

TAP - O ESTADO PORTUGUÊS NÃO PODE EXCLUIR NENHUM CENÁRIO, INCLUSIVAMENTE A INSOLVÊNCIA

«O ministro das Infraestruturas assegurou nesta terça-feira, 19 de maio, que "o Estado português vai partir para uma negociação da intervenção pública na TAP e não pode excluir nenhum cenário, inclusivamente a insolvência da empresa". Pedro Nuno Santos reforçou no Parlamento: "temos de partir para uma negociação com todos os cenários em cima da mesa. O Estado não pode ceder a chantagens", voltando a intervenção que uma intervenção pública na TAP levará a que o Estado tenha um reforço do seu papel na gestão da companhia aérea. O governante realçou que "só haverá intervenção pública se as condições forem aceites. Se as condições não forem aceites a intervenção não será feita". "Não podemos intervencionar a TAP a qualquer preço. Pedro Nuno Santos volta a salientar que ainda não há sinais dos accionistas privados acompanharem a intervenção pública. "Recebemos recentemente uma carta dos acionistas privados que não responde a esta questão", avança. "É para mim fundamental que o Estado se dê ao respeito, não se deixe enganar, não se deixe usar", frisou o governante, dando conta que a sua missão "é representar o Estado soberano" e que "o governo não quer deixar cair a TAP". Pedro Nuno Santos realçou ainda aos deputados da Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação que "a TAP tem uma importância tão crítica para a economia portuguesa que o desastre é sempre muito maior face à intervenção que possa ter", voltando a remeter para momento posterior uma discussão sobre a gestão da TAP ainda que observando que nos orçamentos de 2018 e 2019 foram prometidos lucros, "coisa que acabou por não acontecer", diz. Bruxelas pode obrigar reestruturação da TAP O Jornal Económico noticiou na semana passada que o Governo prepara uma ajuda de Estado à TAP, cujas medidas para mitigar os efeitos da crise da Covid-19 terão de passar pelo crivo da Comissão Europeia. O plano de auxílio ainda está a ser desenhado ao nível técnico e jurídico e deverá estar concluído no final de maio para o Executivo enviar a Bruxelas as necessidades financeiras que poderão superar os mil milhões de euros e levar à imposição de condições comunitárias. Em causa estão medidas de reestruturação da companhia aérea que arrisca, assim, a redução de rotas e da frota que terá como consequência despedimentos na empresa que emprega cerca de dez mil trabalhadores, revelou ao Jornal Económico fonte próxima ao processo. Para o efeito, o Governo criou um grupo de trabalho que tem como missão apresentar a fundamentação técnica e jurídica do plano de medidas para salvar a TAP, paralisada por causa da pandemia de covid-19. São vários os caminhos e as modalidades financeiras que estão avaliadas com base em diversos cenários de retoma da atividade da TAP que fazem os oscilar o montante do envelope financeiro, que no mais extremo poderá exigir montantes superiores a mil milhões de euros. Fundamentação técnica e jurídica do pedido de auxílio terá de ser entregue ao Governo até ao fim de maio para Estado negociar apoios com Bruxelas, por forma, em meados de junho, injetar dinheiro na TAP, cujas necessidades financeiras poderão superar os mil milhões de euros. O Executivo já avisou que os apoios estatais terão como contrapartida uma mudança no modelo de governação da TAP e a indicação de um gestor para a comissão executiva. No final de abril, David Neelman, do consórcio Atlantic Gateway, fez questão de dizer que a TAP não precisa de injeções de capital do Estado, mas de garantias públicas. Numa carta enviada à ANAC, o regulador, a companhia fez vários pedidos, incluindo garantias para duas possíveis operações de financiamento no valor de 350 milhões de euros, tal como o JE noticiou em primeira mão a 17 de abril. O ministro das Infraestruturas, Pedro Nuno Santos, que é ouvido esta terça-feira, 19 de maio, na Assembleia da República, disse, poucos dias depois, no parlamento, que esse montante "não resolve o problema" da empresa, embora não tenha quantificado qual o valor necessário até ao fim de 2020. Segundo o semanário Expresso avançava que Portugal deverá seguir o modelo que já foi aplicado à Air France-KLM, e que está a ser estudado para a Lufthansa, ou seja, empréstimos garantidos pelo Estado, subvenções e injeções de capital.»