



# BOLETIM OFICIAL

---

---

## S U P L E M E N T O

### ÍNDICE

#### PARTE B

##### ASSEMBLEIA NACIONAL

##### Relatório nº 1/2023:

Relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito sobre a privatização dos Transportes Aéreos de Cabo Verde, S. A, incluindo a liquidação da operação TACV nos voos domésticos.....2

**PARTE B****ASSEMBLEIA NACIONAL****Relatório n.º 1/2023**

Relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito sobre a privatização dos Transportes Aéreos de Cabo Verde, S. A, incluindo a liquidação da operação TACV nos voos domésticos.

**ABREVIACÕES**

AAC - Agência de Aviação Civil

ASA - Aeroportos e Segurança Aérea

Binter/TICV - Binter/Transportes Inter- ilhas de Cabo Verde

BM - Banco Mundial

CPI - Comissão Parlamentar de Inquérito

CRCV - Constituição da República de Cabo Verde

CVA - Cabo Verde Airlines

CVH - Cabo Verde Handling

FMI - Fundo Monetário Internacional

GAO - Grupo de Apoio Orçamental

MpD - Movimento para a Democracia

IRH

NEWCO - Sociedade de Resolução de Créditos, SA

PAICV - Partido Africano de Independência de Cabo Verde

SPE - Setor Público Estatal

STA - Setor de Transporte Aéreo

TACV /CVA - Transporte Aéreo de Cabo Verde / Cabo Verde Airlines

**I - Introdução**

O Grupo Parlamentar do Partido Africano da Independência de Cabo Verde (GPPAICV) tomou a iniciativa, a 22 de outubro de 2021, de remeter um requerimento de constituição obrigatória de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para averiguar entre outros assuntos, o processo de privatização dos Transportes Aéreos Cabo Verde, S.A, incluindo a liquidação da operação TACV nos voos domésticos, funcionamento dos órgãos sociais e a aprovação das decisões de gestão.

A referida proposta foi agendada, discutida e aprovada em fevereiro de 2022, tendo os respetivos objetivos sido fixados, nos exatos termos constantes da iniciativa do proponente e que melhor se identificam no ponto 1.1 (Objecto do Inquérito).

O presente relatório, cujos trabalhos foram concluídos por esta Comissão, foi sistematizado de modo a fazer um enquadramento da situação económico-financeira, bem como dos atos de gestão e os sucessivos planos de reestruturação da empresa, para que, indo ao encontro da Resolução da Assembleia Nacional n.º 41/X/2022, de 7 de março, se pudessem averiguar todos os factos.

Nestes termos, e tendo em conta o objeto da Comissão, o relatório foi elaborado de acordo com toda a prova produzida, quer documental, quer pelos depoimentos diversos prestados em sede da Comissão e na parte final apresentadas as respectivas conclusões.

**1.1. Objecto do Inquérito**

A Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) sobre a privatização dos Transportes Aéreos de Cabo Verde SA, incluindo a liquidação da operação da TACV nos voos domésticos, adiante designada por CPI-TACV, foi constituída pela resolução da Assembleia Nacional n.º 41/X/2022, publicada na I Série n.º 41, do Boletim Oficial, de 07 de março de 2022 (Anexo 2). \_

A referida Resolução no seu artigo 2.º fixou o objeto da Comissão nos seguintes termos:

- a) Averiguar qual a visão e a estratégia do Governo para o Setor dos Transportes;
- b) Averiguar que estudos, dados ou factos, motivaram a decisão do Governo em avançar com a privatização dos TACV e que relações foram desenvolvidas com a *Loftleidir*, e com os demais negócios referidos, e qual a natureza destas relações;
- c) Averiguar a lisura dos negócios com a Binter/TICV, a Icelandair, a BestFly Angola e BestFly- World Wide;

- d) Averiguar qual o real passivo e responsabilidades da Cabo Verde Airlines (CVA), que destino terá esse passivo e responsabilidades e, ainda, se se estará a ponderar integrá-los na dívida pública;
- e) Averiguar que garantias foram prestadas ao Estado de Cabo Verde de que as ligações inter-ilhas de forma eficiente e a custos comportáveis ou acessíveis estarão garantidas;
- f) Averiguar qual o futuro das ligações aéreas com as Comunidades Cabo-verdianas Emigradas e com a sub-Região Oeste Africana;
- g) Averiguar que perspectivas existem para questão da emergência médica, do transporte e evacuação de doentes inter-ilhas e para o exterior, quem irá suportar ou assumir os custos e se os mesmos já foram contabilizados;
- h) Averiguar como o Governo realizou o capital social na *Binter/TICV* (se com recurso à dívida pública, a que preço e em que condições);
- i) Averiguar qual o valor que Cabo Verde pagou ou tem a pagar à *ELIX* por cancelar, antecipadamente, o contrato de *leasing*, quando, e quem irá assumir esse pagamento;
- j) Averiguar que destino terão as centenas de trabalhadores da CVA e da TICV;
- k) Averiguar se o Governo garantiu o cumprimento das leis vigentes no País neste processo e nos referidos negócios;
- l) Averiguar se o Governo respeitou as normas de transparência e de "Procurement".

**1.2. Âmbito**

Nos termos do artigo 3º da Resolução n.º 41/X/2022, de 07 de março, epígrafe "Âmbito do Inquérito" a realizar pela Comissão Parlamentar, são abrangidos:

- a) A política do Governo para o Setor dos Transportes;
- b) Os Estudos, contas, relatórios, planos, contratos e acordos relativos aos TACV, de 2016 até à presente data;
- c) Os contratos, acordos, compromissos e informações da negociação desenvolvida pelo Governo, direta e indiretamente, com a *Loftleidir/Icelandair*;
- d) As informações, acordos, contratos e planos existentes ou celebrados com a *Loftleidir* relativos aos ATRs, bem como todos aqueles relativos à aquisição, a frota dos TACV/CVA e a Binter CV/TICV desde 2016, a *BestFly Angola* e a *BestFly World Wide*, em 2021;
- e) Os estudos, planos e informações relativos aos trabalhadores dos Transportes Aéreos de Cabo Verde/Cabo Verde Airlines (TACV/CVA) no âmbito do processo de privatização da Empresa;
- f) Todos os documentos relativos ao cumprimento pelo Governo das leis vigentes no país, na matéria e de todas as normas de transparência e de "Procurement".

