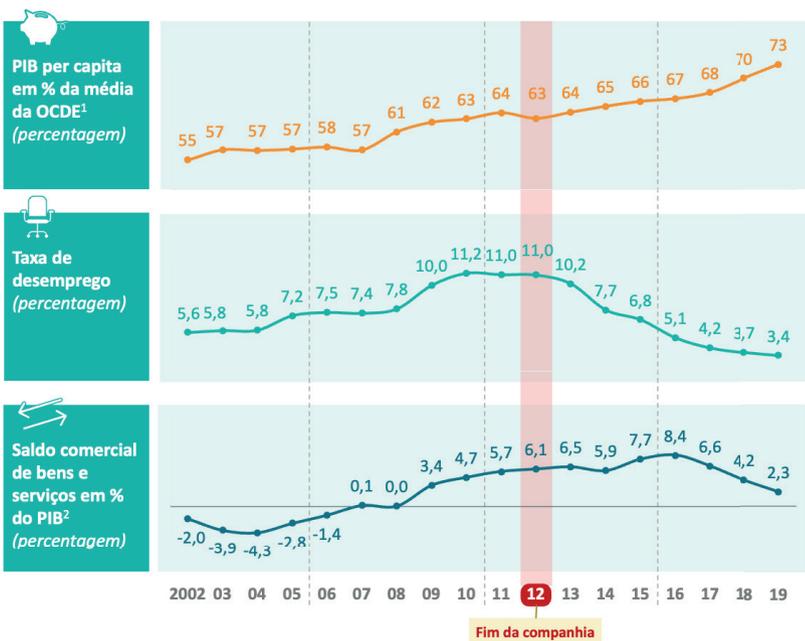
UE considera apoio público ilegal, o que resulta no fim da companhia. À data de encerramento, a empresa tinha 270 M€ dívida, 2.600 de empregados, metade do tráfego do principal aeroporto, 3,2 milhões de passageiros anuais, 22 aeronaves. Em poucas semanas, a maior parte do tráfego de passageiros foi reposto, através de novos serviços da Wizz Air, Aegean Airlines, Air Berlin, Lufthansa e Ryanair.

A LOT Polish Airlines lança a primeira base fora da Polónia, em Budapeste.

Fonte: Pordata, Eurostat, fontes locais | * Representado pelo alojamento, restauração e similares

Caso de estudo: Malév (Hungria)

Indicadores macroeconómicos referentes à Hungria antes e após o fim da Malév



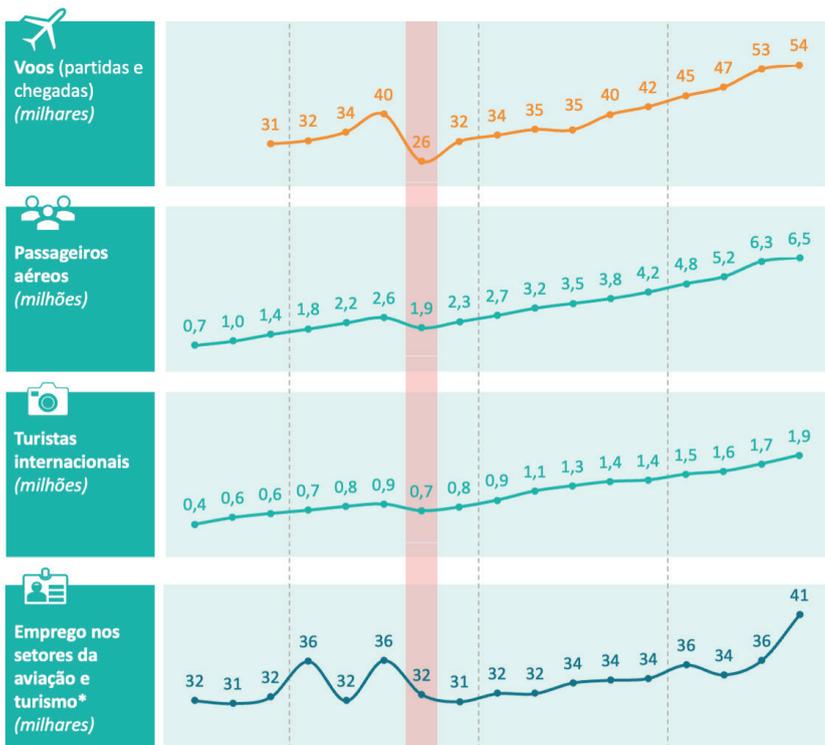
¹ Ajustado ao poder de compra

² Exportações menos importações (valor acima de 0% significa que as exportações foram superiores às importações)

Fonte: OCDE, Banco Mundial

Caso de estudo: FlyLAL (Lituânia)

Indicadores de aviação e económicos referentes ao total dos aeroportos e companhias aéreas na Lituânia



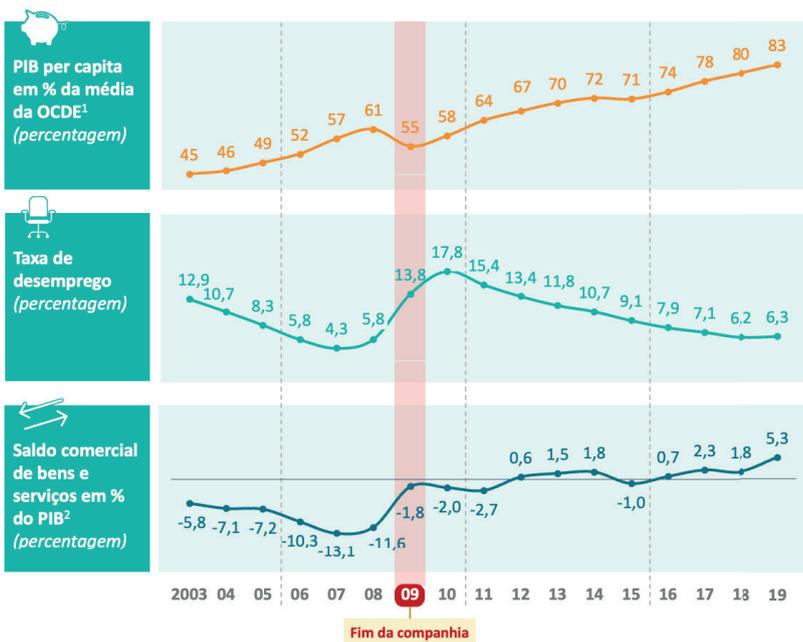
pré-2003 2003 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

- Companhia pública fundada em 1991 (após independência da U. Soviética) com o nome Lithuanian Airlines.
- 2004: airBaltic (joint-venture do Estado letão e a SAS) abriu base em Vilnius.
- 2005: Privatização da companhia lituana, após vários problemas financeiros, adotando o nome FlyLAL.
- Pressão comercial devido à concorrência e crise financeira internacional.
- Empresa ofereceu 51% da companhia ao Estado em troca de uma garantia estatal para cobertura da dívida. O governo recusou.
- Empresa foi vendida a um fundo suíço, mas a falta de garantias para cobrir a dívida ditaram o encerramento da companhia.
- Ainda houve outra proposta ao governo para um resgate financeiro, mas foi recusado.
- Queda da companhia resultou na perda (temporária) de 43% de passageiros em Vilnius.
- 2010: Ryanair lança base em Kaunas, impulsionado pela queda da FlyLAL (e em 2016 em Vilnius).
- 2012: Wizz Air lança base em Vilnius.

Fonte: Pordata, Eurostat, fontes locais | * Representado pelo alojamento, restauração e similares

Caso de estudo: FlyLAL (Lituânia)

Indicadores macroeconômicos referentes à Lituânia antes e após o fim da FlyLAL



¹ Ajustado ao poder de compra

² Exportações menos importações (valor acima de 0% significa que as exportações foram superiores às importações)

Fonte: OCDE, Banco Mundial

Caso de estudo: Swissair (Suíça)

Indicadores de aviação e turismo da Suíça antes e após o fim da Swissair

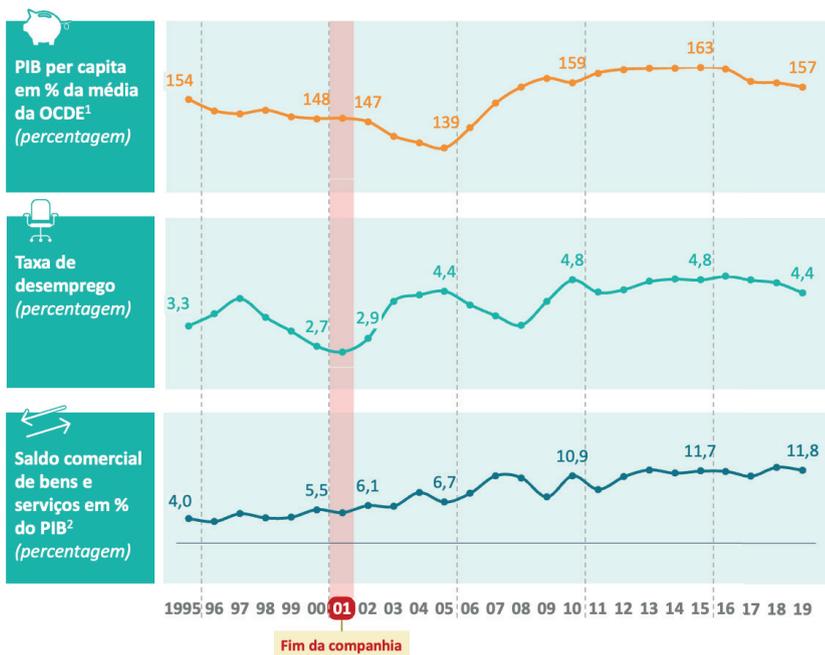


- Fundada em 1931, entre investidores privados e entidades públicas, foi durante décadas um exemplo de solidez financeira, tornando-se na companhia bandeira.
- No início dos anos 90, a Swissair iniciou uma estratégia agressiva de aquisição de companhias estrangeiras, muitas delas com graves problemas financeiros (tais como a Sabena, em 1995, e uma tentativa falhada de entrada na TAP em 2000).
- Queda de um voos da Swissair no Atlântico que matou as 229 pessoas a bordo, afetou a confiança dos clientes.
- Desvalorização dos ativos após o 11/09.
- A acumulação de problemas financeiros, em grande parte devido ao fracasso na estratégia de aquisições, resultam no **colapso da companhia**, anunciado em Outubro.
- Swissair realiza o último voo em abril.
- Em abril, a Crossair (ex-subsidiária da Swissair), alterou o nome da Swissair para Swiss e assumiu a maior parte das rotas e ativos da Swissair.
- Lufthansa adquire a Swiss.

Fonte: Gabinete estatístico suíço, Pordata, Eurostat, fontes locais | * Representado pelo alojamento e restauração

Caso de estudo: Swissair (Suíça)

Indicadores macroeconómicos referentes à Suíça antes e após o fim da Swissair



¹ Ajustado ao poder de compra

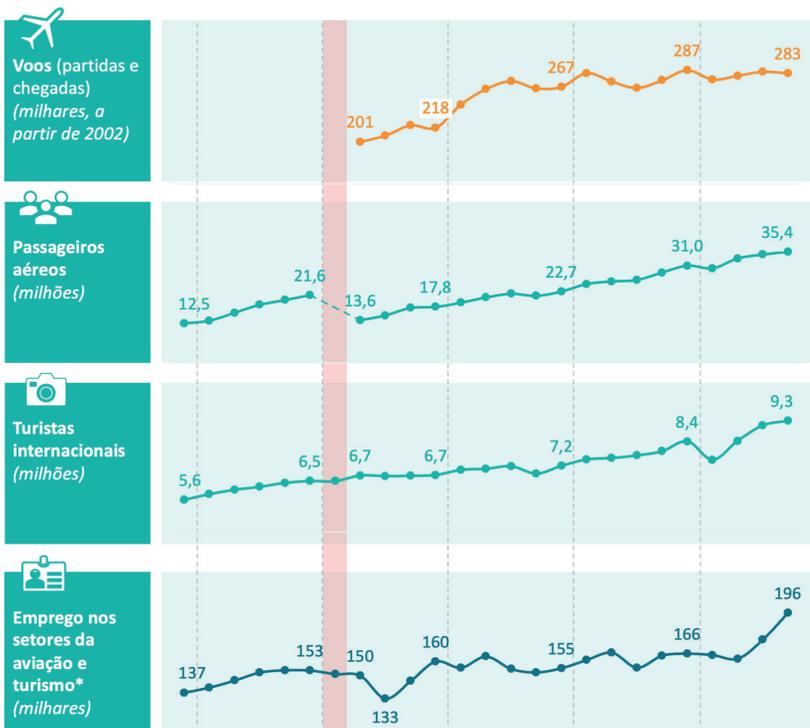
² Exportações menos importações (valor acima de 0% significa que as exportações foram superiores às importações)

Fonte: OCDE, Banco Mundial

Caso de estudo: Sabena (Bélgica)

Indicadores de aviação e turismo da Bélgica antes e após o fim da Sabena

sabena



pré-1995 95 96 97 98 99 00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

- Companhia pública fundada em 1923.
- 1995: Swissair compra 49% da empresa e assume a gestão.

