

Comunicado de David Neeleman

A semana passada fui surpreendido pela declaração do Ministro das Infraestruturas e da Habitação, dando nota de que o Estado Português entregou no Ministério Público uma auditoria feita à gestão da TAP no período em que fui acionista da companhia aérea, auditoria essa que levantou questões sobre os custos associados à renovação da frota.

Essa declaração, de um alto representante do Estado Português sobre um investidor estrangeiro que, a tempo, impediu a falência da companhia bandeira do país, não pode ficar sem uma resposta.

É o meu dever como ex-acionista da TAP. É o meu dever como gestor com mais de 30 anos de experiência na aviação e com operações bem-sucedidas em vários países.

Relativamente a esse tema gostaria de dizer o seguinte:

1. Quando o consórcio Atlantic Gateway, formado pelo meu sócio Humberto Pedrosa e por mim próprio, venceu a privatização e entramos no capital TAP no final de 2015, a empresa estava completamente descapitalizada e em risco de não conseguir pagar salários.
2. Nessa altura, pelas regras europeias, o Estado Português estava impedido de colocar mais 1 euro na TAP.
3. Ao contrário do que o Ministro refere, não é verdade que o Estado Português não tivesse até então financiado a TAP, pois toda a dívida da empresa até a privatização era garantida a 100% pelo Estado e só dessa forma a TAP tinha capacidade de obter financiamento bancário.
4. Na data da entrada do consórcio Gateway na TAP a dívida ascendia a cerca de 11x EBITDAR.
5. Durante os 5 anos em que estive na companhia, a TAP não precisou de 1 euro do Estado Português e a sua dívida financeira deixou de ser garantia pelo Estado, tendo passado para menos de metade do que representava no período pré-privatização, em 5x o seu EBITDAR.
6. O nosso Plano Estratégico para a TAP era muito claro, transparente e foi apresentado, explicado e aprovado por todos os intervenientes no processo de privatização – Estado incluído –, tanto na fase de negociações e preparação da privatização, como aquando da reorganização acionista levada a cabo pelo novo Governo de então.
7. Um dos pontos chave desse Plano Estratégico, a que nos propusemos e cumprimos, consistia na renovação de toda a frota. Recorde-se que a TAP tinha uma das frotas mais envelhecidas da Europa e uma das suas condições de sobrevivência e consolidação assentava na necessidade urgente de rejuvenescimento da frota. É neste contexto, e com o objetivo de dotar a TAP de condições de sobrevivência e crescimento futuro, que a gestão avança com a renovação de cabines e aquisição de novas aeronaves que permitiam à TAP, entre outros, maior eficiência energética, expandir-se para novos mercados e assegurar soluções competitivas de conforto e segurança para os seus passageiros.
8. A aquisição dos aviões à Airbus foi uma negociação complexa e morosa, mas que concluímos com sucesso e que permitiu concretizar a necessária renovação da frota da TAP. A urgência dessa renovação foi reconhecida por todos quantos analisaram o Plano Estratégico para a TAP e que justificou a escolha do nosso consórcio para adquirir a TAP.

9. Os novos aviões da TAP foram adquiridos a preço de mercado, como demonstram as várias avaliações independentes apresentadas e confirmadas pelo rigoroso e exaustivo escrutínio político e técnico, típicos e desejáveis quando se trata de um processo de privatização e de um processo de reorganização acionista com o Estado Português.
10. Dúvidas houvesse sobre a decisão de renovação da frota, sobre a capacidade da equipa de gestão ou sobre os preços por esta negociados com a Airbus e poucas semanas antes da pandemia, um grande *player* da aviação europeu, referência mundial acima de qualquer suspeita, apresentou-nos uma oferta por uma participação na TAP, que avaliava a empresa em quase mil milhões de dólares. Oferta essa que naturalmente só foi formalizada pelo *player* depois de um processo de *due diligence* rigoroso. Alguém concebe que essa oferta teria surgido se os contratos celebrados para a renovação da frota da TAP estivessem fora dos *standards* de mercado?
11. Toda a estrutura contratual relativa à compra dos novos aviões entre a Airbus, Atlantic Gateway e TAP e todos os passos necessários, foram dados a conhecer aos intervenientes e decisores relevantes, em momento anterior à privatização e no momento da reorganização acionista e foram, como tinha de ser, objeto de análise posterior pelo Tribunal de Contas. Não foram levantadas quaisquer reservas.
12. Aliás, quando em 2016, negociámos a reconfiguração acionista com o novo Governo em funções, novamente todo o processo de privatização e o Plano Estratégico foram reavaliados. Nessa altura, o novo Governo reconheceu expressamente que o plano de capitalização estava a ser cumprido e aceitou o Plano Estratégico que tinha sido delineado e já estava a ser implementado, tendo como pilar, mas não só, a compra da nova frota.
13. Note-se, por outro lado, que o Estado Português, mesmo no contexto de privatização da companhia, nunca deixou de ser acionista da TAP, primeiro com 31%, depois com 50% e, nos últimos anos, com a totalidade do capital social.