**1.3. Composição**

Nos termos do artigo 6º da supracitada Resolução, fixou-se em 11 (onze) o número de membros da Comissão Parlamentar de Inquérito, cuja composição ficou estabelecida nos seguintes termos: 6 (seis) Deputados do MPD, 4 (quatro) Deputados do PAICV e 1 (um) Deputado da UCID.

Para integrarem a Comissão Parlamentar de Inquérito, foram indicados os seguintes Deputados dos respetivos Grupos Parlamentares e 1 (um) Deputado da União Cabo-verdiana e Democrática - UCID:

1. Walter Emanuel da Silva Évora - PAICV - Designado Presidente
2. Emanuel Alberto Duarte Barbosa, Substituído por Damião Gomes Medina - MPD
3. Euclides Jorge Varela da Silva - MpD
4. Aniceto de Jesus Lopes Cardoso Barbosa - MPD
5. Carla Solange Fortes Lima - PAICV
6. Luís Carlos dos Santos Silva - MPD
7. Démis Roque Silva de Sousa Lobo Almeida - PAICV
8. Isa Maria Gomes Miranda Monteiro - MPD
9. Adélsia de Jesus Almeida - PAICV
10. Celso Hermínio Soares Ribeiro - MPD
11. António Delgado Monteiro - UCID

Anotar que, a Resolução n.º 73/X/2022, aprovada na Plenária da Assembleia Nacional em 14 de março do mesmo ano, publicada na I Série do Boletim Oficial n.º 104, de 27 de outubro, alterou a composição dos membros da CPI, em que se fez a substituição do Deputado Emanuel Alberto Duarte Barbosa pelo Deputado Damião da Cruz Gomes Medina, ambos do MpD.

#### 1.4. Tomada de Posse

O empossamento dos membros da Comissão Parlamentar de Inquérito ocorreu a 11 de março de 2022 em reunião presidida por S. Excia. o Presidente da Assembleia Nacional, Austelino Tavares Correia, e convocada ao abrigo do artigo 10, n.º 2 da Lei 110/V/99, de 13 de setembro (Anexo 3).

Na sua primeira reunião após tomada de posse realizada no dia 28 de março de 2022, a CPI-TACV aprovou o Regulamento de Funcionamento (Anexo 4), o cronograma de actividades, designou os dois relatores, listou os documentos e as informações úteis que foram solicitadas e procedeu à eleição dos seus órgãos, que ficaram assim constituídos:

#### MESA:

Presidente: Deputado Walter Emanuel da Silva Évora – PAICV;

Secretário: Deputado Démis Roque Silva de Sousa Lobo Almeida – PAICV

Secretária: Deputada Isa Maria Gomes Miranda Monteiro – MPD

#### RELATORES:

Deputado Euclides Jorge Varela da Silva – MPD.

Deputada Carla Solange Fortes Lima – PAICV

#### 1.5. Mandato da Comissão Parlamentar de Inquérito

A Resolução n.º 41/X/2022 de 11 de março que determinou a constituição da CPI-TACV, estipulou no seu artigo 4.º o prazo de cento e oitenta dias (180), a contar da posse desta mesma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para a conclusão de todos os trabalhos e a apresentação do respectivo relatório, correspondendo, deste modo, ao prazo máximo para o efeito, previsto na Lei n.º 110/V/99, de 13 de setembro, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 5/VI/2001, de 17 de dezembro, que regula o Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares.

Considerando que o prazo concedido à Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) sobre o processo de privatização dos Transportes Aéreos de Cabo Verde, S. A, para a realização da sua missão, definida na Resolução n.º 41/X/2022, se mostrou insuficiente, foi necessário ter sido requerida e concedida à Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) a prorrogação do prazo por mais 90 dias, à luz n.º 1 do artigo 1º da Resolução n.º 73/X/2022, de 14 de outubro, publicada na I Série do Boletim Oficial n.º 104, de 27 de outubro.

## II- CONSIDERAÇÕES GENÉRICAS

### 2.1. Metodologia de Trabalho

Todo o trabalho da CPI - Comissão Parlamentar de Inquérito dos TACV, foi desenvolvido com base no Regulamento Interno, aprovado na sua primeira reunião deliberativa, que orientou todas as Audições e Reuniões previamente programadas na Resolução da constituição da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI). E acima de tudo, em respeito escrupuloso de todas as normas e regras constantes na Constituição da República de Cabo Verde (CRCV), no Regime Jurídico de Inquérito Parlamentar e nos articulados respeitantes ao Regimento da Assembleia Nacional de Cabo Verde.

### 2.2. Informações e Documentos Consultados (Ver ata da primeira reunião)

O presente relatório foi concebido, sobretudo com base em depoimentos recolhidos no âmbito da CPI- TACV, mas também, no quadro das suas atribuições e ao abrigo do disposto no artigo 147.º da Constituição da República e dos artigos 14.º, 17.º e 18.º do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares, algumas informações foram recolhidas em documentos recebidos de entidades e instituições nacionais.

Doutro modo, foi levado a cabo a recolha de informações em documentações junto dos sites de entidades nacionais, tais como a AAC-Agência da Aviação Civil; o BCV-Banco de Cabo Verde e os TACV. Mas também, o relatório da CPI sobre os atos de gestão dos TACV (Resolução n.º 48/IX/2017, de 11 de julho).

### 2.3. Personalidades Identificadas para Audições

Usando as prerrogativas do artigo 147.º da Constituição da República e dos artigos 17.º e 18.º do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares, definido pela Lei n.º 110/V/1999, de 13 de setembro, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 5/VI/2001, de 17 de dezembro, a CPI-TACV elaborou previamente a lista de audição a várias personalidades e entidades, na sua maioria com responsabilidade na gestão dos TACV. Também foram ouvidos o Vice-Primeiro-ministro e Ministros das

Finanças, Fomento Empresarial e Economia Digital, Dr. Olavo Correia, bem como, o Ministro do Turismo e Transporte, Dr. Carlos Santos, do atual Governo de Cabo Verde, totalizando 47 (quarenta e sete) audições de personalidades ligadas ao processo dos TACV, conforme a lista anexa. (Anexo 5).

## III – CONTEXTUALIZAÇÃO DOS TRANSPORTES INTERNOS E EXTERNOS

Sendo Cabo Verde um país insular, composto por 10 ilhas, uma microeconomia, muito dependente do turismo e com uma vasta comunidade emigrada, o Setor de Transporte Aéreo, isto é, a conectividade (interna e externa) assume importância estratégica no desenvolvimento do País.