Crise da aviação internacional pós-11 de setembro agravou ainda mais os problemas financeiros já existentes na companhia, além dos problemas existentes na Swissair que viria também a encerrar. **Empresa anuncia o fim das operações** em novembro. A companhia tinha 53 aviões.

Um grupo de investidores belgas (privados e investimento público regional, através dos governos de Bruxelas e Valónia) lança a **SN Brussels Airlines**, tomando posse dos ativos da Delta Air Transport, uma das subsidiárias da extinta Sabena.

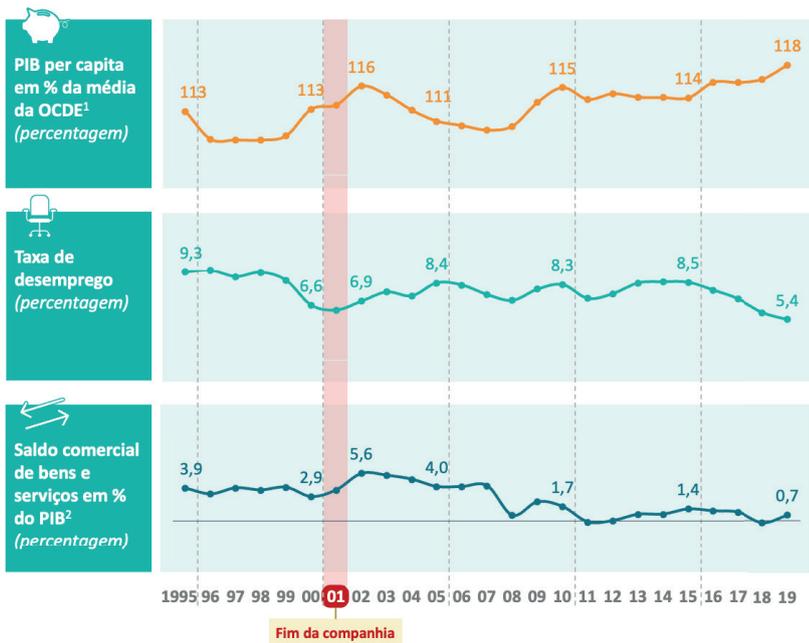
Fusão da **SN Brussels Airlines** com a **Virgin Express**, adotando o nome de **Brussels Airlines** (iniciou operações no início de 2007), voando atualmente para mais de 100 destinos e com cerca de 50 aviões.

A **Lufthansa** adquire 45% da companhia em 2009, e o remanescente em 2017

Fonte: Pordata, Eurostat, fontes locais | * Representado pelo alojamento, restauração e similares

Caso de estudo: Sabena (Bélgica)

Indicadores macroeconómicos referentes à
Bélgica antes e após o fim da Sabena



¹ Ajustado ao poder de compra

² Exportações menos importações (valor acima de 0% significa que as exportações foram superiores às importações)

Fonte: OCDE, Banco Mundial

Todos os casos internacionais demonstram que o desaparecimento da TAP não seria a catástrofe para o turismo português que os políticos garantem que seria. No entanto, o melhor indicador do que pode acontecer a um aeroporto e ao próprio turismo quando a TAP deixa de ter um papel importante está aqui mais perto, no Porto. Em 2004, a TAP/PGA tinha um peso no aeroporto do Porto bastante superior ao que tem hoje no de Lisboa. A TAP/PGA representava cerca de 64% dos voos no aeroporto do Porto. Até 2014 não houve grande investimento nesse aeroporto, tendo-se mantido mais ou menos o mesmo número de passageiros. Apesar dessa falta de investimento, o número de passageiros no aeroporto do Porto continuou a crescer, tendo mais do que duplicado entre 2004 e 2014. Nessa altura, a TAP, apesar do crescimento da procura por voos para o aeroporto do Porto, decidiu desinvestir. Em 2016, a TAP transportou menos 23% de passageiros do que em 2014 e menos 26% do que em 2004. Será que este abandono da TAP determinou a queda de passageiros para o aeroporto do Porto? Não, pelo contrário:

entre 2014 e 2016, apesar da queda de 24% do número de passageiros da TAP, o aeroporto do Porto teve um aumento no número de passageiros de 35%. Já em 2016 o número de passageiros mais do que triplicou relativamente a 2004. A TAP/PGA passou de uma quota de mercado de 69% em 2004, para 16% em 2016. A TAP não só não acompanhou o crescimento do aeroporto e do turismo para o norte do país, como ainda desinvestiu, ao ponto de se tornar irrelevante. Com o desinvestimento da TAP, apareceram outras companhias aéreas ansiosas por ocupar esse espaço vazio e que contribuíram muito mais do que a TAP para o crescimento do turismo no Porto e norte do país. Não é, por isso, surpreendente que muita da oposição à injeção de dinheiro na TAP venha do norte do país, uma das regiões que melhor percebe que não é um drama se a TAP desaparecer, antes pelo contrário.

A TAP não é essencial ao turismo em Portugal. Pelo contrário – o turismo é que alimenta o negócio da TAP. Apesar disso, mesmo em tempos áureos para o turismo em Portugal, em que muitos portugueses até se queixavam do

excesso de turistas no Verão, a TAP conseguiu o “feito” de não atingir lucros. Se uma empresa que depende tanto do turismo nem nos melhores anos de sempre do sector turístico consegue ter lucros, não é difícil de imaginar o que acontecerá em anos maus.

Em resumo...

1. Em Portugal, a TAP só tem um peso determinante no aeroporto de Lisboa.
2. É precisamente no aeroporto de Lisboa onde seria mais fácil substituir os voos da TAP, porque já hoje várias companhias aéreas estão interessadas em voar mais para Lisboa e só não o fazem por falta de espaço.
3. Nenhuma das principais rotas a partir do aeroporto de Lisboa é exclusiva da TAP.
4. Vários exemplos na Europa apontam para que o desaparecimento da companhia aérea de bandeira não resulta numa queda do turismo ou dos indicadores económicos, antes pelo contrário.
5. A TAP não é essencial ao turismo em Portugal. O crescimento do turismo é que alimenta o negócio das companhias aéreas.

CAPÍTULO III

A TAP é importante para a balança comercial portuguesa?

“É crítico termos uma empresa que dê o contributo para a balança comercial que a TAP dá”

*Pedro Siza Vieira no Parlamento
10 de Fevereiro de 2021*

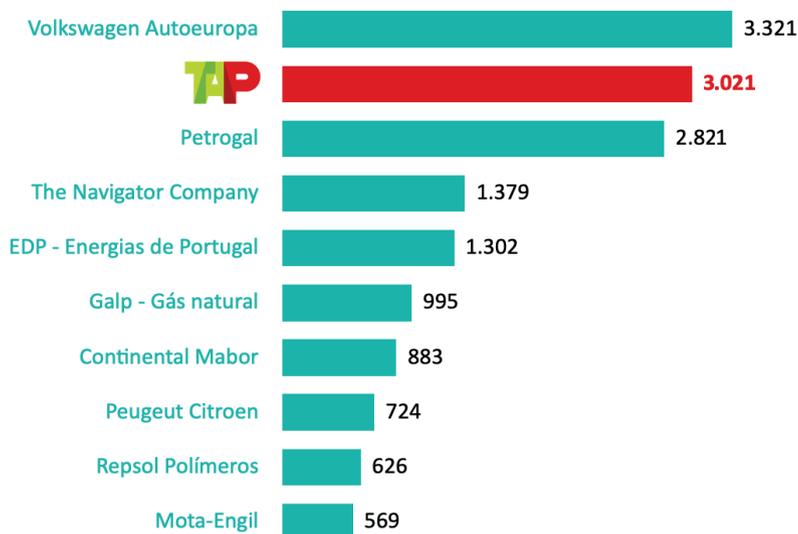
“É, por isso, uma das maiores exportadoras nacionais: dos 3,3 mil milhões de euros que faturou em 2019, 80% representam vendas a clientes estrangeiros, ou seja, a TAP exportou 2,6 mil milhões de euros, cerca de 9% das exportações de serviços. A TAP é central para o equilíbrio das contas externas (...)”

*Pedro Nuno Santos no Observador
14 de Julho de 2020*

Outro dos argumentos usados habitualmente é o de que, se perdermos a TAP, perderemos um dos grandes exportadores portugueses, o que irá prejudicar a balança comercial. Começemos pela parte correcta deste argumento: a TAP é, de facto, um dos maiores exportadores portugueses. Como se pode ver na imagem seguinte, em 2019 a TAP foi o 2.º maior exportador de bens e serviços do país.

10 maiores exportadores nacionais

Valor das exportações de bens e serviços em 2019 (milhões de euros)



Nota: exclui empresas não financeiras

Fonte: 500 Mais & Melhores (EXAME, Informa D&B, Deloitte)

No entanto, a veracidade do argumento esgota-se aqui. Em primeiro lugar, apesar de ser a segunda maior empresa exportadora, o peso da TAP no total das exportações portuguesas andava, em 2019, em torno dos 3%. Mesmo assumindo o cenário de desaparecimento, dificilmente uma queda de 3% nas exportações seria um cataclismo para a economia portuguesa. Só para termos um ponto de comparação, entre 2011 e 2019 a economia portuguesa aumentou o volume de exportações em mais de 50%. Ao lado disto, uma queda de 3% é apenas um soluço irrelevante. É comum haver flutuações anuais superiores ao que a TAP representa para as exportações. A TAP, apesar de ser um exportador importante, está longe de ter uma dimensão que tornasse o seu desaparecimento num desastre para o sector exportador português. Seria até péssimo sinal para a economia portuguesa se estivesse tão dependente de uma só empresa para o equilíbrio da sua balança comercial, especialmente quando falamos de uma empresa deficitária.

Exportações totais nacionais e da TAP

Valor das exportações de bens e serviços nacionais e da TAP em 2019



Fonte: 500 Mais & Melhores (EXAME, Informa D&B, Deloitte), Governo de Portugal (valor aproximado)

Há ainda um outro erro na análise: uma balança tem dois pratos. Para percebermos o efeito de uma empresa na balança comercial, não basta olharmos para um dos pratos da balança. Para além das exportações, temos também de olhar para as importações e para o conteúdo importado daquilo que a empresa compra. Uma empresa até pode exportar 10 mil milhões de euros que, se importar 9,9 mil milhões de euros, o seu contributo para a balança comercial é negligenciável. É na diferença entre exportações e importações (ou conteúdo importado nas compras) que se percebe o verdadeiro efeito de uma empresa na balança comercial do país. Essa diferença não é certamente 3 mil milhões de euros, como os políticos gostam de falar.

A TAP é uma grande exportadora, mas não nos podemos esquecer que tem um negócio que exige três grandes factores de produção: aviões, combustível e pessoal. Como Portugal não produz aviões e não tem poços de petróleo, é de esperar que, para além de uma grande exportadora, a TAP seja também uma grande importadora ou responsável indirecta por grandes volumes de importação.

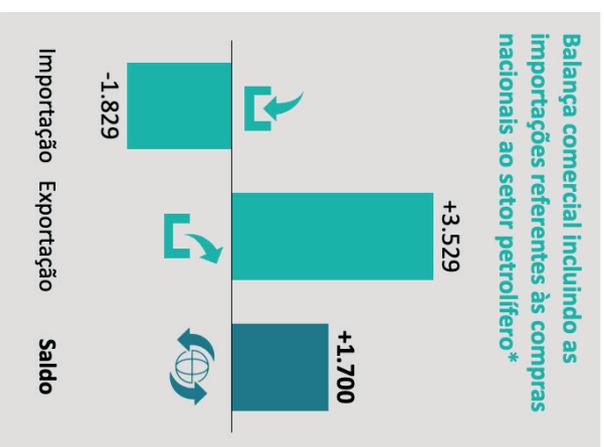
Infelizmente, sempre que os responsáveis pela questão da TAP falam sobre a empresa, mencionam

o volume de exportações, mas nunca mencionam as importações ou o conteúdo importado nas suas compras. O relatório e contas também não menciona quanto das compras são bens e serviços importados, o que torna impossível verificar se aquilo que é dito sobre a importância da TAP para a Balança Comercial é mesmo verdade.

