

Parte integrante de A NAÇÃO 428 - 12 a 12 de Novembro 2015 - Não pode ser vendido separadamente

Etc.



A Nação



TACV

Ter ou não ter companhia de bandeira?

Ter, ou não ter, companhia aérea de bandeira – quem paga as contas da TACV?



» Tradicionalmente, em períodos eleitorais, as atenções se viravam para a Electra e a TACV. Como a empresa de electricidade e água parece ter entrado nos carris, o foco centra-se na TACV, que passa por sérios problemas de tesouraria, com cancelamentos e atrasos nos voos. Mesmo perante esse quadro, ninguém contesta a manutenção da TACV como companhia de bandeira. Mas alguém tem de pagar os custos que já vão em 10 milhões de contos.

■ Daniel Almeida

A tendência mundial é para a fusão ou, mesmo, extinção das tradicionais companhias aéreas de bandeira. Mas em Cabo Verde, com a TACV a apresentar um passivo acima dos 10 milhões de contos, ninguém quer falar na sua extinção. Desde logo pelo impacto político de uma tal medida, tanto interna como externa, não fosse Cabo Verde um país “diasporizado”.

O líder da bancada do MpD,

Fernando Elísio Freire, disse há dias, no Parlamento, que a TACV “está numa situação de descalabro financeiro e económico e com o futuro comprometido”. E mais, que “a empresa está sem norte, desorganizada, descrente e com uma imagem muito degradante junto do mercado e do público, e, com o Governo totalmente ausente”. Elísio considerou, no entanto, “Cabo Verde precisa de uma TACV competitiva no mercado internacional e de uma política de *open sky* – céu

aberto”.

Governo acredita na TACV

A ministra das Finanças e do Planeamento, Cristina Duarte, garantiu, por seu turno, que o Governo tem feito tudo para manter a TACV no mercado, por considerar que a companhia “tem futuro e tem solução”.

O facto de até hoje não se ter conseguido a privatização da TACV, segundo Duarte, tem a ver

OSVALDO LOPES DA SILVA

“Não se acautelou a transição da TACV para a vertente internacional”

Oswaldo Lopes da Silva, que foi tutela do sector da economia nos últimos anos da primeira República, defende a manutenção da TACV como companhia aérea de bandeira, com a aposta não só no mercado étnico, mas também para garantir a conectividade, tendo em conta o posicionamento geoestratégico de Cabo Verde.

Mas antes, o antigo ministro realça que o debate em torno da TACV não tem servido para esclarecer os problemas de fundo da empresa, mas sim para tirar dividendos político-partidários. “É um mau serviço que se presta à democracia e ao país”, afirma.

Para Lopes da Silva, a TACV, com todos os problemas que tem, “continua a ser uma das melhores companhias africanas e uma das poucas que pode voar para os EUA, isso diz tudo. Até onde pude acompanhar a companhia, tinha uma gestão de primeira classe, isso quando operava só no mercado interno”.

Para o antigo ministro, a posição geoestratégia de Cabo Verde é um grande activo que confere um “grande valor” à TACV, mas que só isso não basta. “A TACV começou com um capital próprio, já não sei ao certo, mas rondava os 50 mil contos. Enquanto ministro, sempre exigi a prestação de contas. Os resultados apontavam quase sempre para o equilíbrio, ou por algum prejuízo considerado normal na altura”.

Lopes da Silva considera ainda que um dos grandes erros da TACV está ligado ao facto de não se ter acautelado, no devido momento, a transição da companhia da vertente exclusivamente doméstica para a internacional. “Isso aconteceu sem a correspondente mexida na parte financeira”.

Lopes da Silva admite que hoje há menos interferência política em questões técnicas do que acontecia no seu tempo, mas considera que não há vias para rentabilizar a TACV.

“Dentro dos limites que nós temos, a TACV não é uma empresa rentável”, frisa, citando o exemplo do boeing 757, que, no seu entender, não serve para a linha para os EUA. “Desde já, porque transporta pouca carga. Sendo essa rota servida essencialmente pelo mercado étnico, que transporta muita bagagem. Neste caso, a TACV é confrontada com o problema de trazer o passageiro com a sua carga, ou limitar a entrada de passageiros”.