Contudo, é um facto que por vários motivos este Setor tem sido um desafio enorme para o País no que tange à sua sustentabilidade operacional e financeira, representando um grande risco fiscal para Cabo Verde, situação reconhecida pelo Governo e também pelos parceiros de desenvolvimento, como o Banco Mundial (BM) e o Fundo Monetário Internacional (FMI).

Os TACV era considerados como um sorvedouro dos recursos do País e a ajuda orçamental do Grupo de Apoio Orçamental (GAO) estava condicionada.

Com isso tudo, a ligação inter-ilhas e do País com o mundo estavam comprometidas, dada a sua situação de iminente falência técnica, com capitais próprios negativos, um passivo acumulado em mais de 100 Milhões de euros e com todos os aviões sob risco de arresto, tanto dos ATRs, como dos Boeings.

Como é do conhecimento do Parlamento, a privatização dos TACV era um assunto que se arrastava desde a governação anterior. Houve várias tentativas falhadas na sua privatização, sendo que, por exemplo, o PAICV enquanto Governo gastou cerca de 700 000 000,00 (Setecentos Milhões de Escudos), a fim de se conseguir encontrar um parceiro estratégico para sua privatização.

Diante do quadro encontrado, o MpD, cuja visão de transformar Cabo Verde em um Hub aéreo com capacidade e condições de contribuir positivamente para a transformação da economia Cabo-verdiana, estabeleceu como uma das prioridades a reestruturação e privatização dos TACV.

Acelerando todo o processo decisório, o Governou tomou medidas importantes. Em 20 de Dezembro de 2016, assinou um Memorandum de Entendimento com a Binter Cabo Verde, garantindo primeiramente:

- i. Ligações inter-ilhas regulares, pontuais e com um serviço de qualidade;
- ii. Prestação de serviço público inter-ilhas;
- iii. A cobertura de voos passou de 2 (dois) aeronaves para 3 (três). Desde 01 de agosto de 2017, 3 (três) ATR's passaram a assegurar os voos domésticos, o que representava um total de 26 voos diários;
- iv. A Binter garantiu, respondendo com aumento da frota, caso houvesse o aumento das demandas;
- v. O Estado de Cabo Verde passava a deter 30% das ações da Binter Cabo Verde;
- vi. Conforme contrato, não era intenção do Estado manter-se no capital da Binter Cabo Verde, prevendo a alienação dos 30% da participação e, deste modo, criar oportunidades de investimentos para os privados.

Em 30 de maio de 2017 foi aprovada, em Conselho de Ministros, a resolução n.º 47/2017 que autorizou o Ministro das Finanças e o Ministro da Economia e Emprego a avançar com o processo de reestruturação, com a salvaguarda de ser encontrada uma solução para as operações domésticas até novembro de 2017 (6 meses após a publicação da referida resolução) e para operação Internacional até maio de 2018 (12 meses após a publicação da mesma resolução).

O Decreto-lei n.º 45, aprovado a 21 de setembro de 2017 estabelece o regime jurídico da privatização do capital social dos Transportes Aéreos de Cabo Verde, TACV, S.A., e aprova o caderno de encargos que regula os termos, as condições da venda direta e estabelece ainda o Modelo de privatização dos TACV, a saber:

- 51% das ações serão vendidas, ainda nesse ano, para o Parceiro Estratégico (com Know-how, capacidade de investimento e network para viabilizar o Hub);
- 10% para os trabalhadores da companhia;
- 39 % para investidores privados, com várias manifestações de interesse na altura.

Em 3 de agosto de 2017, o Governo de Cabo Verde assinou com a Loftleidir Icelandair, uma empresa do Grupo Icelandair, um Contrato de Gestão do qual constam os termos que definem a parceria estabelecida com esta companhia aérea de bandeira da Islândia.

Convém referir que 15 anos após a aprovação do Decreto-lei n.º 30/2002, documento este aprovado pelo Governo do PAICV.

Também, o Decreto-lei n.º 53/2017, aprovado a 15 de novembro de 2017, estabelece o procedimento e as bases relativas à concessão do serviço público de transporte aéreo internacional de passageiros, carga e correio aos Transportes Aéreos de Cabo Verde, TACV, S.A.

Assim, colocando em prática as normas legais aprovadas, o Governo garantiu a conectividade doméstica com a Empresa Binter Canárias.

A nível doméstico, foram tomadas decisões importantes para a consolidação e a robustez das ligações internas, a saber: foi instituído o mecanismo e as normas de Obrigação de Serviço de Transporte Público em determinadas linhas consideradas estruturalmente deficitárias, consolidando o sistema tarifário aprovado pelo Governo em dezembro de 2019, que criou a tarifa social, tarifas flexíveis e tarifas promocionais e a subsídio de voos inter-ilhas com escala, como é o caso dos voos de/para São Nicolau.

#### IV. TACV 2016 – SITUAÇÃO ENCONTRADA E SEUS CONTORNOS FINANCEIROS E OPERACIONAIS

##### 4.1 Situação Financeira e Operacional

A situação financeira dos TACV encontrada em 2016 era muito delicada. A empresa estava tecnicamente falida e desprovida de credibilidade junto dos seus principais fornecedores. A situação piorou com o arresto do avião na Holanda.

Da análise efetuada as contas da companhia, constata-se que a situação financeira vinha piorando de ano para ano, até, chegar ao ano de 2016. A este propósito, afirma o Sr. Vice-Primeiro-ministro e Ministro das Finanças, Olavo Correia, *“A situação financeira deficitária da empresa, de uma situação de falência técnica, com capitais próprios negativos acumulados em Milhões de contos e com todos os aviões sob arresto (tanto os ATRs como os Boeing).”*