Para verificar o argumento, resta-nos olhar para a matriz *input-output* do INE. Essa matriz não especifica as importações da TAP, mas um dos sectores incluídos é o do Transporte Aéreo. Como a TAP domina esse sector entre as empresas portuguesas, apenas acompanhado pela SATA e pequenas companhias aéreas de nicho, os valores que aparecem nessa matriz são um bom indicador daquilo que são as contas da TAP. Quando consultamos essa matriz (a última disponível é de 2017), podemos verificar que, de facto, o sector do transporte aéreo foi responsável por 3,5 mil milhões de euros de exportações. No entanto, na mesma base de dados, podemos verificar que o sector foi também responsável por 1,4 mil milhões de euros em importações. Sobra, portanto, um saldo interessante de 2,1 mil milhões de euros para o sector, dos quais, entre 1,8 e 2,0 milhões serão da TAP.

Balança comercial do setor da aviação nacional

Valor de importações, exportações e saldo da balança comercial (milhões de euros)



* Contabilizando como importações 87% das compras nacionais à indústria petrolífera (corresponde ao montante de importações das compras desta indústria)
Fonte: INE (Matrizes input-output 2017)

No entanto, nestas contas das importações não entra uma componente importante: o consumo de combustíveis comprados a petrolíferas nacionais, que representa cerca de 430 milhões para todo o sector. Como os combustíveis, mesmo os comprados em Portugal, contribuem bastante para o aumento das importações de petróleo, o valor das importações do sector do transporte aéreo andava, em 2017, pelos 1,8 mil milhões de euros, deixando um saldo para o sector como um todo de 1,7 mil milhões de euros e para a TAP apenas de algo como 1,5 mil milhões. Já só temos metade do valor propagandeado como contributo da TAP para a balança comercial. Mas há mais.

Devido à disponibilidade de dados, só podemos analisar os valores de 2017 (que são os valores do gráfico). Nesse ano, a TAP era apenas a 6ª maior importadora do país. Em 2018 passou a ser a 4ª e em 2019 subiu para 2º lugar, pelo que é provável que o valor das importações tenha aumentado neste período (possivelmente devido ao aumento da frota de aviões que são importados). Ou seja, estamos a falar de um contributo positivo para a balança comercial de algo entre mil e mil e quinhentos milhões de euros, entre um terço e metade dos 3 mil milhões de euros com que a propaganda governamental gosta de acenar. O efeito líquido, subtraído das importações, deverá ser, no máximo,

metade do valor de que o governo fala para justificar a intervenção. Isto já foi dito no início do livro, mas convém referi-lo novamente: mesmo este valor assume que não apareceria nenhuma empresa de transporte aéreo em Portugal ocupando o lugar deixado pela TAP. Se isso acontecesse, mesmo que fosse uma empresa mais pequena, certamente que uma boa parte deste efeito na balança comercial desapareceria. Até seria possível que, sendo uma empresa mais eficiente, o efeito positivo na balança comercial acabasse por ser superior.

Maiores importadores de bens em Portugal

Lista dos 10 maiores empresas importadoras de bens nos últimos 5 anos (não inclui serviços)

	2017	2018	2019	2020	2021*
1.º	Petrogal	Petrogal	Petrogal	Petrogal	Petrogal
2.º	VW Autoeuropa	VW Autoeuropa	TAP	VW Autoeuropa	VW Autoeuropa
3.º	Galp Gás Natural	Galp Gás Natural	VW Autoeuropa	Pingo Doce	Pingo Doce
4.º	Pingo Doce	TAP	Galp Gás Natural	Lidl	Lidl
5.º	Mercedes Benz	Pingo Doce	Pingo Doce	Galp Gás Natural	Faurécia
6.º	TAP	Mercedes Benz	Mercedes Benz	Faurécia	Purem Tondela
7.º	SIVA	Lidl	Lidl	TAP	Galp Gás Natural
8.º	Faurécia	Renault	Faurécia	Peugeot	TAP
9.º	Lidl	Faurécia	Peugeot	Bosch	Bosch
10.º	Renault	BMW	Renault	Mercedes Benz	Aptivport

* De janeiro a agosto

Fonte: INE (Comércio Internacional de Bens)

Vamos ao último ponto, o mais importante e complexo de todos, mas que tem escapado às discussões sobre o assunto. Para perceber este ponto, precisamos de voltar aos anfiteatros da faculdade de economia e lembrar porque se valoriza tanto as exportações. As exportações são importantes essencialmente porque precisamos de importar. Sem exportações, não conseguimos ter capacidade de importar produtos que precisamos. Quando importamos mais do que exportamos, ou ficamos sem divisas, ou se desvaloriza a moeda ou, desde que estamos na Zona Euro, aumentamos a nossa dívida externa. Esta é a importância contabilística das exportações. Mas há outra razão para o volume de exportações ser importante: é um indicador de competitividade da economia. Quando uma empresa exporta, é sinal de que é suficientemente produtiva para competir nos mercados internacionais. Se estiver num sector competitivo, o facto de uma empresa ser exportadora significa que está entre as melhores do mundo no seu sector, seja por produzir mais barato do que as competidoras, seja por ter um produto melhor. Como esta competitividade depois se espalha ao resto da economia, é comum os períodos de maior crescimento económico e

de crescimento salarial coincidirem com grandes crescimentos de exportações. Quanto mais empresas exportarem num mercado competitivo, e sem recorrerem a subsídios, mais competitiva será a economia.

As exportações são um sinal tão importante de vitalidade da economia que muitos governantes pelo mundo fora tentam falsificar este indicador, subsidiando exportações. Se uma empresa só consegue exportar com um preço final de 15 euros, mas não consegue ser suficientemente competitiva para produzir a um preço abaixo de 20 euros, o governo subsidia a empresa em 5 euros por unidade de produto para ter mais exportações, falsificando a competitividade da economia. Ao fazê-lo, está apenas a subsidiar consumidores estrangeiros com dinheiro dos contribuintes. A economia não fica mais competitiva, antes pelo contrário: está a desviar recursos da economia produtiva para uma parte da economia menos produtiva. Qual é o problema de fazer isto? As exportações deixam de ser um sinal de vitalidade de uma economia. Em vez disso, empobrece-se o país, vendendo-se ao estrangeiro algo com prejuízo. Quem paga o prejuízo? Os contribuintes, incluindo as restantes empresas que ficam,

assim, menos competitivas e com menos possibilidades de exportar. Depois, o governo acaba por também financiar algumas dessas empresas e acabamos por ter um sector exportador completamente subsidiado, improdutivo, e um país ainda mais pobre.

As exportações não têm valor por si só, isto é, pelo seu valor contabilístico. As exportações têm valor para um país se trouxerem valor acrescentado, ou seja, se resultarem de um processo normal de mercado em que a empresa vende ao estrangeiro com lucro por ser suficientemente produtiva para tal. Nenhum país se desenvolve economicamente de forma sustentável a exportar aquilo que produz com prejuízo (a única excepção, discutível, a esta regra é um país exportar, com prejuízo, de uma indústria que espera vir a desenvolver-se no futuro, mas que não se aplica ao caso da TAP).

Para percebermos porquê, imaginemos ainda um outro exemplo de uma indústria que tudo o que faz é importar patinhos de borracha, empregando milhares de trabalhadores a carregá-los do porto até à fronteira para os exportar exactamente ao mesmo preço. No final, como vende ao mesmo preço que compra e ainda paga o salário

dos trabalhadores que os transportam, a empresa tem prejuízo. Essa indústria até pode exportar milhares de milhões de euros em patinhos de borracha, mas não acrescenta nenhum valor à economia. Todos aqueles trabalhadores e todo o capital empatado na empresa poderiam ser aplicados de forma eficiente noutro sector qualquer que ajudaria muito mais o desenvolvimento económico do país. No limite, se essa fosse a única indústria do país, então todos passariam fome porque o país depois de pagar as importações de patinhos de borracha com aquilo que recebe de exportações dos mesmos patinhos, não teria produzido mais nada, nem teria capacidade para comprar nada ao exterior. As exportações não valem só pelo seu valor contabilístico, valem pelo valor acrescentado que trazem à economia, ou seja, pela diferença entre o preço cobrado por elas e o que elas custam a produzir.

Exportar com prejuízos e fazer os contribuintes pagarem por esses prejuízos não é um bom negócio para nenhum país. É até muito pouco patriótico, porque coloca os contribuintes nacionais a subsidiar o consumo dos consumidores estrangeiros. Isto é precisamente o que acontece com a TAP: o país exporta um serviço que lhe

custa mais a produzir do que aquilo que os consumidores estrangeiros estão dispostos a pagar por ele. É isso que significa termos como grande exportador uma empresa com prejuízos crônicos. Nenhum país se desenvolve economicamente a exportar o que produz com prejuízo. Mesmo que o argumento fosse verdadeiro e a TAP tivesse um peso significativo nas exportações, mesmo que fosse certo que todas essas exportações desapareceriam com a insolvência da TAP, continuaria a não ser um bom argumento porque exportar aquilo que se produz com prejuízos não é bom para a economia, por muito elevadas que essas exportações sejam.

Em resumo...

1. É verdade que a TAP é uma das maiores exportadoras portuguesas, mas o contributo de uma empresa para a balança comercial deve também ter em conta as importações.
2. A TAP é também um dos grandes importadores do país, tendo atingido o segundo lugar em 2019.
3. Se contabilizarmos as importações directas, mais as compras de combustível que têm alto conteúdo importado, o contributo da TAP para a Balança Comercial anda entre 1000 e 1500 milhões de euros, menos de metade do valor das exportações habitualmente apontado como sendo o seu contributo para a Balança Comercial.
4. As exportações não valem pelo seu valor absoluto, mas sim pelo valor acrescentado que trazem ao país. Exportar produtos ou serviços com prejuízo não tem efeitos positivos relevantes para a economia.

CAPÍTULO IV

A TAP é essencial ao emprego?

“A TAP dá emprego direto a mais de dez mil trabalhadores. Se fechasse também perdíamos estes empregos.”

Pedro Nuno Santos no Twitter, 1 de Julho de 2020

“A TAP é uma grande empresa nacional [com] Cerca de 10 mil pessoas empregadas pelas empresas de aviação do Grupo (i.e., TAP SA e Portugália Airlines), com cerca de EUR 650 milhões em massa salarial bruta.”

Miguel Frasilho e Ramiro Cerqueira, artigo de opinião publicado no jornal Eco, 29 de Abril de 2021

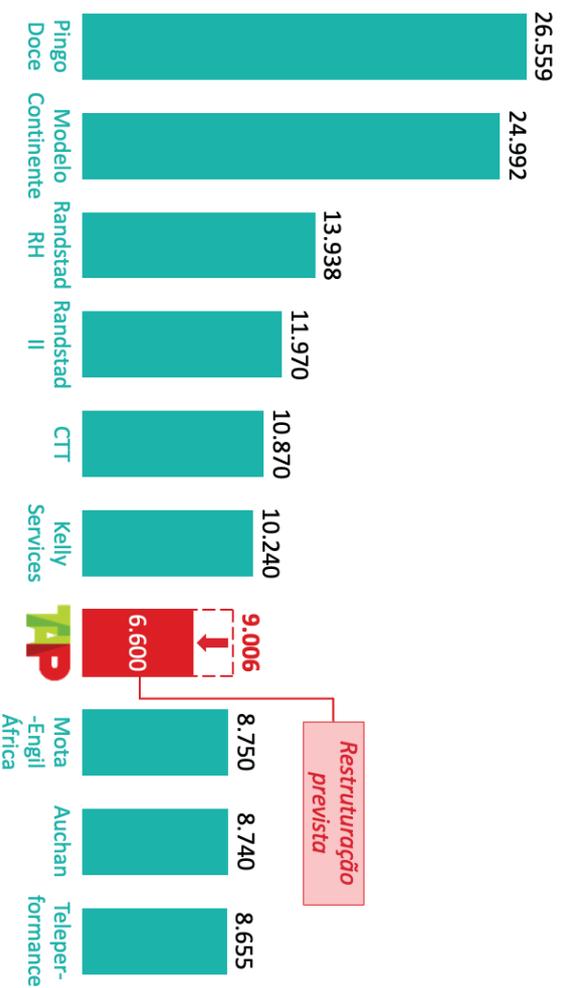
“No final de 2019 [a TAP] empregava cerca de 10.600 trabalhadores e pagava mais de 750 milhões de euros em salários, dos quais mais de 300 milhões em impostos e contribuições”

*Pedro Nuno Santos, Observador,
14 de Julho de 2020*

A TAP S.A. (que detém o negócio de transporte aéreo comercial da TAP) era, em 2019, o 7º maior empregador empresarial nacional, apenas atrás de empresas de trabalho temporário, dos CTT e de dois grandes retalhistas. No entanto, para se ser essencial ao emprego, não basta ser-se um dos maiores - seria necessário que a TAP tivesse um grande peso no emprego total no país. Não é esse o caso. A TAP representa apenas 0,2% do total de empregos no país. Mesmo aceitando o argumento errado de que a insolvência da TAP levaria à perda permanente de todos aqueles empregos, a verdade é que isso mal se faria sentir na taxa de desemprego do país.