“Para tirar a TACV da situação em que está, é só com medidas de grande alcance: definir um quadro optimista e, em função desse quadro, definir o aparelho. Que aparelho? Não seria 757, longe disso, 757 não serve. Mas, seria talvez o Airbus, seria uma boa opção, tanto mais que esse avião tem uma boa disponibilidade de carga”, enfatizou.

Para Oswaldo Lopes da Silva, a TACV deve definir um mercado muito



mais vasto do que o actual com uma frota à altura desse quadro. “Se o Estado não tiver dinheiro para injectar recurso à companhia tem de garantir avales para que possa contrair empréstimos junto à banca, no sentido de permitir que haja liquidez indispensável para a viabilização da companhia aérea de bandeira”, conclui. DA



com o seu passivo “extremamente elevado”. “Esta é uma situação de hoje? Não. É uma situação crónica”, sublinhou. “A TACV tem um passivo crónico porque nas empresas da aviação as economias de escala são determinantes para a viabilidade económica e financeira das empresas”.

Segundo Duarte, graças ao programa de reestruturação em curso na TACV “foi possível reduzir o passivo da companhia aérea de 13 milhões de contos para 10 nos últimos três anos e conse-

guiu o resultado positivo de 1,5 em 2014”.

“Quer isto dizer que terminamos o processo de reestruturação? Não, porque o processo de reestruturação tem uma valência operacional, comercial e financeira. A TACV está num processo de racionalização da sua estrutura de custos e, neste momento, arrancamos com o processo de avaliação da TACV, exactamente para preparar a empresa para a privatização”, disse Cristina Duarte.

ADALBERTO SILVA

Veto de “gaveta” de Mascarenhas Monteiro inviabilizou privatização da TACV

Adalberto Silva (Betú), PCA da TACV entre Junho de 2000 e Fevereiro de 2001, considera que Cabo Verde tem todas as condições para ter e manter uma companhia aérea de bandeira. “Na década de 90 verificou-se uma forte expansão da empresa e com resultados positivos, agora, nos últimos tempos, a situação só tem piorado e pode-se considerar que a TACV está numa situação catastrófica”.

Segundo Betú, mesmo diante do quadro actual, Cabo Verde precisa, cada vez mais, de uma companhia de bandeira. “Por causa da sua grande diáspora, da sua privilegiada localização no Atlântico e, também, das condições que a TACV tem em relação a companhias africanas”.

Para o antigo PCA da TACV, a empresa depara-se, sim, com um “grande” problema de gestão. “A situação por que passa a TACV tem a ver com resultados altamente negativos, que não têm explicação em factores fora

do âmbito da gestão. É preciso investigar as verdadeiras causas dos resultados tão catastróficos da empresa e por que chegou a esta situação”.

A questão da privatização da TACV vem desde a década de noventa. Aqui, o nosso entrevistado aponta o dedo ao então Presidente da República, António Mascarenhas Monteiro, que fez um “veto de gaveta” à lei das privatizações. “Se não fosse isso, a TACV estava privatizada há muito tempo”.

E com a mudança de Governo em 2001, aquele deputado e economista diz que não houve vontade para privatizar a empresa. “Um Governo que tinha feito campanha contra as privatizações, não tinha moral para prosseguir com o processo de privatização da TACV, que já se tinha iniciado”, diz Adalberto Silva, para quem, no quadro em que se encontra, esta é a “pior” altura para privatização da TACV. DA



ANTÓNIO NEVES

Privatização da TACV “é um mito”

António Neves, PCA da TACV de 2008 a 2012, considera que Cabo Verde tem todas as condições para manter a sua companhia aérea de bandeira. Mas não deixa de criticar um conjunto de erros, que, a seu ver, têm levado a empresa para uma situação catastrófica.

“A situação é difícil e complicada, mas é importante que se encontre uma solução para a recuperação da companhia”, frisa Neves.

A TACV, segundo este entrevistado, tem sido alvo de sucessivas injeções de dinheiro, mas sem resultados. “As injeções financeiras não resultam quando não há estratégias e políticas claras

de viabilização da companhia, de modo que todo o dinheiro que é posto nela é como pôr o dinheiro num poço sem fundo”.

Sobre a viabilidade de uma companhia aérea de bandeira em Cabo Verde, Neves entende que tudo é uma questão de dimensão. “A TACV tem de vender mais. Dado à pequenez do nosso mercado étnico, ela terá que saber competir no mercado do turismo. Aí é que está o handicap comercial dos últimos anos da TACV”, sublinha.