Por seu turno, o ministro dos Transportes e Turismo, Carlos Santos, ao falar em sede da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) sobre este assunto foi perentório em afirmar que a situação era catastrófica. Nas palavras do mesmo *“Em 2016, aquando da tomada de posse do Governo, o Setor estava bastante caótico, com uma dívida da Companhia de bandeira a ascender os 100 Milhões de euros; com uma ameaça dos principais parceiros sobre eminência, aliás, houve mesmo a suspensão do apoio orçamental, tendo em conta que a Companhia transformou-se num risco fiscal e risco fiscal significa dizer que muito das despesas e dos investimentos designadamente na área social estavam a começar a ser postos em causa, tendo em conta o peso da Companhia de Bandeira para o erário público”*. O Sr. Ministro avançou ainda com a situação das aeronaves e complementa *“o arresto de um boeing; a eminência também de arresto dos ATR’S porque já havia muitos avisos do dono dos aviões para retomar essas aeronaves as quais estavam quase completamente pagos, (houve um negócio estranho que foi de reversão desse processo para novamente o sistema de aluguer que até esta não se entende porquê de uma decisão desta natureza). Portanto tínhamos esse aviso do dono dos aviões que poderíamos ter uma disrupção com uma Companhia com um peso enorme a nível da sua estrutura de custos. Por tudo isto, o Governo tomou algumas decisões, designadamente, plano de reestruturação da Companhia que foi aprovado, reestruturação que passasse pelo emagrecimento das suas estruturas e a sua adaptação àquilo que era o mercado. O Governo tinha duas opções: ou abria falência da TACV ou enfrentava o problema e seguia em frente com opções de reestruturação e foi para esta segunda opção que o Governo decidiu, no sentido de se fazer uma reestruturação da Companhia de bandeira, focar nos voos internacionais, e tendo em conta que na altura existia uma Companhia - Binter - com a licença de operador aéreo e perante os prejuízos que a Companhia de bandeira tinha também nos transportes domésticos - de 2011 a 2016 - o défice dos TACV nos transportes aéreos domésticos ascendia a 500 Mil contos por ano.*

*Perante a iminência de as aeronaves serem arrestadas, como já tinham avisado os proprietários ou acionistas dos aviões e possível corte das ajudas externas, o Governo não tinha outra alternativa. Estes dados são, por si sós, suficientes para demonstrar que a situação não era boa. Por outro lado, a oferta da Binter de fazer a conectividade e de garantir o Direito Constitucional de mobilidade dos Cabo-verdianos e tendo Cabo Verde legislação que garantia que essa empresa privada ou qualquer outra empresa pública ou privada pudesse garantir essa mobilidade, não restou ao Governo outra alternativa que não seja fazer essa opção. Nos anos 2017, 2018 e 2019, não houve o problema de conectividade, antes pelo contrário, a Binter garantiu a mobilidade dos Cabo-verdianos e tendo uma Entidade Reguladora em termos técnicos e económicos, estão aqui garantidos todos os meios para que o operador fizesse o trabalho que a TACV estaria a fazer, no caso dos TACV, com um prejuízo enorme”*.

O Dr. José Luís Sá Nogueira, antigo PCA da Companhia Aérea Nacional, também é de opinião que a Companhia se encontrava numa situação muito difícil. *“Havia dificuldades da Companhia continuar a operar no mercado doméstico, na altura porque estava em dívida com o dono do avião e havia várias ameaças de paralisação, tivemos que*

*enfrentar essas dificuldades, negociar com o dono do avião para evitar, de facto, uma disrupção no mercado doméstico, ao mesmo tempo também tínhamos a dificuldade de operar no mercado internacional porque só tínhamos um avião na altura, tínhamos que procurar um segundo avião, em regime de “akme” com a tripulação, o avião, seguro que não era da Companhia, mas que alugávamos para poder sobretudo reforçar a operação no mês de julho e agosto: nós tomámos posse no mês de maio de 2016, nós tínhamos que trabalhar imediatamente e de uma forma emergencial para poder estancar as dificuldades que tínhamos na altura, mas o plano de recuperação também já previa um conjunto de ações para redução dos custos, para melhorar a eficiência da empresa, para melhorar a produtividade, para lançar um plano de mercado e tentar reduzir o défice operacional que a empresa vinha vivendo, na altura.*

*Também projetamos e tínhamos um contexto muito difícil de agir no mercado, a empresa tinha falta de credibilidade no mercado devido a vários cancelamentos de voos que vinham acontecendo antes, falta de confiança, de facto, no mercado. Tudo isso eram dificuldades para poder retomar o mercado, para nós conseguirmos retomar, sem falar na descapitalização da empresa. A empresa estava descapitalizada, não tinha crédito no mercado financeiro, sem possibilidade, praticamente, de ir à banca para contrair crédito sem o aval do Estado; não tinha um balanço atrativo; não tinha crédito no mercado financeiro. Então eram dificuldades que nós tínhamos, projetamos, inclusive, (uma das projeções que fizemos foi ir ao mercado financeiro para venda de obrigações, mas o passivo era extremamente elevado), fomos ao mercado, fizemos o “boat show” à banca, às seguradoras, conseguimos uma parte desse recurso através da bolsa de valores. Mas mesmo assim não era suficiente porque o passivo corrente era quase de 80% do passivo da empresa. Portanto, nenhuma tesouraria conseguiria aguentar com essa pressão do passivo corrente de quase 80%. Então definimos também, para 2017, os objetivos a alcançar, de forma a aproximar do equilíbrio, mas sabíamos que em dois anos era muito difícil conseguir o equilíbrio. Então é isso que foi a nossa missão nessa altura. Desde o início, de facto a situação da empresa era complicada e o Governo, portanto, em todos os contatos que nós tivemos com o acionista Estado, a ideia era reestruturar e por isso também que esse plano de recuperação previa uma forma de reestruturação da empresa, dimensionamento e preparar a empresa para a privatização. Portanto, em linhas gerais era isso que eu tinha a dizer sobre a missão.”*

Relativamente à situação financeira, em linha com os demais auditados, o Dr. José Luís Sá Nogueira é categórico em afirmar que *“O prejuízo da TACV vem de décadas, mas o capital próprio estava negativo acho que é de 9 Milhões de contos. Isso foram prejuízos acumulados ao longo dos anos. E o passivo que estava à volta de, salvo erro, cerca de 10 ou 12 Milhões de contos, quase 80% do passivo corrente”*.

