

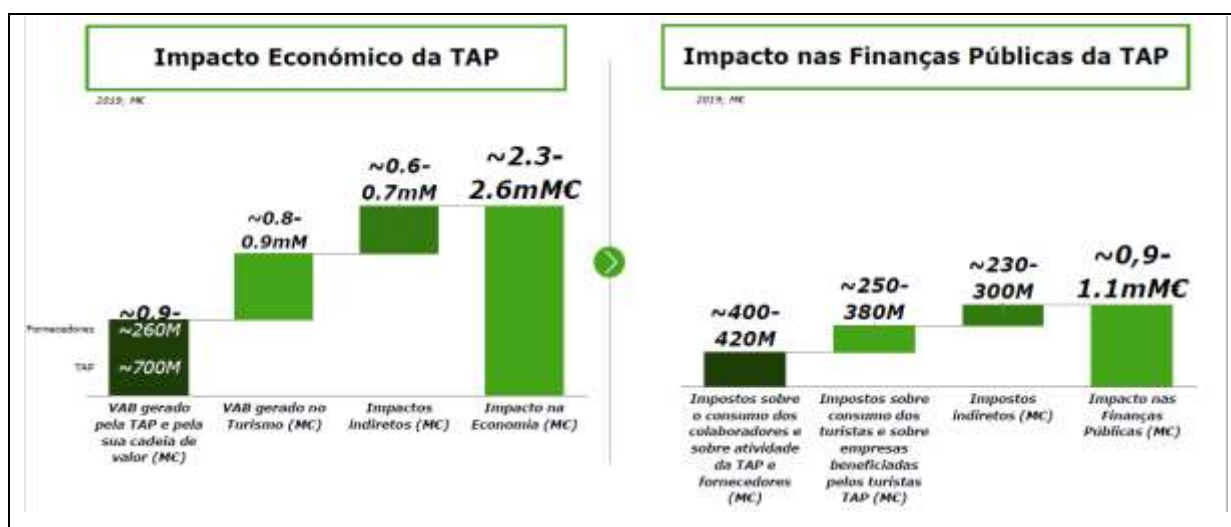
Salvar a TAP: o Retorno para a Economia Portuguesa

A TAP sempre foi, ao longo do tempo, uma empresa muito importante para Portugal.

Tomemos como referência 2019 (o último ano, digamos, “normal”, sem efeitos da pandemia). A partir dos números da atividade nesse ano, quer em receitas, quer em emprego gerado, quer em compras a fornecedores nacionais; quer, também, em impostos e contribuições sociais pagos, direta e indiretamente; é possível concluir (Figura 1) que

- o contributo para a economia ter-se-á situado entre EUR 2.3 e 2.6 mil milhões de euros; e
- o contributo para as finanças públicas terá ficado entre EUR 0.9 a 1.1 mil milhões¹.

Figura 1. Impacto da TAP na Economia e nas Finanças Públicas (2019)



Fontes: Cálculos TAP a partir de dados internos, do INE e do World Trade and Tourism Council (WTTC).

Creemos que uma maioria significativa dos Portugueses continua a considerar a TAP como um instrumento fundamental da política económica nacional. No entanto, como seria de esperar, quando está em cima da mesa um montante de auxílio avultado até 2024, um investimento direto do Estado Português através dos

¹ Ver, para o efeito, notas explicativas da Figura 1.

recursos dos contribuintes e também através de outros mecanismos (como empréstimos com garantia do Estado), as opiniões dividem-se: não falta quem considere que a TAP deve ser salva; e também não falta quem julgue que, pura e simplesmente, devia ser deixada “cair”. Por isso, é importante que se conheça o retorno para a economia portuguesa e para as finanças públicas que poderá resultar do investimento que já está a ser feito pelos Portugueses, e que continuará a ser feito até 2024, como prevê o Plano de Reestruturação submetido à Comissão Europeia.

Para trazer números e objetividade a este debate, elaborámos uma análise custo-benefício de dois cenários alternativos, não deixa margem para dúvidas: salvar a TAP retorna para a economia portuguesa um montante superior a 10 mil milhões de euros até 2030², face a um cenário hipotético em que o auxílio público não tinha sido concedido.

Admitamos, por momentos, este cenário. À semelhança do que também ocorreria com outras companhias aéreas europeias e norte-americanas bem conhecidas – e que receberam auxílios públicos –, a TAP, provavelmente, não conseguiria sobreviver. Diversos casos passados conhecidos (Bruxelas, Milão, Zurique) mostram que o desaparecimento de companhias aéreas pode gerar impactos estruturais negativos no tráfego dos seus principais aeroportos por vários anos em períodos entendidos como “normais”.

Assim, sem ajuda pública, muito provavelmente:

- a TAP entraria num complexo e demorado processo de falência, num período de grande incerteza e, portanto, de mais difícil acesso a capital privado;
- com o “fim da TAP”, perder-se-ia o aproveitamento máximo do *hub* e da geolocalização de Portugal, com os passageiros internacionais a verem os seus voos para o Brasil, África ou Estados Unidos a ser efetuados noutras cidades europeias;

² Um prazo de 10 anos, período durante o qual a TAP está impedida de pedir novo auxílio.