10 maiores empregadores nacionais

Número de empregados dos 10 maiores empregadores nacionais em 2019

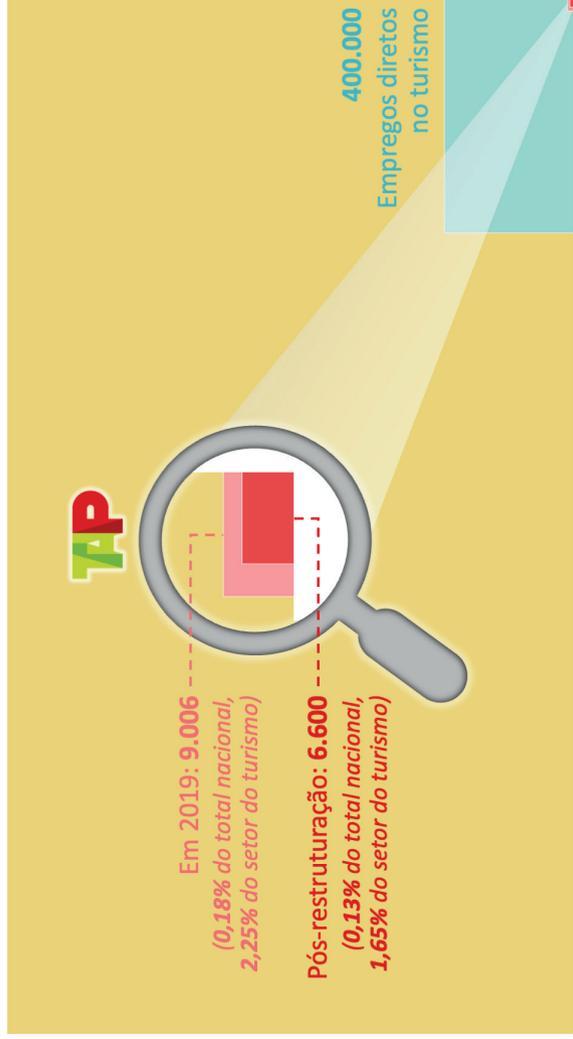


Fonte: TAP 500 Mais & Melhores (EXAME, Informa D&B, Deloitte)
Nota: Valor da TAP refere-se à TAP, S.A.

Peso da empregabilidade direta da TAP no mercado de trabalho nacional

Número de empregados da TAP face ao total nacional e ao setor do turismo

4.913.000 – Emprego total em Portugal



Fontes: Pordata, Secretaria de Estado do Turismo (notícia Sol de 24 de abril de 2021: “Há mais de 400 mil trabalhadores no setor do turismo”)

Nota: Valores da TAP referem-se à TAP, S.A.

Acontece também que, como é evidente, os empregos não se perderiam todos. Em primeiro lugar porque, com a saída da TAP do mercado, outras companhias de aviação iriam aumentar o número de voos. Como mencionado anteriormente, o próprio ministro Pedro Nuno Santos o admitiu, quando acusou a *Ryanair* de se opor à injeção de dinheiro na TAP apenas por querer ganhar quota de mercado. Embora muitos desses voos pudessem ser realizados com trabalhadores estrangeiros, o mais certo é que muito do pessoal que saísse da TAP acabasse por ocupar esses lugares. Cada vez que uma companhia aérea lança voos com Portugal, acaba por recrutar localmente. Em Agosto de 2021, ainda em pandemia, a *Ryanair* lançou uma das maiores acções de recrutamento de sempre em Portugal, contratando pilotos e pessoal de cabine para suportar as suas bases em Portugal. Se a TAP entrasse em insolvência e abandonasse algumas rotas, seria de esperar que muitas outras companhias aéreas viessem recrutar os trabalhadores da TAP.

Antes da pandemia, os trabalhadores no sector do transporte aéreo eram muito requisitados, especialmente os pilotos. Actualmente, esse já não é o caso porque o sector encontra-se em crise generalizada, mas quando a situação voltar ao normal, é de esperar que a procura por pilotos e pessoal de bordo regresse aos níveis anteriores. Em média, os trabalhadores da TAP são altamente qualificados e bem pagos (o custo salarial em 2019 andava acima dos 70 mil euros anuais por funcionário, embora a média fosse empolada pelo salário dos pilotos). Os trabalhadores mais qualificados serão aqueles mais capazes de encontrar empregos no mesmo ou noutra sector. É verdade que em muitos casos seriam empregos com salários mais baixos, mas dificilmente alguém justificaria uma injeção de dinheiro dos contribuintes para garantir o salário de pessoas que ganham mais do triplo da média nacional e, em alguns casos, até dez vezes mais.

Benchmark do Governo de salários de pilotos de aviação na península ibérica

Rendimentos brutos anuais (inclui rendimento fixo e variável) – milhares de euros



* Número de anos de experiência | ** Rendimento médio anual para um trabalhador solteiro sem filhos

Nota: Excesso de recurso a trabalho extraordinário é uma das razões para as elevadas remunerações na TAP. Números foram contestados pelo sindicato, que apresentou outros cálculos onde os salários nos primeiros anos estariam acima da Iberia, mas no topo da carreira seriam inferiores. | Fontes: Min. Infraestruturas (2020), Eurostat (médias nacionais)

É completamente falacioso falar no risco de perda de 10 mil empregos. Em primeiro lugar porque, como referido no princípio do livro, seria provável, ou pelo menos possível, que a falência da TAP levasse ao aparecimento de uma nova companhia aérea portuguesa, mesmo que mais pequena. Se isso não acontecesse, os voos da TAP seriam substituídos por voos de companhias aéreas estrangeiras que recrutariam parte destes funcionários. Entre os restantes, sendo altamente qualificados, não haveria qualquer problema em encontrar alternativas de emprego. Mesmo que num cenário catastrófico apenas metade destes funcionários conseguissem encontrar emprego no curto prazo, estamos a falar de 5 mil desempregados, cerca de uma décima na taxa de desemprego, algo que dificilmente justificaria uma injeção de 4-5 (ou mais?) mil milhões de euros dos contribuintes. Num cenário em que a injeção de dinheiro do Estado se ficasse pelos prometidos 3,7 mil milhões de euros, estaríamos a falar de mais de 700 mil euros por cada emprego salvo. Estamos certos de que, por um terço deste valor, os funcionários abdicariam do seu emprego voluntariamente (a maioria dos portugueses certamente o faria).

O argumento de que a injeção de dinheiro na TAP é um mecanismo para salvar 10 mil

empregos é particularmente falacioso por outro motivo: mesmo com a injeção de dinheiro dos contribuintes, vai existir uma redução de funcionários, ao contrário daquilo que era dito inicialmente. Mesmo com a injeção de dinheiro dos contribuintes, a TAP irá manter apenas 7 mil dos 10 mil trabalhadores iniciais, de acordo com o CEO da TAP em Abril de 2021¹. Quando comparamos com um cenário pessimista de insolvência, com ingresso de trabalhadores numa nova companhia aérea nacional ou em companhias aéreas estrangeiras, o número de postos de trabalho salvos começa a ficar residual.

Quando se começa a apresentar este tipo de cálculos para os empregos directos, logo aparece a fórmula mágica dos cálculos económicos quando alguém quer comprovar um ponto: os efeitos indirectos. É uma fórmula mágica porque “o céu é o limite” quando se começa a incluir efeitos indirectos nos cálculos económicos de impacto.

Para entendermos a falácia dos “efeitos indirectos”, podemos olhar para o seguinte exemplo: imaginemos que Portugal organiza um grande evento desportivo

1. <https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/transportes/aviacao/detalhe/ceo-da-tap-7000-trabalhadores-vaio-manter-os-postos-de-trabalho>

(tipo Euro2004). Um dos efeitos indirectos desse evento é o efeito na imagem do país, que trará mais turistas no futuro. Num dos anos seguintes, o país volta a organizar um grande evento que atrai um grupo de turistas (tipo *Web Summit*). Novamente, nos efeitos indirectos desse evento serão contabilizados todos os gastos dos turistas que vierem assistir ao congresso. Se um desses turistas vier num voo da TAP, contabilizam-se nos “efeitos indirectos” da companhia aérea, toda a despesa que esse turista fizer enquanto está em Portugal. Ou seja, o valor acrescentado que esse turista traz acaba por ser contabilizado, como efeito indirecto, três vezes (ou mais). Seria um efeito económico indirecto de se ter organizado o evento desportivo, seria um efeito económico indirecto de se ter organizado o evento para o qual ele veio e seria um efeito indirecto da existência da TAP, com a qual ele voou. O seu valor acrescentado seria considerado em triplo (o que é um erro, por si só), mas é bem possível que esse efeito não deva ser contabilizado de todo. Por exemplo, se o turista não tivesse sido, em nada, influenciado pela organização do evento para vir ao país (altamente provável), se já tivesse planeado, eventualmente, vir a Lisboa e tivesse apenas aproveitado o congresso para juntar o útil ao agradável (bastante possível), e tivesse voado,

na mesma, com outra companhia aérea caso a TAP não tivesse voos disponíveis (quase certo).

Há uns anos, um amigo fez o exercício de olhar para as promessas políticas de rentabilização económica de vários projectos (eventos, auto-estradas, promoção turística, etc.) ao longo dos anos, e comparar a soma dos efeitos económicos prometidos por cada um desses projectos em relação ao que o país realmente cresceu. A conclusão foi terrível: se esses projectos tivessem mesmo tido os efeitos prometidos, então, sem esses projectos, Portugal teria tido um decréscimo de quase 30% ao longo de 15 anos. Claro que nada disto é verdade. A verdade é que todas essas promessas de impacto económico baseadas em efeitos indirectos são apenas formas de enganar o público e de levá-lo a apoiar decisões económicas catastróficas. Quando se contabiliza o impacto económico indirecto de investimentos e empresas, está-se, na maioria dos casos, a atribuir impacto económico que verdadeiramente não existe e que só é inventado para justificar economicamente uma decisão política. Há uma regra de ouro, que um dos autores deste livro (o Carlos) ensina aos seus alunos de Análise de Projectos de Investimento: se a viabilidade económica de um investimento está dependente do valor dos “efeitos indirectos”, provavelmente o investimento não vale a pena ser feito.

Mesmo que o cálculo dos efeitos indirectos estivesse correcto, há outro factor a considerar. O dinheiro para investir na TAP não aparece do nada: é dinheiro dos contribuintes, que os contribuintes poderiam utilizar para um outro conjunto de coisas. O próprio Estado português, se não quisesse devolver esse dinheiro aos contribuintes, teria certamente outros usos para esse dinheiro (como investir em educação, saúde, na reforma da justiça, etc.). Todos estes investimentos também teriam “efeitos indirectos” que deixarão de existir porque o dinheiro é desviado para a TAP. Aos impactos directos e indirectos do investimento na TAP teremos sempre de subtrair os efeitos directos e indirectos de qualquer uso alternativo que pudesse ser dado ao mesmo dinheiro. É muito duvidoso que, num país com a situação económica do nosso, com escassez de capital e carências várias nos serviços públicos, não haja uma utilização do dinheiro que seja melhor do que meter 4-5 mil milhões numa companhia aérea falida. Sempre que ouvirem falar em efeitos indirectos em análises de impacto económico, basta fazer uma pergunta: então e o impacto económico indirecto dos usos alternativos desse dinheiro? Ou, em “economês”, qual é o custo de oportunidade deste investimento? O que ficaria por fazer?

Em resumo...

1. A TAP, sendo uma grande empregadora, ainda assim, tem apenas uma parte residual do total do emprego do país.
2. Mesmo com a injeção de dinheiro, acabarão por se perder perto de 30% dos empregos da TAP.
3. Sem a injeção de dinheiro, esses empregos acabariam absorvidos pelo mercado, seja pelo sector da aviação, quando recuperasse a dimensão anterior, seja por outros sectores, dado o nível de qualificações dos trabalhadores.
4. A injeção de dinheiro na TAP é absolutamente desproporcional à quantidade de empregos salvos. Os empregados certamente ficariam felizes se, em vez de injectarem o dinheiro dos contribuintes na TAP, lhes dessem um terço desse valor como compensação por perderem o emprego.
5. Os efeitos indirectos no emprego não passam de uma invenção para inflacionar o efeito da TAP no total do emprego do país.

CAPÍTULO V

A TAP é essencial para as receitas de outros sectores e do próprio Estado?