Sobre a situação financeira da empresa, em maio de 2016, o Dr. Armindo Sousa, ex-Administrador da Companhia relata que quando chegou *“A empresa estava numa situação bastante delicada, tinha acabado de perder um dos aviões que estava em locação operacional, na altura, por incumprimento das suas obrigações contratuais, ... julgo que os Senhores têm conhecimento de um arresto de um avião 737 - 800, que aconteceu em Amsterdão, em fevereiro de 2016. Foi o resultado de incumprimentos sucessivos das obrigações contratuais, no âmbito dos contratos de locação operacional, que a empresa tinha assinado com o locador ARK. A empresa fechou o ano de 2015 com resultados líquidos em torno das 3.5 Milhões de contos negativos, tinha cerca de 3.7 Milhões de contos em ativos, tinha 12.2 Milhões de contos em passivo e tinha um capital próprio negativo de 8.5 (Oito ponto cinco). A empresa tinha acabado de entrar, também, em contratos de locação operacional para os aviões que operavam nas rotas domésticas, estoi a referir-me concretamente a dois aviões ATR 72 - 500, que estiveram sob contrato de locação financeira, desde 2007. Esses aviões foram adquiridos novos em 2017 (quis dizer 2007?), diretamente da fábrica e tinha também entrado num outro contrato de locação operacional de longo prazo em relação a um ATR 42 - 500, que tinha também sido adquirido em 2007 e em regime de locação financeira. A locação financeira permitiria ao fim de dez anos, que era a duração do contrato, a empresa ter a posse definitiva e sem ónus desses aviões, desde que cumprisse todas as suas obrigações contratuais. Acontecem os contratos de locação operacional em 2014 e 2015, 2014 para os dois ATR 72 - 500 e 2015 para o ATR 42 - 500. A empresa deixou de poder cumprir as suas obrigações no âmbito dos contratos de locação financeira e tinha responsabilidades acumuladas e sozinha não conseguia honrar essas responsabilidades e a solução encontrada foi uma operação que chamamos “Sale and Lease Back”, uma venda com retoma imediata em locação operacional, foi isso que aconteceu, mas a empresa resolveu uma parte dos seus problemas com essa venda e locação, mas não resolveu tudo, a seguir entrou numa situação de stress financeiro porque os contratos de locação também impunham obrigações e a empresa não estava a conseguir cumprir as suas obrigações. Sei que esteve em incumprimento dos contratos de locação financeira, continuou em incumprimento depois de vender os ativos, continuou ainda em incumprimento dos contratos de locação operacional, porque os recursos recebidos da venda foram utilizados para liquidar as obrigações dos contratos de locação financeira e poder libertar os títulos propriedade, (15mn.) para depois entrar nessa operação de venda e locação operacional. A empresa não tinha crédito no mercado, estava sob stress em diversas frentes e estivemos sob a ameaça de os aviões serem parados por instrução do seu dono, o locador. Várias vezes, tivemos que enfrentar situações de «o avião não poder sair, porque o fornecedor de combustível quer receber antes de colocar o produto» ou «estamos a dever a Euro Controle, ao controlador aéreo da Região Europeia e o avião não sai se a dívida não for regularizada». Portanto,*

*empresa esteve sob constante stress financeiro, ... essa situação já vinha de antes, como podem perceber pelas operações realizadas, eu julgo que numa situação de muita pressão, 2014, 2015 e continuou nesse stress permanente, sempre dependendo do suporte financeiro do seu único acionista, o Estado de Cabo Verde, que foi conseguindo disponibilizar, mês após mês ... e esta situação condicionou bastante o arranque da missão, condicionou os objetivos e acabou por determinar eventualmente opções que não estiveram inicialmente nos nossos planos. Nós em 2016, logo após a entrada preparámos um plano de recuperação que cobria o período de julho de 2016 a 31 de dezembro e isso para termos orientações mais a curto médio prazo até que fosse possível trabalhar a fundo um plano de negócio, um plano estratégico. Pronto, eu creio que a situação financeira encontrada pode-se resumir desta forma”.*

O Dr. Armando Sousa recua no tempo e faz uma retrospectiva das finanças da Companhia de 89 a esta parte, dizendo “entre 89 (Oitenta e nove) e a data de hoje, a empresa entrou em falência técnica pela primeira vez, no ano de 2002 (Dois mil e dois). Esta situação foi temporariamente revertida e a empresa voltou à situação de capitais próprios positivos, em 2004 (Dois mil e quatro), mas voltou a entrar em situação de falência técnica, embora os números de então não se comparassem em absolutamente nada com os números mais recentes. E desde então, desde 2005 (Dois mil e cinco) não saiu da situação de falência técnica que foi sempre se agravando, umas vezes melhorando ligeiramente, outras vezes agravando e temos a situação de falência técnica que eu referi em 2015 (Dois mil e quinze), traduzida em capitais próprios de 8.5 (Oito ponto cinco) Milhões de contos negativos. De 2015 (Dois mil e quinze) a esta parte, temos em 2016 (Dois mil e dezasseis) 9.4 (Nove ponto quatro) Milhões de contos, em 2017 (Dois mil e dezassete) 11.2 (Onze ponto dois), 2018 (Dois mil e dezoito) 13.7 (Treze ponto sete), 2019 (Dois mil e dezanove) 7.6 (Sete ponto seis), 2020 (Dois mil e vinte) 9.9 (Nove ponto nove) e já em 2020 e 2021, são estimativas, portanto, estou-me a referir a contas ainda não auditadas, sobretudo em relação a 2021..., é uma estimativa, estamos a falar de capitais próprios negativos nesta data no final de 2021, de 11.2 (Onze ponto dois) Milhões de contos. Portanto uma falência técnica, que vem desde 2005 (Dois mil e cinco) e com altos e baixos... os ativos foram também depreciando e em alguns casos com as alienações que aconteceram no período, sobretudo no período pós 2014 (Dois mil e catorze)”.

A Presidente do Conselho de Administração dos TACV, Dra. Sara Pires, analisando a situação financeira da companhia disse: *“É preciso nós percebermos que o déficit não é o resultado das operações de 2019 (Dois mil e dezanove). O déficit é o acumular de dívidas que a empresa teve desde sempre. Os saldos passam de anos em anos, nós temos dívidas para com o Fisco, Segurança Social, outras dívidas que temos ao nível de combustível, que não são de operação de 2019 (Dois mil e dezanove). Eu posso vender muito, eu posso ter uma boa receita, mas as dívidas não desaparecem. O déficit que houve em 2019 (Dois mil e dezanove) é fruto de custos operacionais de 2019 (Dois mil e dezanove); de dívidas que transitaram de anos e anos, de custos fixos, principalmente com o pessoal, portanto, não podemos resumir que se o ano teve bom desempenho a nível de vendas de receitas, se eu comparar só os custos do ano de 2019 (Dois mil e dezanove) e as receitas de 2019 (Dois mil e dezanove) aí sim, estaríamos em condições de falar sobre o desempenho de 2019 (Dois mil e dezanove). Mas quando nós analisamos os custos que vem de muito tempo, não podemos analisar e não avaliar positivamente o ano de 2019 (dois mil e dezanove)”.*