A ideia de transformar Cabo Verde num hub não é bem vista, hoje, por Neves. “Na altura em que a ideia foi concebida, até se justificava. Mas hoje, com o aumento do

raio de acção dos aparelhos, não creio que seja por aí que vamos recuperar a companhia”.

Sobre a privatização da TACV Neves diz que isso não passa de “um sonho”: “Há cerca de 20 anos que estamos a falar dessa privatização e isso nunca acontece, embora, de vez em quando, se ouça dizer que vêm aí uns fulanos que querem comprar a companhia. É preciso pegar na empresa, reestruturá-la, viabilizá-la para que esse negócio possa ser apetecível para o capital estrangeiro”.

António Neves diz, no entanto, que acredita na viabilização da TACV como companhia aérea de bandeira. DA



Victor Fidalgo: “Seria mais fácil liquidar a TACV e criar outra companhia em seu lugar”



O economista e consultor Victor Fidalgo mostra-se frontalmente contra a manutenção do “status quo” na TACV. Ao contrário dos demais intervenientes deste dossiê, ele defende que Cabo Verde não tem condições para suportar uma companhia aérea de bandeira.

“A TACV, vista de um certo prisma, pode ser considerada um dos pilares da nossa identi-

dade, daí a nossa fraqueza sentimental ao analisar a situação em que ela se encontra, o bombardeamento repetitivo e fastidioso aos nossos ouvidos da expressão ‘companhia de bandeira’, como se da nossa alma ou do nosso futuro se tratasse. Isso é mau”, diz de forma frontal.

Fidalgo, que trabalha para o sector turístico, com passagem pela Cabo Verde Investimentos, lembra que, sem qualquer drama, várias várias compa-

nias de bandeira desapareceram por esse mundo afora, algumas de países muito mais importantes do que Cabo Verde. “No seu lugar surgiram outras mais eficientes e úteis ao país e à economia. As pessoas da minha geração lembram-se da PAN-AM, que era a bandeira dos EUA no exterior, depois a TWA, hoje não se fala em nenhuma dessas companhias. A Bélgica tinha a SABENA, que também cedeu lugar à Brussels Air. A Air Swiss desapare-

ceu, dando lugar à Swiss Air. A VARIG, no Brasil, também saiu do primeiro plano. Portanto, devemos pensar na facilitação do transporte de pessoas dentro de Cabo Verde e para fora, em condições seguras e competitivas, e não na transportadora A ou B, mesmo sendo ela uma ‘companhia de bandeira’”, defende.

Sobre a viabilidade da TACV, que passa por momentos conturbados em termos de tesouraria e com um enorme passi-

vo, Victor Fidalgo não tem dúvidas: “Seria mais fácil liquidá-la e criar uma outra companhia, em novas bases e com novo perfil, onde a intervenção política deveria ser o mínimo e mais distante possível, onde primam o absoluto profissionalismo e o autossustentabilidade”.

Em relação à privatização da empresa, Victor Fidalgo diz que desconfiaria “seriamente” de quem a quisesse comprar na situação em que se encontra. DA

JOÃO PEREIRA SILVA SOBRE O SEU FUTURO NA TACV

“O Governo é livre para nomear outro gestor”

» Sem tabus, João Pereira Silva (JPS), PCA da TACV, apresenta a situação actual da empresa, passivo e dívidas, apontando caminhos para tirá-la do sufoco financeiro em que se encontra. Conforme diz, o Governo é livre para tomar a decisão que entender, se achar que ele, JPS, não está a cumprir o contrato de gestão. E adverte que Cabo Verde não pode ter uma companhia aérea de bandeira apenas para servir a diáspora.

■ Daniel Almeida

A TACV passa por um dos piores momentos da sua história, com cancelamentos de voos para Lisboa, Brasil, Boston... Como explica este descalabro?

Eu não diria que a TACV está a atravessar um dos piores momentos da sua história. Vendo a história da companhia, podemos ver que houve momentos piores. Na minha gestão, por exemplo, 2012 foi um ano horrível, pior do que este de 2015. Estamos no fim da época alta, Agosto/Setembro, e tivemos alguns problemas que se agravaram em Outubro. Agora, com Novembro, estamos à procura da estabilização.

Houve vários cancelamentos nesse período.