“A TAP compra 1,3 mil milhões de euros a empresas nacionais. Se deixasse de existir e o seu serviço fosse substituído por outras companhias esta procura dirigida a empresas nacionais também deixaria de existir, pelo menos nesta dimensão.”

*Pedro Nuno Santos, na sua conta de Twitter,
1 de Julho de 2020*

“A TAP é uma grande empresa nacional [com] Cerca de EUR 1 000 milhões em compras a mais de 1.300 fornecedores nacionais, ligados à presença do hub da

TAP em Portugal, dinamizando a atividade económica e o emprego.”

Miguel Frاسquilho e Ramiro Cerqueira, artigo de opinião publicado no Eco, 29 de Abril de 2021

A TAP paga cerca de 300 milhões de euros em impostos e contribuições. Se fechasse perdíamos estas receitas.

Pedro Nuno Santos no Twitter, 1 de Julho de 2020

Vamos começar pelos factos. No Relatório e Contas da TAP de 2019, constam 3.251 milhões de euros em gastos operacionais. Destes, 679 mil euros são em gastos com pessoal e 476 mil euros em depreciações e amortizações. Restam 2.096 milhões de euros em compras e aquisições de serviços. Se subtrairmos a este valor, o montante para combustíveis e “custos operacionais de tráfego” temos cerca de 500 milhões em outras compras e aquisição de serviços. Destes 500 milhões restantes, uma parte será adquirida a fornecedores estrangeiros. Mas mesmo se assumirmos que estes 500 milhões em compras são todas feitas a fornecedores nacionais, os valores estão muito distantes dos 1.000 milhões de euros referidos por Miguel Frاسquilho e Ramiro Cerqueira e ainda mais longe

dos 1.300 milhões de euros referidos por Pedro Nuno Santos.

Sendo assim, a única hipótese que resta é naqueles cálculos de compras a empresas nacionais estarem incluídos os combustíveis e os custos operacionais de tráfego. É no mínimo enganador estar a falar em mil milhões de compras a fornecedores nacionais quando uma parte importante dessas compras corresponde a combustíveis. Apesar de os combustíveis serem comprados a uma empresa portuguesa, têm uma forte componente de importação associada. O mesmo acontece quando falamos dos custos operacionais de tráfego que qualquer companhia de aviação, fosse portuguesa ou não, teria que pagar se voasse para Portugal.

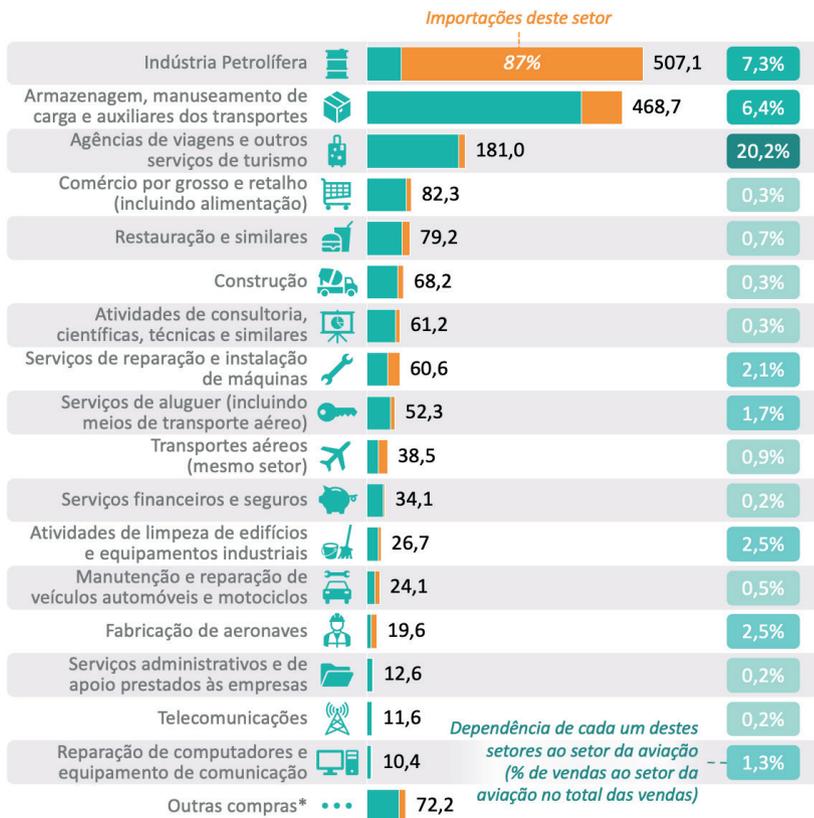
Tal como anteriormente, na ausência de dados mais específicos da própria TAP (é incrível como responsáveis políticos podem atirar números ao ar numa discussão tão importante sem darem uma fonte verificável a quem queira refutar), podemos usar a matriz *input-output* construída pelo INE. Nessa base de dados podemos verificar que em 2017, as companhias aéreas em Portugal consumiram 1.656 milhões de euros com fornecedores portugueses (mais uma vez, estes dados incluem os consumos da TAP, mas também de outras

companhias aéreas mais pequenas, como a SATA). Desse valor, 1.023 milhões de euros foram para combustíveis, agências de viagens, outras companhias aéreas e serviços de transporte e armazenamento. Estamos a falar de despesas que teriam de ser feitas localmente, independentemente do prestador de serviços. Se a TAP desaparecesse e não fosse substituída por outra companhia aérea nacional, quem passasse a voar de e para Portugal continuaria a ter de contratualizar serviços com agências de viagens e serviços de *handling* para servir os consumidores portugueses.

Quando subtraímos estas categorias, sobram 633 milhões em compras espalhadas por vários sectores. Por simplificação, iremos assumir que estes 633 milhões são todos referentes a compras da TAP (que, como vimos acima, não serão porque existem outras companhias aéreas a operar em Portugal) e que não seriam gastos por companhias aéreas estrangeiras que substituíssem os vôos da TAP (uma parte grande seria certamente, mas é impossível saber). Será que se a TAP deixasse de fazer estas compras, isso faria um grande estrago nos sectores em causa? Vamos aos cálculos.

Compras a fornecedores nacionais pelo setor da aviação português

Compras domésticas efetuadas pelo setor da aviação em Portugal (milhões de euros)



Nota: Por uma questão de melhor interpretação dos dados, em algumas situações foram agregados mais do que um setor da classificação portuguesa de atividades económicas, bem como foram ajustadas as nomenclaturas para maior clareza
 Fonte: INE (Matrizes input-output 2017) | * Setores com menos de 10 M€ de compras

O maior consumo corresponde a 82,3 milhões de euros em 2017 nos sectores de vendas a retalho ou por grosso. Apesar de um valor elevado, as compras de companhias aéreas correspondem apenas a menos de 0,3% do volume de negócios das empresas do sector. Outro sector frequentemente citado é o da restauração que fornece o catering da TAP e que, quase de certeza, deixaria de fornecer se a TAP fosse substituída por companhias aéreas estrangeiras. As companhias aéreas em Portugal compravam em 2017 79,2 milhões de euros a empresas de restauração. Parece muito, mas corresponde a apenas 0,7% do volume de negócios deste sector. A mesma lógica aplica-se aos sectores de “Trabalhos de engenharia civil” (1,1%), “Serviços de reparação e instalação de máquinas e equipamento” (2,1%), Construção (0,3%) ou “atividades de limpeza de edifícios e equipamentos industriais” (2,5%). Ressalvamos novamente que estes valores referem-se a todas as empresas de transporte aéreo do país, pelo que a proporção da TAP será sempre ligeiramente inferior ao indicado aqui. Todos estes sectores estão habituados a flutuações no seu volume de negócios bastante superiores a estes valores e os sectores certamente sobrevivem a perda de um cliente que vale entre 0,3% e 2,5% do seu volume de negócios. A TAP não é determinante na sobrevivência de nenhum destes sectores nem oferece um volume de negócios suficientemente grande para o ser.

É evidente que algumas empresas específicas teriam problemas ao perder um cliente como a TAP. Dentro daqueles sectores haverá muitas empresas que não fazem negócio nenhum com a TAP (a esmagadora maioria) e que, por isso, não iriam sentir de todo o efeito do desaparecimento da TAP. Outras estarão bastante dependentes e, por isso, sofreriam com a perda desse cliente. Mas perder um cliente é um risco normal de negócio. Nada garante a nenhuma dessas empresas que a TAP não deixará de ser um cliente no futuro se assim o decidir. Até é provável que com a reestruturação em curso muitos fornecedores acabem por perder o cliente TAP de qualquer forma, seja porque a TAP reduz as suas compras, seja por escolher outro fornecedor mais vantajoso. Mesmo em circunstâncias normais, a TAP seria livre de mudar de fornecedor e qualquer empresa teria de ajustar o seu modelo de negócio para colmatar essa possibilidade. Da mesma forma, muitas empresas ficariam a ganhar se outras companhias de transporte aéreo entrassem no mercado e passassem a usá-las como fornecedores. Isto é o funcionamento normal de uma economia. A toda a hora, empresas ganham e perdem clientes, sem que isso seja um drama para o país.

O argumento da perda de negócio para os fornecedores portugueses começa por ser falacioso no montante indicado que inclui combustíveis e outros consumos

dentro do sector aéreo. É ainda mais falacioso quando se fala em mais de mil fornecedores quando, mesmo sendo verdade, boa parte dessas compras está concentrada em grandes fornecedores de combustíveis e serviços de handling. Quanto à distribuição do restante, não existem dados porque, mais uma vez, o governo lança argumentos numa discussão importante recorrendo a dados não verificáveis e que não se esforça por disponibilizar para garantir que não possa existir contraditório. O medo de disponibilizar dados para que a discussão possa ser feita em igualdade de circunstâncias é muito revelador da convicção que o governo (não) tem em relação à sua opção e argumentos usados para sustentá-la. Mesmo assim, usando dados do INE, sabemos que a TAP não representa uma fatia importante em nenhum dos sectores a que recorre porque o sector do transporte aéreo como um todo onde se insere a TAP não o representa.

Finalmente, há uma última entidade que supostamente sofreria financeiramente com o desaparecimento da TAP: o próprio Estado. Sim, leram bem, o Estado português que se prepara para enfiar a fundo perdido 4 mil milhões de euros numa empresa falida ficaria a perder ao não enfiar esses 4 mil milhões de euros. Confuso? Tem boa razão para ficar. Segundo Pedro Nuno Santos, se a TAP desaparecesse, desapareceriam os 300 milhões que a TAP paga em impostos e contribuições todos os anos.

Comecemos pelo mais óbvio: estes 300 milhões de euros são apenas uma pequeníssima parte do que o Estado irá injectar na TAP e uma parte ainda mais pequena (0,3%) das receitas de impostos e contribuições do Estado. Longe de ser uma tragédia, mesmo se fosse verdade. Mas será mesmo verdade?

Olhando para o seu Relatório e Contas, podemos ver que a TAP em 2018 e 2019 até teve um valor negativo em impostos sobre o rendimento do exercício (em resultado de ter prejuízos), ou seja, a TAP não só não paga impostos sobre os lucros actualmente como tem acumulado abatimentos a impostos sobre os lucros que venha a ter no futuro.

Os impostos em causa também não poderão ser os impostos sobre o consumo porque apenas uma pequena parte das vendas da TAP é feita em Portugal, pelo que os impostos sobre o consumo não são pagos ao Estado português. De onde vêm então os 300 milhões de euros em impostos e contribuições mencionados por Pedro Nuno Santos? Do salário dos trabalhadores.

A discussão teórica sobre quem paga efectivamente os impostos sobre o trabalho (se o trabalhador ou a empresa) é antiga e complexa. Não a iremos trazer para aqui. Mas é irónico, dadas as suas posições políticas, como, inadvertidamente, Pedro Nuno Santos tomou partido nessa

discussão dizendo, taxativamente, que são as empresas (neste caso, a TAP) que suportam os impostos sobre os salários. Teoricamente, tanto o IRS como parte da Segurança Social são retirados ao salário do trabalhador, pelo que dizer que a TAP “paga 300 milhões em impostos e contribuições” é simplesmente errado. Quem o paga, pelo menos em teoria, são os trabalhadores, que vêem esse montante descontado do seu salário líquido.

Mesmo dando de barato a noção de que são as empresas que suportam o IRS dos trabalhadores (uma noção com que até simpatizamos), afirmar que aqueles 300 milhões se perderiam seria assumir que aqueles trabalhadores iriam ficar desempregados para sempre. Assim que perdessem o seu emprego na TAP, nunca mais estariam em condições de ter um emprego em que pagassem IRS ou Segurança Social. Estamos a falar maioritariamente de trabalhadores altamente qualificados e que, em períodos normais, encontrariam novos empregos rapidamente. Se não aparecesse mais nenhuma companhia aérea em Portugal (algo muito duvidoso) alguns desses trabalhadores poderiam acabar por emigrar e perder-se-ia o seu contributo fiscal, mas essa perda corresponderia apenas a uma fracção dos 300 milhões mencionados, longe de justificar 4 mil milhões de euros em injeção do Estado.

