

Duelo A discussão sobre o futuro da companhia aérea de aviação volta a estar em cima da mesa e a dividir opiniões



A NACIONALIZAÇÃO DA TAP DEVE AVANÇAR?

SIM Estamos a viver a maior crise das nossas vidas. A margem do desconhecido é gigantesca. Contudo, isso é uma razão suplementar para não deixarmos de basear as nossas decisões políticas no que conhecemos e em princípios válidos. Sobre a TAP, destaco os três principais.

Esta crise, sanitária apenas na origem, marca a nível mundial o regresso ao papel do Estado e das políticas públicas, depois de 40 anos em que os mercados financeiros foram o sujeito do processo de globalização, deixando a política na situação calamitosa e chocante que a mediocridade das suas lideranças hoje exhibe. Um governo responsável tem de colocar o interesse nacional de longo prazo acima da fúria com que os acionistas privados vão querer usar o dinheiro, garantido pelos contribuintes, para socializar as suas perdas. Nesse sentido, a TAP tem de ser salva essencialmente para garantir que Portugal é capaz de garantir as ligações aéreas essenciais entre o seu território insular e continental, assim como com destinos estratégicos. Isso vai implicar cortar planos megalómanos anteriores (como o aeroporto do Montijo, carregado de contraindicações), blindando ao mesmo tempo a companhia contra fundos especulativos ou Estados excedentários que se preparam para vir aos saldos nos escombros europeus.

Só uma perspetiva nacional de horizonte largo irá garantir que Portugal não vai esquecer que a ameaça estrutural global, capaz de romper a coesão nacional, reside nos danos crescentes e inevitáveis da emergência ambiental e climática que vai dominar o futuro das próximas três gerações (se tivermos êxito). A aviação civil tem sido um contribuinte exponencial para o aumento das

emissões de gases de estufa. Uma política séria, nacional e internacional, que defenda o futuro das nossas crianças e jovens, irá alterar racionalmente o sistema de transportes em função de metas de sustentabilidade, e não da flutuação e manipulação conjuntural dos preços de mercado.

O futuro da nossa opção europeia, o único cenário desejável para o país, não está garantido. A dura realidade diz-nos que a dívida de hoje será paga por todos os portugueses. A prioridade deve ser dada ao emprego, ao combate à pobreza, ao tecido empresarial rural e urbano que responde ao mercado interno e ao imperativo da segurança alimentar.

Um governo responsável tem de privilegiar o interesse nacional de longo prazo

NÃO Portugal deve continuar a ter uma companhia de bandeira, seja qual for a estrutura accionista. Há aspectos estruturantes da TAP que têm de ser considerados à luz do interesse público, e há alguma da sua actividade que envolve interesses estratégicos de um país soberano e considerações de bem público quanto à sua oferta. Daí, por exemplo, a necessidade de se assegurarem áreas de interesse nacional, ainda que não necessariamente rentáveis (por exemplo, Regiões Autónomas e rotas relacionadas com a diáspora ou com os PALOP).

Não concordei com a privatização da TAP, nos termos em que foi feita. Recordo-me do discurso profético do então SE responsável pelas negociações: “hoje é o dia da esperança” e “aos portugueses interessa muito pouco se a TAP é privada ou não. Interessa é se voa”. Acrescento eu: e se não tiver de recorrer a peditórios forçados aos contribuintes...

Entretanto, o anterior Governo apressou-se a reverter parte da privatização. O Estado ficou o primei-

ro e maior accionista com 50% do capital. Com o tempo, fomos percebendo que não metia prego nem estopa nas decisões importantes (a mais caricata foi a dos bónus selectivos). Mau negócio, como está provado. A TAP deve ter contas equilibradas, reduzir o endividamento e ter lucros para investir em novos aviões e novas rotas. Alguns destes objectivos foram parcialmente alcançados. No entanto, esta ruptura do mercado global, por força da crise sanitária, espoletou o que de mais negativo o seu balanço tem, em especial, o elevadíssimo passivo.

Não se deve atirar para os accionistas privados da TAP o descambar de uma situação tão globalmente disruptiva. Aspecto que o ministro das Infraestruturas secundarizou quando entrou em ebulição ideológica, numa linguagem maniqueísta, serodidamente esquerdista e imprudente.

A nacionalização — a concretizar-se — deve ser o último recurso, não o primeiro ou o melhor. Alguém acredita que com ela, e por milagre, os contribuintes ficariam mais aliviados? Os tempos de crise e de enormes desafios exigem consistência e não atitudes impulsivas ou românticas. A meu ver, será desejável uma parceria estruturada entre capitais públicos e privados, com uma posição de Estado que, decisória e estrategicamente, não seja para 'inglês ver' e para que as esquerdas se auto-iludam.

António Bagão Félix escreve de acordo com a antiga ortografia

**Parceria entre
capitais públicos e
privados é desejável,
com uma posição de
Estado que não seja
para 'inglês ver'**