Os cancelamentos têm várias causas: nós operamos com dois aviões próprios nas rotas internacionais, daí que, quando um avaria, é 50 por cento (%) da frota que fica comprometida. Uma companhia que só ope-



ra com dois aparelhos, com as ambições da TACV, é evidente que corre esse tipo de risco. Nós não poderíamos deixar de correr certos riscos, porque temos que crescer. Graças a isso, os potenciais investidores estão a olhar para a nossa localização geográfica com mais interesse do que antes.

Mas o que esteve na base dos cancelamentos?

Foram sobretudo problemas técnicos e nem tudo são avarias. Há anomalias que acontecem durante o voo e permitem o avião chegar ao seu destino, há outras que lhe permitem chegar a um dos aeroportos alternativos mais próximos e há aquelas que quando o avião está no chão não pode levan-

tar voo, mesmo que possa voar. São questões complexas.

A situação financeira também afecta nos cancelamentos.

Claro que sim. Desde logo porque a situação financeira influencia no stock de peças na base que temos na Praia. Estamos numa região que é praticamente um deserto em termos industriais e em termos de aviação é mesmo um deserto. Tudo é comprado na Europa ou nos Estados Unidos da América (EUA). Nós operamos com boeings nos voos internacionais mas, às vezes, temos que esperar 48 horas para que uma peça venha dos EUA, via Irlanda, Lisboa, até chegar cá.

Este não é então um dos piores momentos da TACV?

Reitero que não. É o momento mais mediatizado, se quiser. Cabo Verde não tinha o número de onlines que tem agora, não tinha o número de pessoas com facebook e não tinha a conectividade electrónica que tem hoje, isso faz muito mais volume de protesto em casos de anomalias.

No entanto, segundo as estatísticas, o nosso índice de pontualidade chegou a pico de 90%, em Março, depois decresceu para 70%, foi de 40% em Agosto e está outra vez em 70 e tal por cento. Os nossos índices de cancelamento são baixos, na ordem dos 3%. As pessoas que voaram para Recife ressentiram-se dos cancelamentos,

quem voou para Boston teve grandes problemas a partir do voo adiado no dia 16.

O que originou esse cancelamento de voos para os EUA?

Para Providence podemos voar só com um avião da nossa frota, o boeing 757 200, “Emigranti”. Significa que estamos dependente de um único aparelho, que foi para um check de 10 anos em França. Teoricamente, o check era de duas semanas e nós começámos por anunciar que iríamos suspender os voos durante o mês de Outubro. Com a celeuma levantada, a Comercial e a Manutenção decidiram fazer o esforço de fazer o check em duas semanas. A decisão foi errada, reconheço, porque, historicamente, não temos recordes de checks feitos no prazo exato. Cada check é feito segundo as normas ditas pelo construtor e há uma série de pontos no avião que devem ser verificados e é a partir disso que se vai determinar o que há a fazer para colocar o avião, outra vez, no estado operacional óptimo.

O que é que tiveram que fazer para colmatar esta paralisação de quatro semanas?

Fomos aguentando até à última, para evitar afretamentos de curta duração, ou seja, o avião com tripulação, manutenção e os seguros de casco, porque, por exemplo, só o aluguer para o voo para os EUA nos dias 22 e 26, se não estou em erro, custou 94 mil euros à empresa, sem contar com as ajudas de custo da tripulação, os hotéis, o combustível, etc. A TACV pagou, num voo apenas, mais de 100 mil euros, o que é equivalente ao aluguer de um dos nossos ATR's, por mês. Fomos adiando essa decisão para tentarmos fazer esse voo com o nosso avião, mas isso teve

repercussões negativas a nível da prestação de serviço e houve uma reacção negativa dos clientes.

Recentemente, houve uma paralisação total dos voos domésticos, o que foi inédito. A que se deveu esse facto?

Deveu-se ao atraso do pagamento ao fornecer de serviços que nos permite planificar os voos. Devíamos pagar 60 mil dólares, pagamos 53 mil e não avaliamos que poderíamos, durante a noite, cancelar o serviço por causa de uma diferença mínima dessa. No dia seguinte pagou-se o que era preciso para repor o serviço, só que, com a diferença horária, tivemos que esperar que os técnicos chegassem ao seus postos de trabalho do outro lado, na Califórnia, para poderem repor os serviços.

Sabe-se que a TACV encontra-se atolada em dívidas. Dívidas junto das empresas de leasing dos aviões, junto da banca, fornecedores, etc. Como explica isso quando a ministra das Finanças diz, no Parlamento, que a TACV atingiu lucros em 2014?