Em resumo...

1. Se excluirmos as compras de combustíveis e custos operacionais de tráfego, a TAP compra no máximo 500 milhões de euros a fornecedores portugueses, distante dos 1300 milhões apontados por Pedro Nuno Santos.
2. Com excepção do sector das agências de viagens, que continuariam a negociar com as companhias aéreas que fizessem voos para Portugal, a TAP não tem um peso significativo nas vendas de nenhum sector em Portugal.
3. Com a reestruturação em curso, muitos fornecedores irão perder o cliente TAP de qualquer forma.
4. Os impostos que a TAP, supostamente, paga em Portugal são, em boa parte, os impostos sobre o trabalho pagos pelos trabalhadores e que só seriam perdidos se os trabalhadores não encontrassem outro emprego ou emigrassem.

CAPÍTULO VI

É possível um país sobreviver sem uma companhia aérea de bandeira?

“Pensar que uma empresa desta dimensão, fortemente enraizada no tecido económico nacional, dotada de uma organização complexa e de trabalhadores qualificados, poderia ir à falência sem provocar um terramoto financeiro, económico e social sempre foi, na opinião do governo, um sério erro de análise.”

*Pedro Nuno Santos no Observador,
14 de Julho de 2020*

“A TAP é demasiado importante para o país para a deixarmos cair”

*Pedro Nuno Santos no Parlamento
30 de Junho de 2020*

“A TAP não é só a questão das rotas, do transporte e da ligação às nossas antigas províncias ultramarinas. É a questão da economia direta e indireta que vive à volta da companhia aérea. São milhões de milhões de euros (sic), são postos de trabalho imensos, é uma receita bruta gigantesca. A TAP não pode simplesmente acabar.”

*André Ventura em entrevista ao Expresso,
19 de Dezembro de 2020*

Derrotados todos os argumentos económicos para defender a injeção de dinheiro na TAP, normalmente surgem os argumentos patrióticos, sempre subjectivos e, por isso, mais difíceis de rebater. A dramatização dos defensores da injeção de dinheiro da TAP vai ao limite de sugerirem que a TAP é essencial à sobrevivência da nação. Claro que Portugal existe há 800 anos e só numa pequena parte desse tempo existiu uma companhia aérea, pelo que a questão da TAP estar relacionada com a soberania nacional é claramente uma hipérbole nacional-socialista. Para todas as funções de soberania e defesa, para as quais o transporte aéreo é essencial, existe a

Força Aérea. A TAP tem funções comerciais e não se espera que tenha outras. Mesmo se as tivesse, o ideal seria passá-las para a Força Aérea em vez de andar a suportar prejuízos das suas operações para manter funções que não deveria ter.

Na Europa, a existência de uma companhia aérea de bandeira pública é hoje uma exceção e não a regra. A maioria das companhias de bandeira são maioritariamente privadas, em muitos casos de capital estrangeiro. Alguns países nem sequer têm companhia aérea de bandeira, como podemos ver no mapa.

As razões apontadas para a tragédia de se perder uma companhia aérea de bandeira de capitais nacionais, em termos de turismo e economia, já foram devidamente desmontadas nos capítulos anteriores. Restam, então, três principais argumentos: a ligação às comunidades emigrantes, aos países de língua portuguesa e a continuidade territorial.

Começamos pela ligação às comunidades emigrantes. De acordo com o Observatório da Emigração, grande parte dos emigrantes portugueses saem para 5 países: Reino Unido, Suíça, França, Alemanha e Espanha. Para todos eles existem voos directos de pelo menos uma companhia aérea, para além da TAP. Na maior parte dos casos, existem várias companhias aéreas a servir vários aeroportos. Apenas pequenas comunidades emigrantes em África e na Venezuela têm como única alternativa de ligação directa a TAP. Mesmo para essas, a ligação da TAP é irregular, pouco frequente ou demasiado cara, pelo que é comum os emigrantes nesses países utilizarem outras companhias aéreas e fazerem escala.

Mas é o próprio pressuposto de partida deste argumento que está errado. O pressuposto de que os emigrantes perdem uma ligação emocional ao país apenas por não terem um voo directo. É um incómodo adicional, claro, terem de fazer uma escala, mas seria muito pobre a ligação emocional se estivesse dependente da ausência deste incómodo para se manter. Depois, ainda há um ponto adicional: a TAP voa predominantemente para Lisboa, mas a emigração está espalhada por todo o país, especialmente no Norte e Centro. Para um emigrante oriundo do norte do país, é irrelevante se faz uma

escala em Madrid a caminho do Porto ou se faz essa escala em Lisboa. O tempo perdido a fazer a escala é exactamente o mesmo (provavelmente até mais, dados os atrasos comuns na TAP). Mesmo que a sua ligação emocional estivesse dependente de se acabar com esse tempo de escala, para a maioria dos emigrantes essa escala acontecerá sempre, de qualquer forma, porque não são oriundos da região de Lisboa e Vale do Tejo.

O segundo argumento é o da ligação aos países de língua oficial portuguesa. Em relação a estes países, a TAP tende a ter um maior predomínio nas ligações. Mas, mesmo neste caso, é raro a TAP ter um exclusivo ou, tendo esse exclusivo, que outra companhia aérea não a substituísse caso deixasse de ter. Em 2019, a TAP voava para 6 países estrangeiros de língua oficial portuguesa: Brasil, Cabo Verde, Angola, São Tomé e Príncipe, Moçambique e Guiné-Bissau. Destes destinos, apenas tinha o exclusivo para Moçambique. Pouco tempo antes, também tinha tido o exclusivo dos voos para Bissau, mas assim que interrompeu a ligação, apareceu uma pequena companhia aérea nacional, a *Euroatlantic Airways*, a fazer essa ligação. Mesmo depois de a TAP ter repostos os voos regulares, a *Euroatlantic Airways* manteve o seu. Mesmo que a TAP fosse a única companhia aérea a voar de

Portugal para estes países, continuar-se-ia a aplicar o mesmo raciocínio, feito anteriormente: será que esta relação com os países de língua oficial portuguesa está assim tão dependente de haver ligações aéreas diretas? Mesmo assumindo que esteja, não ficaria mais barato ao Estado português simplesmente subsidiar essa ligação específica em vez de alimentar toda uma companhia aérea deficitária com a desculpa de manter essas ligações?

Finalmente, a questão mais sensível, que é a da continuidade territorial. A TAP seria importante para manter as ligações aos arquipélagos da Madeira e dos Açores, garantindo a continuidade territorial, ou seja, assegurando que pessoas que vivem nas ilhas têm acesso facilitado ao resto do país. Em primeiro lugar, se isso pudesse ter sido verdade no passado, hoje já não é. Hoje, várias companhias aéreas ligam os Açores e a Madeira ao continente e até com preços mais competitivos. A TAP, como vimos antes, também deixou de ser a companhia aérea dominante nos principais aeroportos da Madeira e dos Açores. Foi mesmo com a liberalização do espaço aéreo das ilhas, e a conseqüente chegada das companhias aéreas *low cost*, que aconteceu a grande explosão do turismo, especialmente nos Açores. Neste arquipélago, as rotas pouco lucrativas entre as ilhas são feitas pela SATA. Mas, mesmo que estas ligações que

a TAP faz fossem essenciais e não houvesse nenhuma outra companhia aérea disponível para as fazer, sairia mais barato ao Estado português financiar diretamente essas ligações do que andar a financiar uma companhia aérea inteira para garantir meia dúzia de ligações aéreas às ilhas. Seria como se o Estado português comesçasse a produzir automóveis com a desculpa de que os governantes precisam de automóveis para se deslocarem. Não faz sentido o Estado português deter uma companhia aérea inteira com a desculpa de precisar de fazer meia dúzia de voos semanais. Seria melhor contratá-los.

Os argumentos soberanistas são um último refúgio quando já se perderam todos os outros. Sendo um argumento emocional e subjectivo, é mais complicado de rebater com números. No entanto, é também o argumento mais fraco e que não resiste a uma verificação de factos. Não é papel de uma companhia aérea comercial garantir a soberania de um país, a ligação dos emigrantes a Portugal está pouco dependente da TAP (um dos autores deste livro, o Carlos, viveu anos num país sem ligação directa da TAP, sem que isso afectasse minimamente a sua ligação emocional ao país), e, mesmo que tudo isso fosse verdade, ficaria muito mais barato ao Estado subcontratar vãos do que andar a suportar uma companhia aérea inteira.

Em resumo...

1. A esmagadora maioria das comunidades emigrantes, especialmente as mais recentes, não precisam da TAP para terem vôos diretos para Portugal.
2. Mesmo aquelas que necessitam, é improvável que a ligação afectiva a Portugal esteja dependente de não terem de fazer uma escala para visitar o país.
3. A continuidade territorial e a ligação aos PALOP também é já hoje, em boa parte, garantida por companhias aéreas estrangeiras.
4. Mesmo que não fosse, seria mais compensador subcontratar essas ligações no mercado do que manter uma companhia aérea apenas por essa necessidade.

CAPÍTULO VII

A injeção de dinheiro na TAP é comparável a outras injeções em companhias aéreas europeias?

“TAP precisa de 350 a 400 milhões de euros no curto prazo”

*Humberto Pedrosa, ex-acionista da TAP,
15 de Abril de 2020*

“TAP precisa de 600 milhões a 700 milhões de euros”

*Jornal Eco citando fontes próximas do processo,
30 de Abril de 2020*

“Valor a injetar na TAP deve rondar os 1000 milhões de Euros”

Notícia TSF, 22 de Maio de 2020

“Governo introduziu no orçamento suplementar a previsão de um “montante máximo de 1200 milhões de euros” para ajudar a companhia aérea.”

*Notícia TSE,
9 de Junho de 2020*

“A TAP pediu ao Estado mais dinheiro que os 1200 milhões de euros que o Governo fixou como máximo para o resgate”

*Notícia Público,
23 de Junho de 2020*

“Apoio do Estado à TAP pode subir para 1700 milhões”

*Notícia Público,
12 de outubro de 2020*

“TAP vai precisar de 3200 milhões de euros até 2024”

*Notícia SIC,
9 de Dezembro de 2020*

“TAP poderá precisar de 3700 milhões do Estado até 2024”

*Notícia TVI,
11 de Dezembro de 2020*

“Vamos pagar 4500 milhões de euros”

*Rui Rio, Assembleia da República,
14 de Outubro de 2021*

“Em nenhum outro país europeu assistimos ao debate sobre o apoio e auxílio à sua companhia aérea de bandeira que assistimos em Portugal”

*Pedro Nuno Santos, citado pela RTP,
13 de Outubro de 2021*

Ninguém sabe ao certo quanto irá custar a TAP aos contribuintes. Todos aprendemos com a experiência das injeções de dinheiro na banca que as estimativas iniciais dos governantes ficam sempre aquém dos cálculos finais. Neste momento, os responsáveis da TAP poderão ter uma ideia aproximada (que nunca diriam), mas nem eles deverão ter grandes certezas.

No espaço de alguns meses, em 2020, a conta da TAP passou de algumas centenas de milhões de euros para perto de 4 mil milhões. A realidade é que é impossível saber exactamente quanto irá ser necessário. O montante final dependerá da forma como evoluir a pandemia, do negócio da aviação após a pandemia, da mudança (ou não) de

paradigma nas viagens de negócios, do preço do petróleo e, até mesmo, da economia portuguesa. Dependerá também da capacidade de gestão dos novos gestores e da concorrência que vier para Portugal. Ironicamente, se a TAP tiver muita concorrência, isso será excelente para os portugueses enquanto consumidores, porque terão preços mais baratos, mas mau para os portugueses enquanto contribuintes, porque a conta da TAP será ainda mais alta.

A TAP entrou na pandemia com cerca de 553 milhões de euros em prejuízos acumulados na SGPS (107 milhões na TAP S.A.). No primeiro ano de pandemia, a TAP adicionou mais 1.418 milhões às perdas (1.230 milhões na TAP S.A.). É improvável que deixe de ter prejuízos nos próximos anos, mesmo com a reestruturação.