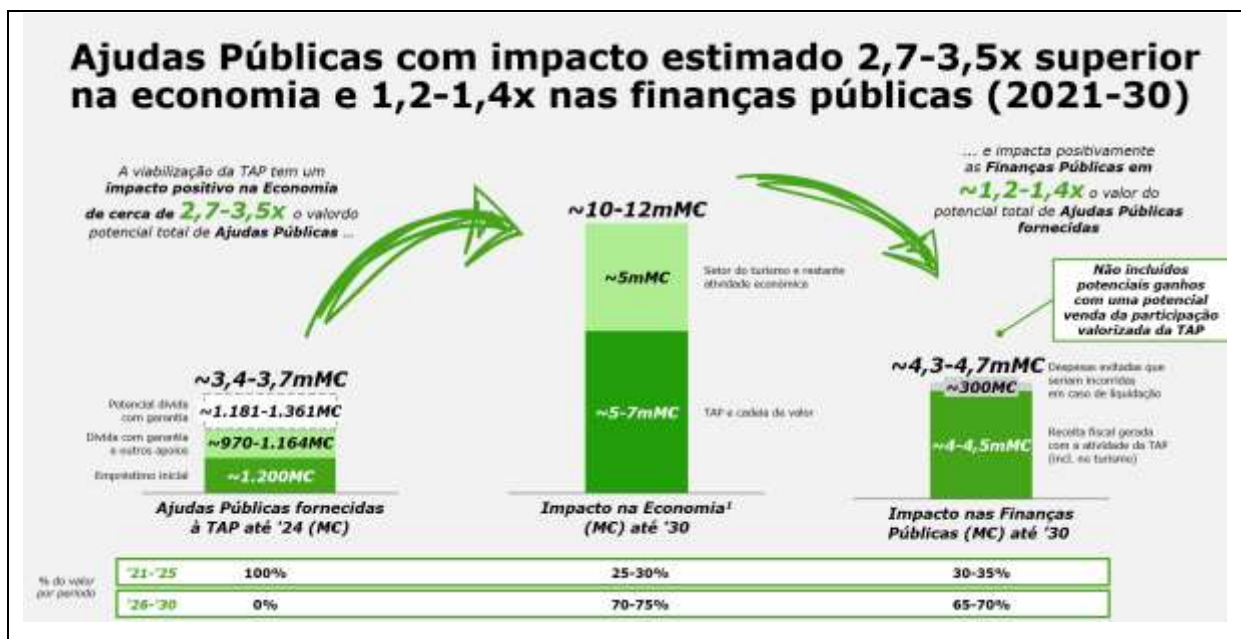
- o longo curso seria bastante mais afetado que o médio curso³ mesmo com ocupação gradual (mas lenta) do “vazio” deixado pela TAP por parte de outras companhias aéreas:
- certas rotas diretas para cidades ditas “secundárias”, chave para a competitividade e desenvolvimento do nosso produto turístico, principalmente no longo curso (por exemplo, EUA e Brasil), dificilmente voltariam;
 - estimar-se-ia uma perda
 - estrutural de cerca de 3 milhões (ou 13%) de passagens com destino a Lisboa por ano;
 - de 11 milhões de turistas até 2030, ou seja 25-30% dos turistas esperados;
 - as exportações seriam reduzidas (e as importações aumentariam, fruto das maiores vendas de passagens a companhias aéreas estrangeiras), deteriorando-se as contas externas;
 - seria eliminado de imediato um elevado número de postos de trabalho (que poderiam ter uma lenta reintegração noutras empresas/setores).
 - haveria muitos outros efeitos negativos na economia (por exemplo, vários fornecedores da TAP entrariam em dificuldades, aumentando as repercussões negativas a nível económico e social – milhares de postos de trabalho indiretos poderiam ser perdidos).

Já com a concessão de auxílio público (opção do Governo Português, à semelhança do que aconteceu em geral um pouco por todo o mundo com as chamadas *legacy carriers*, ou companhias de bandeira), com base no que representou a TAP para a economia portuguesa em 2019 e face a um cenário de liquidação da companhia aérea, o retorno estimado, entre 2021 e 2030 (ver Figura 2),

³ No médio curso é possível que várias rotas pudessem ser aproveitadas por concorrentes, nomeadamente *low cost carriers*.

- sobre toda a economia, poderá ser entre 2.7 e 3.5 vezes o valor potencial total do auxílio até 2024, isto é, um valor que se poderá situar entre EUR 10 e 12 mil milhões, devido quer ao turismo, quer à manutenção e criação de emprego (direto e indireto), ou à restante atividade económica em geral que será criada;
- sobre as finanças públicas deverá também ser positivo, entre 1.2 e 1.4 vezes o valor do auxílio, ou entre EUR 4.3 e 4.7 mil milhões, em resultado da receita fiscal gerada com a atividade da TAP (incluindo no turismo), de despesas em que se incorreria em caso de liquidação – e que seriam, assim, evitadas –, e, em cima deste valor, ainda se poderá considerar a potencial venda (parcial, por exemplo) da participação do Estado Português na TAP.