#### 4.2 Do Risco Fiscal ao Condicionamento da Ajuda Orçamental

Perante a insustentabilidade verificada nas contas da Campanha, aumentando o risco fiscal do país, colocando em causa o apoio dos nossos principais parceiros, o Sr. Vice-Primeiro-ministro, Olavo Correia, disse *“Que em 2016 havia muito desentendimento entre o Governo e alguns parceiros por causa do incumprimento do compromisso do anterior Governo (PAICV) em privatizar os TACV, plasmado nos programas de Governo e também Decreto-lei de 2002 sobre as privatizações”.*

Entendimento semelhante consta no depoimento do Sr. Ministro dos Transportes, quando afirma que *“Em 2016, aquando da tomada de posse do Governo, o Setor estava bastante caótico, com uma dívida da Companhia de bandeira a ascender os 100 Milhões de euros; com uma ameaça dos principais parceiros sobre a eminência, aliás, houve mesmo a suspensão do apoio orçamental, tendo em conta que a Companhia transformou-se num risco fiscal e risco fiscal significa dizer que muito das despesas e dos investimentos designadamente na área social estavam a começar a ser postos em causa, tendo em conta o peso da Companhia de bandeira para o erário público”.*

#### V – PARCEIRO ESTRATÉGICO PARA A PRIVATIZAÇÃO DOS TACV

O Governo desde que assumiu a governação de Cabo Verde em 2016 definiu como uma das prioridades, a reestruturação dos TACV, rumo à sua privatização.

Pois, a Companhia aérea de bandeira representava um “risco orçamental e fiscal eminente”. TACV operava porque o Estado de Cabo Verde cobria seus *deficits* financeiros, que atingiam os 30 Milhões de euros anuais, um valor insustentável para a economia de Cabo Verde, com poucos recursos financeiros.

Uma empresa sem credibilidade nacional e internacional junto dos operadores económicos e dos credores. Com uma dívida superior a 100 Milhões de euros, junto do Fisco, da Segurança Social, aos trabalhadores, de empresas de combustível, da CV Handling, ASA e nos Aeroportos Internacionais.

*Nas operações domésticas a empresa tinha dificuldades enormes em pagar os leasings dos aviões, com as ameaças permanente de cancelamento dos contratos por causa dos sucessivos incumprimentos dos TACV. No tocante às operações internacionais, permanentemente eram emitidos alertas de arresto dos Boeings, o que veio a acontecer no aeroporto de Roterdão, na Holanda, com o arresto do Boeing 737-800, representando prejuízos financeiros e um rombo na credibilidade da Companhia e do País.*

*Assim, em nota pública, em abril de 2019, o Governo fez uma resenha ao nível do processo de reestruturação da empresa aérea e das negociações em curso. Segundo a mesma “A reestruturação tinha de contar com a participação de parceiros com know-how, credibilidade, com capacidade financeira e interesse em investir em Cabo Verde no Sector dos Transportes Aéreos (STA); seria a melhor via de se precaver eventuais custos económicos que uma liquidação total da empresa representaria para o País”.*

Nesta missiva, o Governo alegou que *“Diante da já conhecida situação financeira deficitária da Companhia aérea de bandeira nacional há anos e visando colocá-la em boas condições para a sua privatização, o Governo decidiu avançar com um ambicioso programa de reestruturação da empresa em maio de 2017”.* Relembrando que em agosto de 2017 deu-se início a uma parceria entre o Estado de Cabo Verde e o Grupo Icelandair *“Um grupo com experiência internacional reconhecida e com know-how em matéria de aviação comercial”.*

*Acrescentando que outra grande vantagem da parceria estabelecida com o Grupo Icelandair passa pelo facto de este ter montado o Hub aéreo da Islândia “Tendo este se tornado a plataforma de distribuição de passageiros e cargas entre o norte da Europa e os Estados Unidos da América”.*

O Governo informou nesta altura que a 27 de julho de 2018 a Loftleidir Icelandair submeteu ao Governo de Cabo Verde uma proposta vinculativa para a aquisição de 51% das ações dos TACV, tendo posteriormente proposto utilizar como veículo de aquisição da referida participação a sua participada, a Loftleidir Cabo Verde. Informando também ao Governo que era uma empresa detida em 70% pela Loftleidir Icelandair EHF e em 30% por empresários islandeses com experiência no sector da aviação. Pressupostos assumidos pelo Governo e que vieram a ser mesmo concretizados com a assinatura do contrato entre o Governo e a Loftleidir Cabo Verde.

Com esses desenvolvimentos marcava-se, assim, “um momento histórico” para Cabo Verde, que assegurando a continuidade da Companhia de bandeira e deu um passo importante para a materialização do Hub aéreo com base no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral na ilha do Sal.

Assim, a opção estratégica do Governo de Cabo Verde, permitiu salvaguardar postos de trabalho permitindo certamente a possibilidade de ganhos enormes ao país nos mais diversos sectores da economia com a aceleração da implementação do Hub. O país terá um maior número de conexões aéreas com o mundo para suportar o desenvolvimento do turismo, bem como uma maior proximidade entre Cabo Verde e a nossa comunidade de imigrantes.

A implementação do *Hub* proporcionou um vasto leque de oportunidades para as empresas de gestão aeroportuária, de abastecimento em *fuel* e de *handling* no Aeroporto Internacional do Sal, entre outros, criando, assim, oportunidades de negócios e, consequentemente, “novos postos de trabalho”.

*“Com o fecho deste processo o Governo mostrou a sua satisfação por estar a cumprir um dos seus importantes compromissos com os Cabo-verdianos. Transformando as nossas belas ilhas e metodicamente realizando este objetivo para o bem do país.”*

#### VI – ENQUADRAMENTO DE ATIVIDADES DAS AUDIÇÕES REALIZADAS

Houve colaboração total das personalidades identificadas e convidadas pela CPI-TACV, para prestarem depoimentos e esclarecimentos para uma perceção cabal relativa à privatização dos TACV e sua saída dos voos domésticos. Personalidades essas que estiveram, direta ou indiretamente, envolvidos no processo em causa.