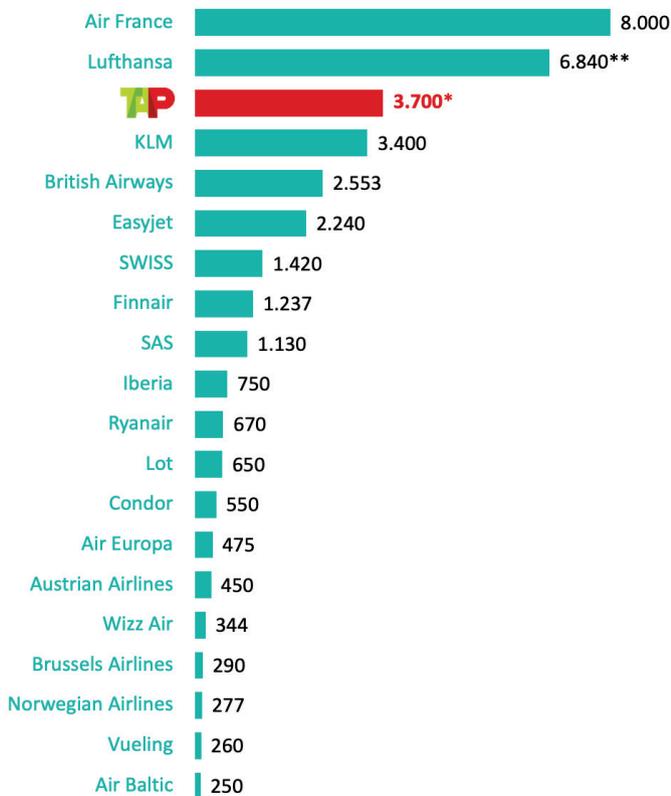
Em alguns dos melhores anos para a economia e turismo em Portugal, a TAP apresentou enormes prejuízos, acima de 100 milhões de euros por ano. Se essas circunstâncias positivas não regressarem, não é muito difícil antecipar que os resultados poderão ser ainda piores nos próximos anos. Tal como no caso da injeção de dinheiro na banca, a conta final é imprevisível. As más notícias em

política dão-se gradualmente para não assustar. Se neste momento já é aceite pelo público que a conta ficará pelos 4 mil milhões de euros, é bastante provável que acabe por ficar acima disso.

Claro que o montante de injeção de dinheiro na TAP não seria um drama para os contribuintes se houvesse alguma expectativa realista de o dinheiro ser recuperado. Outras companhias aéreas europeias receberam montantes semelhantes ou até superiores. A Air France recebeu, directamente, perto de 8 mil milhões e a Lufthansa poderia receber perto de 7 mil milhões (mas acabou por usar cerca de 4 mil milhões de euros, que já foram entretanto pagos ao Estado alemão). É muito comum os responsáveis políticos portugueses apontarem estes casos como exemplos para justificar a injeção de dinheiro na TAP. Mas será que são mesmo comparáveis? Será que a probabilidade do Estado português conseguir reaver o dinheiro da ajuda é a mesma no caso da TAP e das outras companhias aéreas? Como veremos a seguir, os exemplos não são de todo comparáveis, ao contrário do que Pedro Nuno Santos e outros responsáveis políticos nos querem fazer acreditar.

Companhias aérea europeias que receberam apoios públicos acima de 200 M€

Apoios públicos recebidos (ou previstos) durante a pandemia (milhões de euros)



Nota: Exclui TUI pela dificuldade de desagregar o negócio da aviação com outros negócios desenvolvidos pelo grupo
Fonte: European airline bailout tracker (Greenpeace, Transport & Environment, and Carbon Market Watch) de 9 de junho de 2021; Governo de Portugal | *Previsão de apoio anunciado até 2024 (Governo) | ** Montante usado foi muito inferior

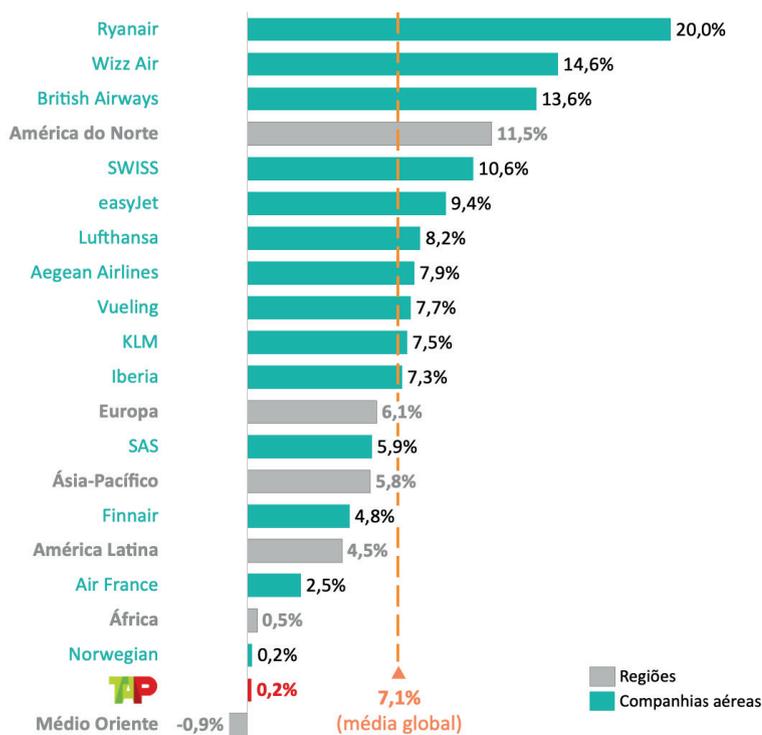
Um bom indicador da incapacidade da TAP devolver as ajudas é aquilo que acontecia na TAP antes da pandemia. Mesmo antes da pandemia, nos tempos áureos da aviação civil e do turismo em Portugal, a TAP acumulava prejuízos. Nenhuma empresa com prejuízos constantes consegue devolver um empréstimo daquela dimensão. Mesmo se os bons tempos voltassem, seria muito difícil à TAP devolver esse valor. Poderão sempre argumentar que agora há uma qualquer fórmula mágica que fará com que a TAP tenha lucros astronómicos, mas a TAP já esteve antes em mãos públicas, com governos liderados pelo mesmo partido. Se essa fórmula mágica para transformar a TAP numa empresa lucrativa já existia, porque não foi usada antes? Quanto dinheiro dos contribuintes foi desperdiçado por não se aplicar essa fórmula mágica? A resposta aqui é clara: essa fórmula mágica nunca foi aplicada porque não existe.

Em parte, uma das razões para os prejuízos constantes da TAP são os custos financeiros e o peso dos juros da dívida. No entanto, mesmo excluindo essa componente, a TAP já tinha uma margem operacional muito pequena. A margem operacional da TAP antes da pandemia andava pelos 0,2%, cem vezes inferior à da Ryanair (20%), muito inferior à da Lufthansa (8,2%) e mesmo da Air France (2,5%) que é uma das

companhias aéreas europeias com a margem operacional mais baixa. Isto significa que, mesmo descontando os custos com a dívida e impostos, a TAP nos tempos áureos da aviação civil não conseguia gerar dinheiro suficiente para pagar esta injeção.

Margem operacional média antes da pandemia

Margem EBIT média nos últimos 5 anos pré-pandemia (2015-19): TAP vs. médias internacionais e principais companhias aéreas europeias *



* Incluindo as 10 companhias que receberam maiores apoios estatais durante a pandemia
 Fontes: IATA, Relatórios financeiros das companhias aéreas locais; Considera TAP SGPS

O ridículo de comparar a injeção de dinheiro da TAP às injeções noutras companhias aéreas muito maiores e mais lucrativas torna-se mais evidente quando analisamos a dimensão relativa das injeções financeiras. Uma boa forma de o fazer é comparar o total da injeção com a margem operacional, ou seja, o dinheiro que as companhias aéreas fazem em resultado das suas operações (antes de pagarem juros de dívida e impostos). Mesmo descontando os custos com juros de dívida e impostos, em muitos anos a TAP tem resultados operacionais negativos. Portanto, iremos usar aqui o melhor ano dos últimos 5 para fazer esta análise.

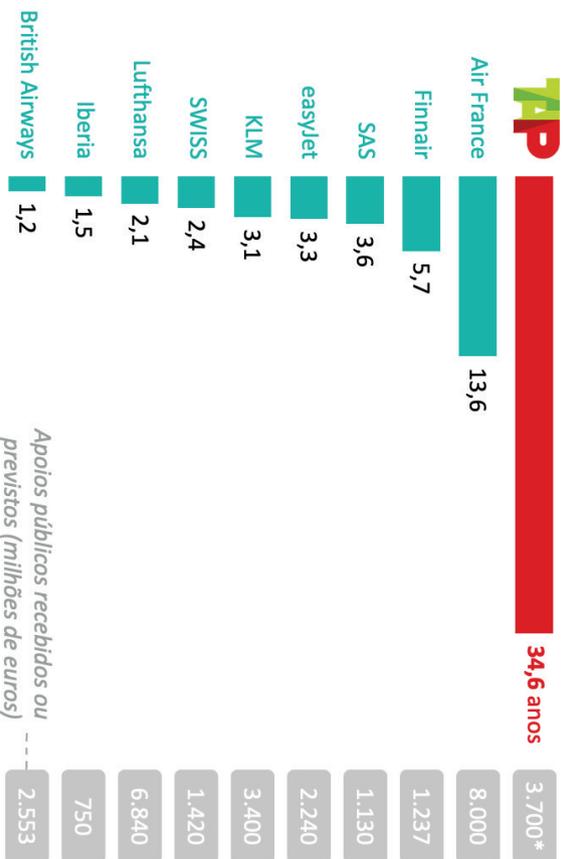
É verdade que a injeção total prevista de dinheiro público na Lufthansa foi superior, mas a Lufthansa conseguiria pagar o valor injetado com o resultado operacional de dois bons anos (aliás, como sabemos, bastaram só alguns meses). Mesmo a Air France, com uma das margens operacionais mais baixas da Europa, conseguiria devolver os apoios públicos em menos de 14 anos. Já no caso da TAP, demoraria à empresa quase 35 anos para devolver os apoios públicos que recebeu. Relembramos que nestes cálculos não estamos a assumir a média dos últimos 5

anos antes da pandemia, mas sim o melhor ano de todos. Se assumirmos a média dos resultados operacionais da TAP nos 5 anos antes da pandemia, então chegaríamos à conclusão que demoraria séculos até a TAP conseguir devolver todo o apoio recebido. Quando a TAP conseguisse finalmente devolver o apoio público recebido, já as suas receitas viriam de turismo aeroespacial (um serviço que, muito provavelmente, continuariam a prestar com prejuízo).

Ao contrário do que é muitas vezes defendido pelos responsáveis políticos, não há qualquer cenário plausível em que estes apoios possam ser devolvidos ao Estado no nosso tempo de vida. É, portanto, errado falar nestes apoios como “empréstimos”, como acontece no caso da Lufthansa. No caso da TAP, não são empréstimos, nem injeções temporárias: são donativos dos contribuintes para uma empresa falida, é dinheiro que nunca será devolvido a não ser nos fantasiosos cálculos de impacto indireto que os economistas do governo passam para a imprensa.

A quantos anos de resultado operacional correspondem os apoios públicos recebidos pelas 10 companhias aéreas europeias com mais apoios estatais?

Número de anos para cobrir os apoios financeiros estatais em termos de EBIT (concedidos durante a pandemia), considerando o EBIT máximo alcançado nos últimos 5 anos

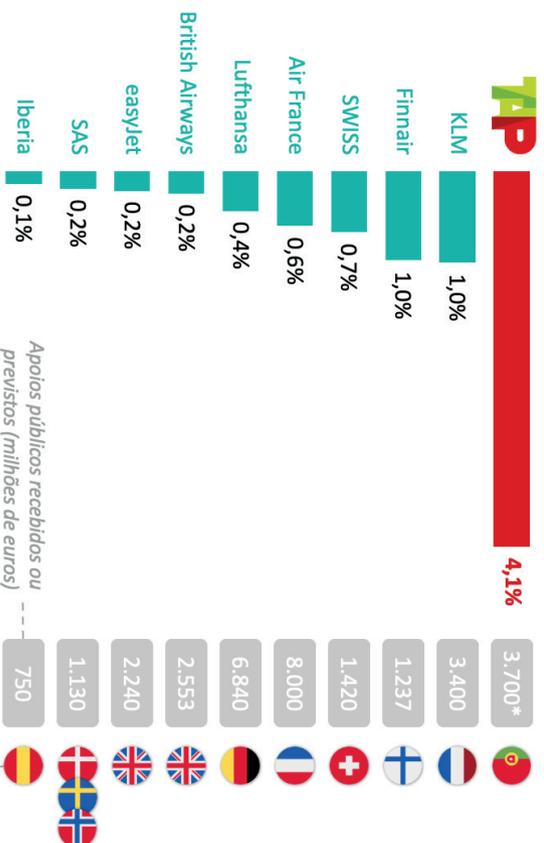


Fonte: European airline bailout tracker (9 de junho de 2021); Governo de Portugal, resultados financeiros oficiais das companhias aéreas | *Previsão de apoio anunciado até 2024 (Governo)

A comparação dos apoios da TAP aos apoios dados a outras companhias aéreas é inapropriada não só pela diferente dimensão das empresas e capacidade de devolver esses montantes, mas também pelo peso que a injeção de dinheiro na TAP representa na economia portuguesa em relação ao que outras injeções de dinheiro representam nessas economias. É verdade que a Alemanha previa injectar mais dinheiro na Lufthansa do que Portugal planeia injectar na TAP, mas a economia alemã também é 15 vezes maior do que a economia portuguesa, o que faz com que o peso efectivo no resto da economia seja muito maior no caso português do que no caso alemão. O peso desta intervenção na despesa pública também é muito maior. No caso da Lufthansa, o Estado alemão injectaria directamente o correspondente a 0,4% da despesa anual do estado antes da pandemia. Já a intervenção na TAP corresponde a 4,1% da despesa pública anual, um peso dez vezes superior.