Sim, em 2014, a TACV atingiu lucros. Mas o problema da tesouraria nem sempre está directamente ligado aos resultados líquidos. Estes, em 2014, foram realmente positivos, e até podiam ser melhores, caso não tivéssemos tido as perdas cambiais. O dólar valorizou-se em cerca de 20% em relação ao escudo e, conseqüentemente, esse resultado líquido foi todo para o passivo.

Vendemos o handling à ASA, o resultado da venda foi todo para cobrir as dívidas vencidas à ASA. Vendemos os dois ATR's e os alugámos de volta, nesse caso, o resultado da venda foi para liquidarmos todo o passivo com o banco que tinha financiado esses aparelhos, de forma que isso não representa liquidez acrescentado.

E em relação às dívidas?

A empresa tem o passivo que tem, mas isso não é de hoje. A situação líquida é negativa, pelo menos, desde 2007 a esta parte, e se é negativa, significa que o conjunto dos activos da empresa e das receitas que gera num ano não chegam para pagar o conjunto das suas obrigações. E mais, a situação passivo/ne-



Com a conexão entre o Brasil e a Europa, há um mercado que está a crescer e que uma companhia localizada em Cabo Verde pode tirar benefícios desse mercado real e potencial.

gativo acumula-se. Se em 2007 era de 240 mil contos, aproximadamente, ela foi crescendo e passou para milhões de contos, cerca de 10 milhões, e essa situação perdura e vai se acumulando. Atingiu o pico em 2012; em 2013, foi possível quebrar a taxa de crescimento do passivo e foi possível, em 2014, passar a diminuir o passivo.

Mas isso não pressupõe a entrada de dinheiro?

A reestruturação não significa a entrada de dinheiro, porque, para negociar com todos os credores, temos de fazer pagamentos à cabeça. Fala-se em rios de dinheiros do contribuinte que tem entrado na empresa. Ora, o contribuinte é dono de uma empresa que tem um passivo de 10 milhões de contos e quando entra um

milhão e meio pode ser muito para o contribuinte mas, para aquele passivo, não é nada.

E quais são as perspectivas para 2015?

Em 2015 vamos continuar a melhorar as contas. Fizemos o exercício de optimização que consistiu em alterar toda a fórmula como fazíamos os nossos horários, não só há maior conectividade, como mudamos a forma como rodamos os aviões.

Nisso deveríamos funcionar com três ATR's e os dois jactos e, com os acrescentos de rotas que fizemos este ano, o ideal seria termos três boeings. Infelizmente, estamos a voar com dois boeings e dois ATR's, mas nota-se a diferença em termos de conectividade e pontualidade, mas

é claro que na comunicação com o público acontece o seguinte: se 30% dos passageiros que sofrem atraso protestam, esse protesto é mais audível do que a satisfação dos 70% que não protestam porque não tiveram problemas. No entanto, estamos melhor do que no ano passado, em 2013 e em 2012, mas ainda estamos longe de chegar ao ponto ideal.

Em que pé está a situação dos aviões e o problema das amortizações em dívida?

Em relação aos leasings, não estamos em situação de cumprimento exacto, desde que entramos numa situação de algum atraso nos pagamentos. Estamos em negociação constante, porque esses leasings pesam muito na nossa tesouraria e também no nosso passivo. Em 2012, já havia dívidas vencidas que levaram a tomadas de posição duras dos donos dos aviões, liquidámos toda a dívida dos ATR com a venda e o lease back, temos outra vez dívidas que estamos a liquidar com os nossos re-

ursos e atrasados que estamos a negociar.

Não há risco de os aviões serem arrestados?

Não acredito nisso. Os locadores, sabendo que a TACV é uma empresa do Estado, têm a segurança de poder cobrar a qualquer momento os seus créditos. Mas se me perguntar se há risco, digo-lhe sim, há esse risco. Estamos constantemente sob pressão e, neste momento, temos em curso a reestruturação da nossa dívida.

A nível da dívida bancária nacional devíamos ter fechado um acordo a 31 de Maio, não está assinado ainda, porque uma parte dela é garantida pelos nossos prédios e outra é avaliada pelo Tesouro. Toda a dívida da TACV está no mercado doméstico bancário e está a ser transformada numa única dívida junto de um único banco, com vantagens, porque vamos ter um período de maturidade maior, com um juro menor. Vamos poupar cerca de 19 a 20 mil contos por mês, o que vai ser um balão de oxigénio para a nossa tesouraria.