Durante os 7 anos de coexistência com os acionistas privados da TAP, o Estado nunca deixou – como era seu legítimo direito – de nomear múltiplos administradores na TAP. Recordando: no início, nomeava dois administradores, logo depois passou a nomear seis em doze, sempre incluindo o Presidente do Conselho de Administração. Em momento algum, ao longo de todos esses anos, um destes administradores ou o Presidente do Conselho de Administração, suscitou qualquer dúvida desta natureza sobre o Plano Estratégico, sobre os referidos contratos ou sobre qualquer ato de gestão dos administradores indicados pela Atlantic Gateway.

Seria, de resto, de estranhar que o tivessem feito dado que, durante o período de implementação do Plano Estratégico até à pandemia, repito, o Estado não foi chamado a colocar 1 euro que fosse na companhia aérea e foi possível inclusive refinar a dívida, por forma a que deixasse de ser garantida pelo Estado Português.

14. Todos os objetivos do Plano Estratégico foram cumpridos até ao momento em que uma pandemia global imobilizou o setor da aviação mundial.
15. É ainda importante recordar que, enquanto estivemos na TAP, desde o final de 2015, até à pandemia, nos inícios de 2020, em resultado do grande trabalho de uma equipa executiva e de uma direção de topo, com um *trackrecord* de gestão e experiência no setor irrepreensíveis, com provas dadas à escala internacional e que aceitou o desafio de vir gerir a TAP sob mandato de

uma nova estrutura acionista privada, foi possível transformar uma empresa à beira da falência num grupo empresarial revigorado do ponto de vista financeiro e dos seus recursos humanos.

No período imediatamente anterior à pandemia, combinando o sucesso do Plano Estratégico com o crescimento do setor, a TAP apresentava uma liquidez sólida de cerca de 500 milhões de euros (muito acima dos níveis pré-privatização), aumentou em 18% o número de colaboradores, o número de passageiros cresceu 54% ao ano, o número de voos subiu 21%, somámos 13 destinos novos (6 deles no supercompetitivo mercado dos Estados Unidos), cresceu 39% o volume de negócios. E a frota foi inteiramente renovada, o que foi condição dos assinaláveis resultados referidos.

16. Infelizmente, desde a saída do consórcio Gateway, verifico que muitos bons quadros abandonaram a companhia, o alinhamento com os trabalhadores desapareceu e, até ao final deste ano, o Estado Português terá injetado quase 4 mil milhões de euros na empresa.
17. Nos meus diversos projetos na indústria da aviação, sempre cumpro as minhas obrigações e sempre atuei de forma honesta e transparente.
18. Tive muita pena que o atual Governo tivesse optado pela solução de "impor" a minha saída sob ameaça da nacionalização da TAP.
19. Não é verdade que era a única solução e que cabia aos "privados" capitalizar a companhia, como facilmente se conclui olhando para as congéneres europeias da aviação.
20. Na verdade, não foi assim em nenhuma companhia aérea no mundo. Nenhuma empresa estava preparada para resistir à pandemia.
21. Os acionistas privados das companhias áreas foram apoiados no contexto da pandemia e estas não foram intervencionadas pelos respetivos Estados. A sua gestão manteve-se sempre privada.
22. Todo o processo de privatização e a posterior reconfiguração acionista foram amplamente escrutinadas por dois Governos de Portugal, Parública, Tribunal de Contas, Autoridade da Concorrência, Autoridade Nacional de Aviação Civil, entre outras entidades.
23. Apesar de viver nos Estados Unidos e já não acompanhar o dia a dia da empresa, continuo a gostar muito da TAP e estarei sempre disponível para prestar todos os esclarecimentos a quem de direito, sempre que se entenda necessário no sentido de clarificar qualquer eventual dúvida.
24. A este respeito, a atual administração da TAP entendeu realizar uma auditoria à nossa gestão, mas nunca dirigiu à nossa equipa qualquer pergunta ou pedido de esclarecimento, ao qual teríamos respondido com todo o gosto.

Pelo exposto, não posso deixar de lançar um repto ao Ministro Pedro Nuno Santos e ao atual Governo Português: por favor deixem de utilizar a minha pessoa e a TAP como arma de arremesso político e concentrem os vossos esforços em recuperar o enorme investimento que, entretanto, os contribuintes portugueses foram forçados a fazer na companhia. A TAP é uma grande empresa que deve ser privada como todas as companhias áreas de bandeira europeias e mundiais: merecem os trabalhadores, merecem os seus clientes, merecem as comunidades portuguesas, merece Portugal.

David Neeleman

Massachusetts, 24 de outubro de 2022