Peso dos apoios públicos às companhias aéreas na despesa pública dos Estados que as apoiam

Peso percentual dos apoios públicos às companhias aéreas (nas 10 companhias com mais apoios) perante a despesa pública pré-pandemia dos respetivos Estados* (2019)



* Considerando o(s) país(es) de onde provém a maior parte dos fundos

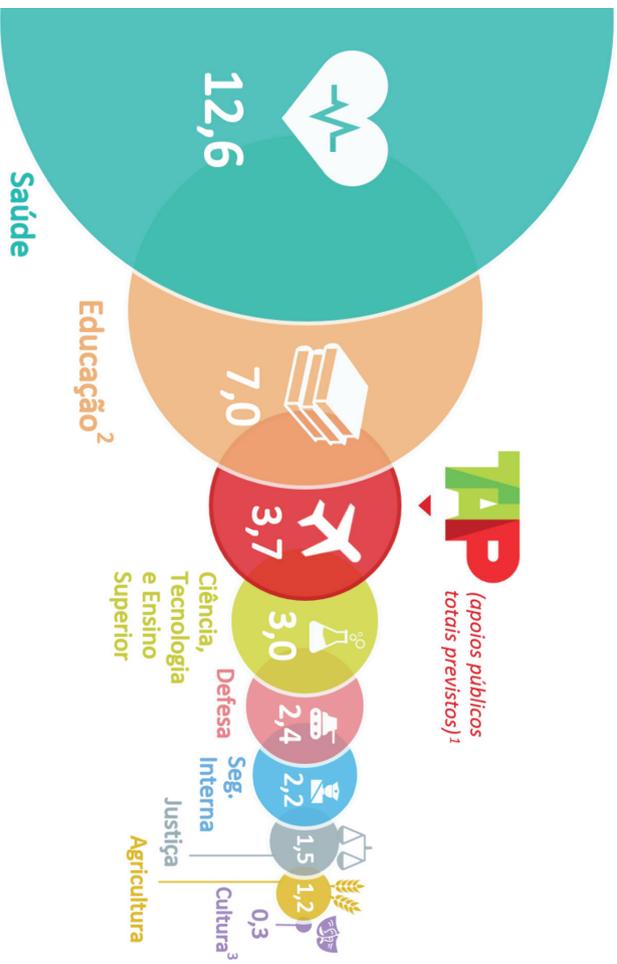
**Previsão de apoio anunciado até 2024 (Governo)

Fonte: European airline bailout tracker (9 de junho de 2021); Governo de Portugal, Portdata, OCDE

Uma das primeiras lições dos alunos de economia na universidade é a noção de custo de oportunidade. Em economia, este é o único custo que importa e representa a melhor opção que abdicamos para adquirir determinado produto ou serviço. Num país com uma elevada carga fiscal que afasta investimento estrangeiro, onde a universalidade de acesso à saúde está sempre colocado em causa pelas filas de espera para consultas no SNS ou o fecho de serviços fora das principais cidades, certamente não faltariam boas opções onde investir os cerca de 4 mil milhões de euros que serão injetados na TAP. Aquilo que está planeado injetar na TAP corresponde a metade da despesa anual em educação e mais do dobro do que se gasta em justiça. Mesmo acreditando em todos os efeitos indiretos calculados pelos economistas criativos do governo, não será muito difícil antecipar que aquele dinheiro poderia ter um retorno bastante superior em efeitos diretos e indiretos se fosse investido na educação, na saúde, na segurança ou, simplesmente, servisse para reduzir os impostos, tornar o país mais competitivo e atrair investimento estrangeiro. Quem sabe, reduzindo os impostos até se atrairia uma empresa de aviação que serviria melhor o mercado português e não precisasse de apoios do estado.

Como compararam os apoios previstos à TAP com as despesas anuais do Estado?

Apoios estatais concedidos à TAP (previsão) comparando com a despesa prevista no OE 2021 em alguns programas orçamentais (mil milhões de euros)



¹ Cenário anunciado pelo governo em Dezembro de 2020 | ² Ensino Básico, Secundário e Adm. Escolar | ³ Excluindo RTP
Fonte: Orçamento de Estado 2021; Governo de Portugal (Previsão de apoio anunciado até 2024)

As estimativas de custo para este salvamento da TAP variaram bastante ao longo do tempo. Tal como no caso dos bancos, ninguém sabe ao certo quanto é que a TAP irá custar no final. Até pode acontecer serem injetados milhares de milhões de euros e a TAP acabar por ir à falência na mesma, mesmo depois de enterrado o dinheiro dos contribuintes. Se a conta da TAP continuar a subir enquanto serviços públicos essenciais sofrem com falta de meios, é perfeitamente possível que o custo político de continuar a injectar dinheiro na TAP se torne incomportável. Quanto mais tarde isso acontecer, mais dinheiro será colocado no buraco sem fundo em que ameaça tornar-se a TAP.

Ao contrário do que afirmam os responsáveis políticos, como Pedro Nuno Santos, esta injeção de dinheiro na TAP não tem paralelo em toda a Europa. Nenhum outro país colocou uma parcela tão grande do seu PIB e da sua despesa pública ao serviço de uma companhia aérea. Para que a injeção na Lufthansa fosse comparável à da TAP, teria de ser da ordem dos 70 mil milhões de euros, o correspondente a todo o PIB

da Bulgária. Nenhum governante alemão, da esquerda à direita, estaria disponível para aceitar uma injeção desta dimensão, nem para salvar uma empresa como a Lufthansa. Em Portugal, no entanto, políticos da esquerda à direita aceitam sem pestanejar esta loucura com o dinheiro dos portugueses. Mas a principal diferença da injeção de dinheiro na TAP versus o que aconteceu por toda a Europa é a probabilidade de esse dinheiro algum dia ser devolvido.

Em Portugal, os governantes insistem no argumento dos efeitos indiretos porque sabem que a TAP nunca terá condições para devolver o dinheiro lá colocado. Na Alemanha, pelo contrário, o estado alemão não precisa de recorrer à criatividade dos efeitos indiretos porque sabe que a Lufthansa pode devolver todo o capital injetado. Na altura em que escrevemos este livro, a Lufthansa já tinha devolvido o montante total de apoios recebidos. Pelo contrário, a TAP nem nos anos áureos da aviação civil em Portugal conseguia ter resultados para devolver o valor injetado. O melhor que o governo português conseguirá é, a certa altura, encontrar outra companhia aérea

disponível para adquirir a TAP, geri-la melhor, impedindo-a de necessitar de mais dinheiro no futuro. Certo é que o dinheiro que o Estado português injectar na TAP, que ainda não sabemos quanto será, irá ficar perdido para sempre.

Serão milhares de milhões de euros dos contribuintes num vôo sem regresso impulsionados por mentiras e manipulações que o governo insiste em passar aos eleitores. Esperemos que este livro ajude a evitar o que ainda puder ser evitado.

Em resumo...

1. Ninguém sabe ao certo quanto custará a TAP, já que dependerá de factores que estão fora do controlo de quem decide.
2. O apoio à TAP distingue-se dos outros apoios a companhias aéreas europeias por constituir um peso muitíssimo superior, tanto no PIB como nas contas públicas do país.
3. O apoio à TAP também se distingue dos outros pela evidente incapacidade de a TAP alguma vez conseguir devolver os apoios recebidos, ao contrário de outras companhias aéreas que até já começaram a devolver esses apoios.
4. O apoio à TAP não é um empréstimo, é uma transferência a fundo perdido.
5. Independentemente das considerações sobre os efeitos positivos desta transferência, o seu efeito deve ser avaliado em relação ao impacto que outras utilizações alternativas do dinheiro dos contribuintes poderiam ter.

CONCLUSÃO

Ao longo deste livro procurámos desmontar, com números, factos e lógica todos os argumentos que foram sendo apontados pelos defensores da injeção de dinheiro na TAP para a justificar. Estamos a falar de uma das maiores injeções de dinheiro público numa empresa na história de Portugal. Um valor (para já) igual ao injetado no BPN e apenas superado pelas injeções no BES/Novo Banco e Caixa Geral de Depósitos. Esta comparação está sujeita a revisão porque as injeções nos bancos já deverão ter terminado e na TAP ainda estão apenas a começar.

Este não foi um exercício fácil. Em primeiro lugar, porque muitos dos números necessários para testar os argumentos do governo não são disponibilizados. Essa é a primeira dificuldade de quem procura perceber os argumentos do governo e também revelador da convicção que o governo tem na validade dos seus argumentos. Se o governo estivesse convicto da sua opção, certamente revelaria todos os valores e cálculos usados para chegar às suas conclusões para que todos pudessem validar os argumentos. Mas não é isso que faz. Pelo contrário, o governo comunica valores errados ou que não contam a história toda, escondendo os dados que possam contradizer a narrativa oficial. Para encontrar alguns destes valores foram necessárias dezenas de horas de pesquisa em fontes diversas, cruzamento de dados e cálculos próprios. Só assim foi possível testar argumentos como o peso da TAP na Balança Comercial, a importância da TAP para outros sectores ou a dependência do turismo português em relação à TAP.

Um por um, todos esses argumentos foram testados aqui. A insolvência da TAP não ditaria necessariamente que deixasse de existir uma companhia aérea portuguesa. Mesmo se isso

acontecesse, o impacto disso no turismo, na economia, no emprego e nos outros sectores seria pequeno e apenas de curta duração. Não existe um exemplo na Europa entre os vários consultados, em que a insolvência de uma companhia aérea tenha tido um efeito negativo visível e duradouro na economia. Pelo contrário, todos os exemplos que analisámos apontam para uma subida sustentada no turismo, no número de passageiros e no emprego após um curto período de ajustamento. Em nenhum país onde se deixou cair uma companhia aérea de bandeira cumpriram-se as previsões catastróficas que se fazem em relação à TAP.

Também não é verdade que esta injeção de dinheiro na TAP seja comparável às que ocorreram no pós-pandemia noutras companhias aéreas de outros países. A dimensão relativa desta injeção é incomparável a qualquer outra. Pior do que isso, ao contrário da maioria das outras, é praticamente impossível que a TAP alguma vez consiga devolver o dinheiro injetado. É uma perda definitiva para os contribuintes que terão de pagar mais impostos e/ou retirar menos benefícios desses impostos sob a forma de serviços públicos durante muitos anos.

A única coisa que não foi tratada neste livro foi o porquê. Porque é que o governo, e nomeadamente Pedro Nuno Santos, insistiu tanto numa injeção desta magnitude numa fase tão complicada para a economia portuguesa, sabendo, como certamente saberá, no buraco em que estava a meter o estado português? Terá sido por questões ideológicas? Será porque se apercebeu do erro tarde e não quis admiti-lo para não perder capital político antes de uma luta interna no PS pela sucessão de António Costa? Será por outro motivo qualquer? Apenas o tempo dirá. Infelizmente, quando o percebermos já será tarde demais para tudo aquilo que já foi perdido. Mas não é tarde demais para evitar que se continue a atirar dinheiro para um buraco sem fundo, baseado em argumentos falaciosos. Ainda vamos a tempo de evitar males maiores.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	5
CAPÍTULO I	
Deixaria de haver companhia aérea nacional sem dinheiro do Estado?	13
CAPÍTULO II	
A TAP é essencial para o turismo em Portugal?	33
CAPÍTULO III	
A TAP é importante para a balança comercial portuguesa?	69
CAPÍTULO IV	
A TAP é essencial ao emprego?	87
CAPÍTULO V	
A TAP é essencial para as receitas de outros sectores e do próprio Estado?	104
CAPÍTULO VI	
É possível um país sobreviver sem uma companhia aérea de bandeira?	117
CAPÍTULO VII	
A injeção de dinheiro na TAP é comparável a outras injeções em companhias aéreas europeias?	129
CONCLUSÃO	149