“Não podemos ter uma companhia de bandeira só para a diáspora”

José Maria Neves anunciou que o Governo está a fazer uma auditoria à TACV e que em breve medidas serão anunciadas para resolver esta crise. Como é que interpreta essas palavras?

Que o Governo está disponível para ajudar a TACV a sair da situação em que se encontra. A situação da tesouraria sempre foi má no mês de Agosto, mas este ano é pior. E porquê. Porque a TACV tinha receitas certas e que tinham equivalência a poucas despesas no domínio do handling. Em 2014, deixamos de ter essas receitas e depois o dólar valorizou-se em cerca de 24%. Só esses dois factores justificam a quebra de tesouraria.

Depois disso, nós tínhamos receitas dos contratos com as tour operators para voar no verão de Lisboa para Boa Vista e Sal e ainda dos voos de Bergamo. O que é que acontecia com esses voos? Tomavam todos os nossos aviões jacto durante todo o fim-de-semana e a receita que geravam não cobriam os custos, pelo que decidimos renovar os contratos, nalguns casos foi possível e noutros não, logo, os contratos foram rompidos. Ou seja, durante a época alta, tivemos essa diminuição de receitas.

Então porque que romperam esses contratos?

O resultado do cancelamento desses contratos vai se reflectir, de forma positiva, no final deste ano. Mas, de facto, vai ter um efeito negativo sobre o cash flow e, com as irregularidades que se acumularam devido a avarias e questões técnicas, a situação de tesouraria em Agosto é muito pior do que em qualquer outro ano passado, mas não é porque temos mais despesas. Pelo contrário, os custos estão a diminuir, estamos a transportar praticamente o mesmo número de passageiros com uma receita maior e com menos partidas e menos



horas voadas.

Uma das medidas possíveis, a anunciar pelo Governo, pode passar pela sua demissão. Está preparado?

Tenho um contrato que tem as suas condições de rescisão. Tenho metas a atingir e se o Governo achar que, em vez de eu ser solução, sou o problema, ele é livre para tomar as decisões que bem entender.

Privatização

Está a TACV em condições de ser privatizada?

A privatização depende de duas vontades: quem quer vender e quem quer comprar. Ninguém vai querer comprar a TACV com as dívidas que esta tem, este é um entrave que tem de ser solucionado. O maior activo da TACV é a localização geográfica de Cabo Verde.

Da nossa parte estamos a querer demonstrar aos potenciais investidores que a TACV não é só o mercado dos 500 mil habitantes de Cabo Verde, com o seu PIB per capita de cerca de

quatro mil dólares. Temos procurado demonstrar que, com a conexão entre o Brasil e a Europa, há um mercado que está a crescer e que uma companhia localizada em Cabo Verde pode tirar benefícios desse mercado real e potencial.

Infelizmente, não houve até agora qualquer operador interessado na TACV. Até lá continuamos a trabalhar na reestruturação da nossa dívida global e isso implica financiamento e implica atrair investidores interessados na aquisição da TACV.

Mas em 2012 não houve manifestações de interesse por parte da TAAG?

Não conheço nenhuma manifestação directa da TAAG. Em 2012, fui a Angola para restabelecer as pontes com ela. Como sabe, quando a TAAG teve problemas com os voos para a Europa, a primeira companhia a que se dirigiu para negociar soluções que pudessem viabilizar os seus voos foi a TACV. Nessa altura, as coisas correram muito mal.

Aliás, o primeiro voo foi cancelado porque a nossa tripulação de cabine recusou as condições de pagamento que lhe foi proposta. Com isso, a TACV ficou muito mal. Fui de novo a Angola mas não conseguimos reactivar esse diálogo.

Vejo na imprensa que a TAAG está interessada na TACV, mas não é verdade. Mas o que pode acontecer é que talvez haja investidores angolanos interessados na TACV. A lei angolana não permite que investidores privados sejam detentores de empresas angolanas com direitos para fazer voos internacionais, porque esses direitos são da TAAG. Sendo assim, pode ser que haja interesse em adquirir a TACV para esses privados angolanos poderem entrar no mercado dos voos internacionais por via de Cabo Verde.

