



Projeto de Lei nº 419 / XIV / 1ª

CONDICIONA A UTILIZAÇÃO DE VERBAS PÚBLICAS RELATIVAS À TAP
À SUA APROVAÇÃO PRÉVIA PELA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Devido à crise gerada pela pandemia de COVID-19 o setor do transporte aéreo, tal como tantos outros, está a passar por dificuldades por todo o mundo. Em Portugal, as dificuldades da TAP e as respetivas necessidades financeiras têm sido amplamente divulgadas.

Há mais de um mês, dia 22 de abril, o Expresso noticiava a necessidade de 350 milhões de euros, que seria “quanto a companhia estima precisar até junho para fazer face às necessidades geradas pela crise do Covid-19”. Poucos dias depois, a 30 de abril, a mesma publicação estimava que as necessidades financeiras da TAP corresponderiam um valor entre os 600 e os 700 milhões de euros. O crescimento da necessidade financeira da TAP não ficou por aí, já que no dia 22 de maio, a TSF noticiava a necessidade de 1000 milhões de euros, valor que continuou a aumentar, tendo o Expresso noticiado no dia 23 de maio que as contas da empresa apontariam para uma necessidade que poderia ascender aos 1200 milhões de euros. As negociações relativas a este valor têm resultado em crispções públicas entre o acionista Estado e os acionistas privados, o que tem tido como consequência uma ainda maior desvalorização da empresa que, neste ambiente de conflitualidade, não se apresenta como uma opção segura e estável para qualquer investimento.

Neste contexto, é importante recordar como se chegou aqui. Na auditoria do Tribunal de Contas ao processo de recomposição do capital social da TAP SGPS, publicada em 2018, conclui-se que houve vários prejuízos para o interesse dos portugueses, quer na privatização parcial aprovada pelo XIX Governo Constitucional de Portugal e realizada pelo breve XX Governo Constitucional de Portugal, composto por PSD e CDS, quer na recompra aprovada pelo XXI Governo Constitucional de Portugal, composto pelo PS.

A reprivatização realizada pelo XX Governo (em 12 de novembro de 2015) de 61% do capital da TAP SGPS por venda direta a um parceiro privado (Atlantic Gateway) foi justificada com a necessidade de cumprir os compromissos assumidos no Programa de

Assistência Económica e Financeira e com a urgência de viabilizar a recapitalização e o saneamento financeiro da empresa. Com esta operação, segundo a auditoria, “o Estado satisfaz compromissos internacionais, viabilizou uma empresa considerada de importância estratégica, melhorou as contas da Parpública (€ 692 M) e assegurou a recapitalização pelo parceiro privado (€ 337,5 M), mas perdeu controlo estratégico e garantiu dívida financeira da empresa em caso de incumprimento (€ 615 M)”.

A recompra realizada pelo XXI Governo (a 30 de junho 2017) das ações necessárias para passar a deter 50% do respetivo capital social foi justificada com a vontade do Estado recuperar o controlo estratégico da empresa. Com esta operação, segundo a auditoria, “o aumento da participação do Estado no capital social (de 34% para 50%) foi acompanhado pela diminuição dos correspondentes direitos económicos (de 34% para 5%), ao mesmo tempo que a redução da participação da Atlantic Gateway no capital social (de 61% para 45%) foi acompanhada pelo acréscimo dos correspondentes direitos económicos (de 61% para 90%)”. Para além disso, o Estado passou a “assumir maiores responsabilidades na capitalização e no financiamento da empresa” e ficou fora da comissão executiva que tem a gestão da empresa, tendo apenas seis administradores não executivos nomeados. Esta operação de recompra lesou fortemente os contribuintes. Importa realçar que esta operação foi em parte negociada por Lacerda Machado que mais tarde seria indicado pelo Estado para administrador da TAP, o que constituiu um conflito de interesses gravíssimo que na altura levou a críticas transversais no parlamento.

No final, o governo socialista aceitou um negócio em que os acionistas privados têm 100% da decisão dos riscos a correr, mas só têm cerca de 50% dos resultados - positivos e negativos - o que leva a um incentivo económico perverso para arriscar, que se traduziu numa estratégia de elevados investimentos. Nestes últimos anos, embora com algumas melhorias, a TAP teve centenas de milhões de prejuízos, tirando um ano, e manteve a sua elevada dívida, apesar destes terem sido anos excecionais para o turismo. Este modelo negociado pelo governo socialista gerou ainda outro incentivo. Como os acionistas privados controlam a gestão, os mesmo podem estabelecer contratos que se traduzam em bons negócios – para o acionista, e não para o interesse público ou da empresa - da TAP com outras empresas das quais detenham participações. Seria desejável que o Governo investigasse e dissesse publicamente se estes negócios existem, quem está envolvido e, caso existam, explicar de que forma o próprio modelo negociado na reversão da privatização não gera incentivos para tal,

bem como explicar o porquê desta não ter sido ponderada aquando da reversão da privatização.

A supramencionada auditoria conclui que o processo de recomposição do capital social da TAP SGPS - quer a reprivatização, quer a recompra - conduzido por estes três governos não conduziu ao resultado mais eficiente, dado que “não foi obtido o consenso necessário dos decisores públicos, tendo as sucessivas alterações contratuais agravado as responsabilidades do Estado e aumentado a sua exposição às contingências adversas da empresa”.

Para tal não suceder novamente, e em nome da transparência, da boa gestão das contas públicas e da defesa do dinheiro dos portugueses, não podemos permitir a utilização de dinheiros públicos em negócios referentes à TAP, nomeadamente sob a forma de qualquer empréstimo, concessão de garantias públicas a empréstimos, aumento de capital, compra de ações, conversão de obrigações em ações e nacionalização, sem que os contornos concretos dessa utilização de verbas, incluindo o planeamento referente às mesmas, sejam devidamente debatidos e votados de forma autónoma na Assembleia da República.

Assim, ao abrigo da alínea b) do artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e da alínea b) do n.º 1 do Regimento da Assembleia da República, o Deputado único da Iniciativa Liberal apresenta o seguinte Projeto de Lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente Lei condiciona toda e qualquer utilização de verbas públicas, independentemente da forma que assumam, nomeadamente empréstimo, concessão de garantias públicas a empréstimos, emissão de cartas de conforto, aumento de capital, compra de ações, conversão de obrigações em ações e nacionalização, relativa à TAP - Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. à sua aprovação prévia pela Assembleia da República, através de diploma específico apresentado pelo Governo.

Artigo 2.º

Transferências para a TAP - Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A.

1 - A utilização de verbas públicas, nos termos definidos no artigo anterior, relativa à TAP - Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. fica dependente de aprovação prévia pela Assembleia da República, através de diploma específico apresentado pelo Governo, independentemente de o montante em questão estar ou não contido na autorização de despesa aprovada no Orçamento de Estado para o ano em que ocorra.

2 – O diploma referido no número anterior contém, obrigatoriamente, a quantificação precisa das verbas públicas a serem utilizadas, independentemente da forma que assumam, o calendário da sua utilização, os termos e condições a que estejam sujeitas, os direitos que delas emergjam, um plano de negócios detalhado e uma análise custo-benefício na ótica do interesse público.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente Lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Palácio de São Bento, 29 de maio de 2020

O Deputado

João Cotrim Figueiredo