Figura 2. Retorno para a Economia do investimento feito para salvar a TAP.



Fontes: Cálculos TAP a partir de dados do INE e do WTTTC.

Trata-se, evidentemente, de estimativas baseadas nos pressupostos referidos, no peso da TAP para a nossa economia, e em resultado da comparação com o impacto do desaparecimento da TAP e ocupação gradual do seu espaço, que por sua vez foi assumido a partir de outros casos europeus de destaque. cremos, no entanto, que os valores são impressionantes e apontam, claramente, para a relevância, em termos de retorno, que terá, num prazo a 10 anos, a manutenção da TAP a operar, assegurando a continuidade territorial em Portugal e ligando o nosso País ao mundo.

Esperamos, assim, ter contribuído para clarificar o debate sobre o papel da TAP na nossa sociedade (com a certeza que este irá continuar) e o seu contributo na criação de valor para o País. Uma TAP que, face ao passado, e depois de ultrapassado o período do Plano de Reestruturação, terá que ser capaz de caminhar sozinha e de ser sustentável – o que não tem sido a regra – não só porque estará impedida, até 2031, pelas regras europeias, de receber ajudas públicas adicionais, mas porque, e mais importante, só desta forma será capaz de gerar o valor referido para os Portugueses, em resultado do investimento que está a ser feito. É nisto que acreditamos; foi para isto que o Plano de Reestruturação foi delineado, esperando que este possa ser aprovado em breve pela Comissão Europeia; e é para isto que todos nós na TAP temos vindo (e continuaremos) a trabalhar incansavelmente.

Terminamos com algo que pensamos ser da mais elementar justiça: um agradecimento a todos quantos têm contribuído para manter a TAP a operar.

Desde logo, a todos quantos trabalham no Grupo TAP, com um profissionalismo e dedicação sem limites, e que hoje passam por enormes sacrifícios com o objetivo de ganharmos o futuro.

Aos nossos parceiros, por acreditarem numa relação duradoura e de futuro.

Também aos clientes, por continuarem a viajar connosco e a confiar em nós, sendo a razão maior da nossa existência.

Finalmente, a todos os Portugueses: é o seu investimento, decidido pelo Estado Português, através do Governo, que permitirá à TAP ultrapassar os terríveis anos do Plano de Reestruturação.

Acreditamos verdadeiramente que a TAP continuará a ser de Portugal, por Portugal.

Lisboa, 29 de abril, 2021

Miguel Frasquilho

Presidente do Conselho de Administração da TAP

Ramiro Sequeira

Presidente da Comissão Executiva da TAP

Notas:**A TAP é uma grande empresa nacional**

- Cerca de EUR 3.3 mil milhões em receitas foram geradas pela TAP em 2019 (TOP 10 nacional);
- ... das quais cerca de EUR 2.6 mil milhões em exportações, evitando, também, cerca de EUR 700 milhões em importações (passagens adquiridas à TAP por residentes);
- Cerca de 10 mil pessoas empregues pelas empresas de aviação do Grupo (i.e., TAP SA e Portugalia Airlines), com cerca de EUR 650 milhões em massa salarial bruta⁴;
- 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.

A TAP é uma dinamizadora chave do sector do turismo

- O Turismo é fundamental para a Economia Portuguesa (representando, de acordo com a fonte consultada, entre 9% e 12% do PIB);
- Cerca de 75% dos turistas que chegam a Portugal, fazem-no por via aérea;
- A geolocalização de Portugal (no extremo ocidental da Europa, e país europeu mais próximo das Américas e de África) favorece a criação de um *hub* global, mas requer um *player* local comprometido.
- Mais de 90 destinos (10 no Brasil e 6 nos EUA) foram, em 2019, conectados diretamente a Portugal pela TAP;
- Cerca de 17M de passageiros foram transportados pela TAP, o que representa mais de 30% de todos os passageiros de/para Portugal, em 2019;
- Cerca de 4M de turistas não-residentes com estadia em Portugal foram transportados pela TAP, o que corresponde a cerca de 30% do total de turistas não-residentes que chegaram por via aérea, em 2019;
- ... e a EUR 1.3 a 1.6 mil milhões em gastos desses turistas.

Contribuição chave para base fiscal

- Em 2019, a TAP foi responsável por cerca de EUR 350 milhões em impostos e contribuições para a Segurança Social;
- Bem como de cerca de EUR 235 milhões em IVA sobre o consumo dos colaboradores do Grupo (cerca de EUR 35 milhões) e dos turistas não-residentes transportados pela TAP (cerca de EUR 200 milhões);
- Houve, assim, geração de receita fiscal quer pelos colaboradores e empregadores na cadeia de valor da TAP, quer no turismo, quer, ainda em setores indiretamente impactados pela TAP.

⁴ Incluindo TSU.