Arik, O (in)dejejado

O indiano Arick, contratado como sendo expert do sector da aviação, é um dos principais focos da crítica interna.

Segundo alguns críticos, afinal, a TACV estava bem melhor sem ele. É isso verdade?

Os conhecimentos que quisemos contratar ele os tem. Ele conta com grande oposição nas mudanças que se introduziram na parte comercial, que foi sempre uma área avessa a qualquer mudança. Estamos a perder dinheiro há mais de 10 anos e temos que mudar alguma coisa na parte comercial. Temos pessoas que estão lá há muitos anos e pensam que sabem muito mais que qualquer expert internacional. E, depois, essa questão “do indiano” está a ser tratada de forma muito errada. Ninguém vê qual é a capacidade de um técnico olhando para a sua nacionalidade, referindo-se a isso quase que de forma pejorativa ou xenófoba.

Entretanto, as medidas por ele tomadas são contestadas internamente.

As pessoas estão a contestar porque, antigamente, podia-se, por exemplo, alterar a gestão dos inventários da empresa fazendo favores a muita gente,

mas hoje não. Nos EUA dizem que estamos a discriminar os emigrantes, porque nas rotas da Europa os bilhetes são mais baratos. O que acontece é o seguinte: existe um inventário e, consoante a procura, o saldo desse inventário vai diminuindo e os preços vão aumentando. Isso é quase automático e não é dizer vou pôr mão pesada nos EUA para pôr mão leve na rota da Europa.

Na rota da Europa a gestão é a mesma. Mas nessa rota não conseguimos fazer que os inventários se esgotem tão depressa como se esgota na rota dos EUA ou da África Ocidental, Dacar e Bissau, porque há muitas companhias aqui, também a vender o seu inventário, e estão a vendê-lo a preços bastante baixos. Antigamente, nas lojas, o empregado que estava ao balcão recebia um cliente amigo, subia lá em cima e pedia para se abrir uma classe mais baixa, sob diversas justificações e fazia-se isso. Os delegados no estrangeiro tinham poderes para abrir o inventário e hoje não, o que desagrada muita gente. Desagrada agências de viagem, desagrada trabalhadores...

Então Arik mexe com os interesses instalados?

Sim, claramente. E o cabo-verdiano é assim, em se tratando de estrangeiros, quando não tem argumentos, ele atira-se à nacionalidade das pessoas.

Quer dizer então que Arik é uma boa aposta para a TACV?

Sim, mas temos que tomar em conta que o barulho à volta dele está a causar danos.

E qual é o paradeiro dele neste momento?

Ele tem contratualmente o que se chama *home leave*, ele tem X dias de casa por semana e continua a trabalhar em casa. Ele está a trabalhar na TACV, o que acontece é que está menos exposto à comunicação social.

Os sindicatos dos trabalhadores da TACV dizem temer a perda dos postos de trabalho. Há esse risco?

Reuni-me com a Associação dos Pilotos e expliquei-lhe qual é a situação da empresa, e devo dizer que nunca escondi a si-



tuação da TACV desde que cá entrei. Sempre disse que temos que trabalhar mais, embora a empresa não possa pagar mais. Agora, finalmente, parece que as pessoas tomaram a consciência daquilo que lhes temos estado a dizer desde 2012.

Então não há risco de perda de postos de trabalho?

Tenho sempre dito aos trabalhadores que não fui contratado para despedir ninguém. Fizemos o levantamento dos dados, já com a cisão do handling, passámos para 510 trabalhadores e precisamos reduzir entre 120 e 150 trabalhadores, mas, para isso, temos que pagar as indemnizações, e para fazer isso com paz social precisamos de cinco milhões de dólares, cerca de 500 mil contos.

Consegue inferir o impacto político da TACV neste período pré-elitoral?

A TACV é a empresa que mais contribui para a economia externa de Cabo Verde. Contas feitas, a ASA e a TACV, juntas, representam mais do que a

agricultura, silvicultura e pecuária, em termos de peso no PIB. O impacto económico seria enorme e não sei como é que se poderia recuperar, a médio e longo prazo, a perda da TACV, o impacto na conectividade de Cabo Verde seria catastrófico, teria um impacto terrível a nível social, porque você tem 510 trabalhadores a multiplicar pela média do agregado familiar e teria um impacto arrasador a nível político.

A oposição acusa-o de ser um comissário político na TACV e que a sua gestão é mais política do que técnica. Como responde a isso?