No uso da faculdade conferida pelo artigo 147.º da Constituição da República, e dos artigos 17.º e 18.º do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares, definido pela Lei n.º 110/V/1999, de 13 de setembro, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 5/VI/2001, de 17 de dezembro, a CPI-TACV preparou, previamente, na sua reunião ordinária 21 abril de 2022, a audição a várias personalidades e entidades, na sua maioria com responsabilidade na gestão dos TACV conforme a lista anexa. (anexo 5).

Anotar que, as audições foram realizadas presencialmente na cidade da Praia, na sala multiusos da Assembleia Nacional e também na ilha do Sal. De igual modo, convém destacar que os Deputados que fazem parte desta CPI-TACV em alguns momentos e por razões diversas tiveram que participar via plataforma digital.

Na sequência de cada audição os Técnicos Parlamentares, indicados previamente, faziam um relatório descritivo de cada audição, com as perguntas dos Deputados, membros da Comissão Parlamentar do Inquérito (CPI), e as respetivas respostas dos auditados, como já se referiu acima, serviram de base para a elaboração do presente relatório.

Finalmente fazer constar que, no presente resumo das audições, algumas de muitas passagens, foram extraídas de forma taxativa das transcrições dos Relatórios dos depoimentos dos auditados, para que as narrações possam ser mais fidedignas e realistas possíveis.

## VII. AS GRANDES DECISÕES

### 7.1 Meandros da Decisão da Privatização

A privatização dos TACV é um assunto que se arrasta desde os anos 90 do século passado. Os Governos, no passado, sempre puseram sobre a mesa a necessidade de se privatizar os TACV, não só, pela complexidade do Setor e pela necessidade de se garantir a sustentabilidade, mas também pelo facto de as exigências do mesmo não se compaginarem com o figurino de gestão das empresas do Setor Público Estatal (SPE). Pesem embora várias demandas neste sentido, sem sucesso. É preciso observar a dificuldade que é levar à mesa de negociação, para a privatização, uma empresa cujas demonstrações financeiras apresentam no seu histórico somatórios de prejuízos que se acumulam de ano para ano e ao ponto de os ativos totais serem insuficientes para cobrir os passivos. Para agravar ainda mais as hipóteses de se abordar a questão com alguma segurança, o país foi confrontado com a questão do risco fiscal, levando a uma dramática situação de se deparar com o posicionamento dos parceiros de desenvolvimento em ponderar ou até condicionar apoios orçamentais por causa dos TACV. Por estas e outras razões, e em observância aos objetivos da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), procurámos entender os meandros deste processo e perceber se o processo foi feito com transparência ou não, através dos depoimentos dos vários auditados. O Vice-Primeiro-ministro e Ministro das Finanças, entidade que tutelou o dossier, no seu depoimento, afirmou que “A privatização dos TACV foi assumida desde sempre como uma das prioridades do atual Governo da República de Cabo Verde e também pelos Governos anteriores que não conseguiram a privatização, tendo em conta os riscos orçamentais e fiscais inerentes para a empresa”.

O auditado explicou o processo de privatização nos seguintes termos: “Em 2016, quando o MPD assumiu o Governo, a ajuda orçamental estava congelada pelo Banco Mundial (BM) por causa do tema que tem a ver com os TACV”. Disse que “o Governo de Cabo Verde saiu das urnas em 2016 acredita que a reestruturação da empresa com comparticipação de parceiros externos com know-how e capacidade financeira poderiam e podem ser a melhor via para a edificação em Cabo Verde de um Hub de Transportes Aéreos com capacidade para criar oportunidades para a economia Cabo-verdiana e melhorar a nossa balança de pagamentos e aumentar o potencial de crescimento da nossa Zona Económica. Concluindo que este conceito continua válido para Cabo Verde e que Governo tem de continuar com a sua ambição de fazer de Cabo Verde um Hub de Transportes Aéreos que engloba a gestão aeroportuária, a gestão das empresas que estão no setor aéreo, bem como uma forte aposta no reforço do quadro legal, concretamente o quadro de regulação.

*Frisou que foi “a situação financeira deficitária da empresa, de uma situação de falência técnica, com capitais próprios negativos acumulados em Milhões de contos e com todos os aviões sob arresto (tanto os ATR’s como os Boing), obrigou o Governo do MPD a acelerar todo o processo de privatização que foi iniciado em maio de 2017, ou seja, 15 anos após a aprovação do Decreto-Lei n.º 30/2002, documento este aprovado pelo PAICV”.*

Referiu que “todo o processo de privatização dos TACV foi feito dentro de um quadro legal aprovado pelas instâncias competentes da República de Cabo Verde, nomeadamente a Lei de Bases das Privatizações, o Decreto-lei n.º 30/2002 e um conjunto de Resoluções aprovadas e publicadas no Boletim Oficial. Reforçou dizendo que todo foi respeitado todo o quadro legal que balizou todo o processo de privatização dos TACV”.

*Continuando, “o Sr. Ministro Olavo Correia disse que na sequência da aprovação do Decreto-Lei e da Resolução em 2017, o Conselho de Ministros, em 30 de maio, autorizou os Ministros das Finanças e da Economia a fazerem aprovar em Assembleia-Geral o plano de reestruturação dos TACV para implementação imediata do seu Conselho de Administração e também para reestruturar o negócio internacional com vista à sua futura privatização. De igual modo, foi autorizado aos referidos Ministros identificar um parceiro estratégico, negociar acordos de intenções e memorandum, e fazer aprovar em Assembleia-geral todas as medidas necessárias para criar as condições para a implementação do plano de reestruturação da empresa”.*

Esclarecendo que “Em abril de 2017 foi celebrado um memorandum, elaborado pelo Icelandair Group com o Governo de Cabo Verde. Este memorandum visava a possibilidade de Icelandair apresentar um plano de negócio para reestruturar os TACV e ajudar esta, através de um contrato de gestão. O Contrato de Gestão com a Loftleidir Icelandair foi assinado em 10 de agosto de 2017, por um período de 1 ano e visava o processo de reestruturação dos TACV, por forma a prepará-la para privatização, mas também, de apresentar um plano de negócio que incluía um plano progressivo de disponibilização das aeronaves para atividades da TACV pelo potencial parceiro. O Sr. Ministro Olavo Correia disse ainda que “De acordo com as informações de mercado, o Grupo Icelandair, tem experiência internacional reconhecida e com know-how em matéria de aviação comercial. Outra grande vantagem da parceria estabelecida com o Grupo Icelandair, segundo o auditado “Passa pelo facto de este ter montado o Hub Aéreo da Islândia, tendo este se tornado a plataforma de distribuição de passageiros e cargas entre o norte da Europa e os Estados Unidos da América”.