Você é jornalista, tem muitos contactos e ouve muita coisa. Nisso, ninguém me pode acusar de ter escolhido algum director ou qualquer outra chefia com base na pertença de um partido político. Ninguém me pode acusar de ter assinado contratos favorecendo qualquer opção política. Pelo contrário, fizemos um concurso para mudar de prestador de serviço no transporte de tripu-

lações e quem perdeu no concurso é da minha área política. Perdeu, reclamou e foi ao Provedor de Justiça, que não se encontrou nenhuma anomalia no concurso. Não intervenho nos concursos.

Mais, ainda não fazemos favores políticos a ninguém que queira viajar, isso não quer dizer que eu não tenha pedidos. Resisto. A gestão profissional, que temos implementado, não é do agrado de muita gente e não é só dos partidos da oposição, mas também da situação. Já houve declarações públicas de pessoas bem posicionadas no PAICV a criticar a gestão de João Pereira Silva, dava-lhes jeito fazer isso, para ficarem bem com o seu eleito.

A gestão de João Pereira Silva é feita unicamente com base nos interesses da TACV. Está a correr o boato de que fui aos EUA fazer campanha política com a presidente do PAICV, uma coisa sem pés nem cabeça, basta verificar as datas das viagens para ver que eu não fui com ninguém. Acusar-me de gestão político-partidária na TACV é um absurdo.

Depois de todo esse tempo à frente da TACV, com os resultados que se sabe, está arrependido de ter assumido a batata quente que é a TACV?

Não estou arrependido. O que posso dizer é que não tinha a noção da gravidade da situação da TACV, porque ninguém a tinha. Quando cá entrei, em 2012, o Ministério das Finanças tinha contratado uma empresa para recolher os dados da TACV, porque a anterior administração não fornecia dados, não tinha contas em dia. Se for ver, as contas de 2008 foram em 2010, as de 2010 foram aprovadas em 2012.

Esta administração é que, até agora, foi ao ponto de fechar, aprovar e fazer auditar as contas no ano seguinte. Ainda não conseguimos fazer isso em Março, mas a minha determinação é que as contas terão que ser fechadas e aprovadas pelo Conselho de Administração em Março, auditadas e apresentadas ao accionista em Assembleia-geral, em Abril, para poderem seguir para a Repartição das Finanças até 30 de Maio, como está previsto na lei.

Mais: nós já conseguimos fazer fechos de contas semestrais. Já conseguimos, mensalmente, ter a simulação dos resultados operacionais.

Em termos de gestão, isso sofreu um avanço enorme. Quando entramos, a AAC (Agência de Aviação Civil) dava o certificado de operador aéreo de três meses para a TACV. Isso o que é que reflecte? Reflecte a falta de confiança do regulador na companhia regulada. Nós progredimos para seis meses e a última renovação é de um ano. Portanto, não tenho que me arrepender. É claro que estou sob o fogo dos media, mas não é isso que me faz mudar de orientação. Se o dono da empresa quiser mudar de orientação tem os mecanismos contratuais para tirar-me e pôr outro gestor e dar outra orientação. Estou a cumprir as orientações que me foram dadas. Pessoalmente, tenho a noção de que estou a cumprir aquilo que está no meu contrato.

Companhia de bandeira

Por tudo aquilo que expôs aqui, nomeadamente a questão financeira, acha, sinceramente, que Cabo Verde tem condições para manter uma companhia de bandeira?

É uma boa pergunta. Desde logo, Cabo Verde não pode ter uma companhia aérea de bandeira só para servir a diáspora. Lisboa é diáspora, EUA é diáspora, Dacar é diáspora, Paris e Amsterdão também são diáspora. Para isso, que fique claro, Cabo Verde não tem condições para ter uma companhia de bandeira.

Agora, nós descobrimos que há mais mercados e que podemos, ao mesmo tempo, servir a nossa diáspora. É o que procuramos fazer com Fortaleza, que antes apenas servia as nossas rabidantes, hoje é mais do que isso. Há o turismo que se expande. Recebemos cerca de 600 mil turistas/ano e uma parte deles pode ser transportada pela TACV. Temos a nossa localização geográfica que nos permite fazer tráfego de conexão. Mas tudo tem de ser posto sobre a mesa e, de forma realista, decidir o que devemos fazer para manter a TACV num quadro positivo.