É nesta sequência, frisou o auditado “*Que em setembro de 2017 foi aprovado o processo de privatização do capital social dos TACV e o caderno de encargos e publicado através do Decreto-lei n.º 45/2017. Esse Decreto-lei tem muitas semelhanças com o Decreto-lei aprovado em 2002 pelo Governo do PAICV, sublinhou, nomeadamente no que tange a venda direta, destacando que este procedimento já tinha sido previsto no Decreto-lei de 2002. Explicou ainda que “O Decreto-lei de 2017 previa a venda direta de referência a investidores nacionais de ações até 39% do capital social, uma venda direta de referência a um parceiro estratégico até 51% do capital social e 10% para a Diáspora Cabo-verdiana e para os colaboradores da empresa”.*

*Continuando, disse que “A 27 de junho de 2018 a Loftleidir Icelandair submeteu ao Governo uma proposta vinculativa para aquisição de 51% das ações da TACV tendo proposto utilizar como veículo de aquisição da referida participação a sua participada, a Loftleidir Cabo Verde, algo que mereceu a não objeção do Governo a 23 de novembro de 2018. Explicou ainda a Loftleidir Cabo Verde é uma empresa detida em 70% pela Loftleidir Icelandair e em 30% por empresários islandeses com experiência no Sector da Aviação Civil”.*

Dando continuidade à sua intervenção inicial, o Sr. Vice-Primeiro-ministro e Ministro das Finanças, Dr. Olavo Correia, “*avançou que através da Resolução n.º 92/2018, de 4 de setembro foram definidas as condições formais e concretas de venda de ações representativas de até 51% do capital social dos TACV ao parceiro estratégico identificado, ou seja, a Loftleidir Icelandair, pertencente ao Grupo Icelandair para efeito de celebração do contrato e consequente processo de privatização”.*

Avançou ainda que “*Para o efeito o Governo, nos termos do quadro legal, criou uma Comissão de negociação em relação a todo o processo de contratação e venda dos 51% das ações da TACV. A Comissão era composta por uma equipa nacional que tinha assessoria externa na área jurídica e na área económica e financeira e que negociou e preparou toda a proposta. A Comissão preparou um relatório que recomendava ao Governo a venda dos até 51% do capital social dos TACV, pelo montante proposto e nas condições que constavam da proposta submetida ao Governo pela Comissão de avaliação.*

Nesta sequência, “*avançou o auditado que a Icelandair deu ao Governo uma Carta de conforto para suportar toda a operação que a Loftleidir Icelandair pretendia realizar”.*

Precisou que “*a Comissão/Equipa de avaliação e negociação era constituída por elementos da UASE – (Unidade de Acompanhamento do Sector Empresarial do Estado), representantes do Ministério do Turismo e Transportes e contou com a assessoria jurídica da Brown Rudnick, assessoria especializada na área económica e financeira da American Price e assessoria técnica de uma empresa especializada em avaliação de empresas, que fez também toda a avaliação e suporte da operação de venda dos 51% da empresa – TACV”.*

Para o Ministro do Turismo e Transportes, Dr. Carlos Santos: “*O processo de privatização é um processo claro e transparente que começou em 2002 através do Decreto – Lei n.º 30/2002, de 19 de dezembro que autoriza, a privatização, por venda direta de 51 por cento”.*

### 7.2 Reestruturação da TACV para Efeitos de Privatização

#### 7.2.1 Separação das Operações Domésticas do Negócio Internacional

Sendo uma empresa altamente deficitária, com os passivos a consumirem a totalidade dos capitais próprios da empresa, portanto tecnicamente falida, para se avançar com o processo de privatização teve-se de passar obrigatoriamente por um processo de reestruturação/saneamento. Face aos argumentos sobejamente apresentados e discutidos, não existia outro caminho. A reestruturação, como praxis, em contexto desta natureza, levam os decisores a tomarem e enfrentarem um conjunto de grandes e decisões desafiadoras.

Uma das decisões que o então Governo teve de tomar tem a ver sobretudo com a separação das operações domésticas das operações internacionais. A audição efetuada ao Ministro do Turismo e dos Transportes, Dr. Carlos Santos, nos elucida face à situação encontrada e tendo em conta os prejuízos acumulados registados, situação intransponível dado à exiguidade do mercado, ou seja, o mercado Cabo-verdiano não consegue comportar mais do que um operador sem acarretar prejuízos. Um outro elemento importante que suportou a tomada desta decisão prende-se precisamente com a existência de um operador no mercado doméstico, a Binter, que vinha garantindo a conectividade entre as ilhas. O depoimento do Ministro, Dr. Carlos Santos, justifica esta decisão, conforme se segue: “*O Governo decidiu, no sentido de fazer uma reestruturação da Companhia de bandeira e focar nos voos internacionais tendo em conta que na altura existia uma Companhia Binter com a licença de operador aéreo, e perante, os prejuízos que a Companhia de bandeira tinha também nos transportes domésticos (de 2011 a 2016) o défice dos TACV nos transportes aéreos domésticos ascendia a 500 Mil contos por ano.*

*Também perante a iminência de as aeronaves serem arrestadas, como já tinha havido os avisos vindo dos donos dos aviões e perante a iminência de um corte das ajudas externas, o Governo não tinha outra*

*alternativa. Estes dados são, por si só, suficientes para demonstrar que a situação não era boa. É perante a oferta da Binter de fazer a conectividade e de garantir o direito constitucional de mobilidade dos cabo-verdianos e tendo Cabo Verde legislação que garantia que essa empresa privada ou qualquer outra empresa pública ou privada garantisse essa mobilidade, não restou ao Governo outra alternativa que fazer essa opção. Nos anos 2017, 2018 e 2019, não houve o problema de conectividade, antes pelo contrário, a Binter garantiu a mobilidade dos cabo-verdianos e tendo uma Entidade Reguladora em termos técnicos e em termos económicos, estão aqui garantidos todos os meios para que o operador fizesse o trabalho que a TACV estaria a fazer, no caso da TACV, com um prejuízo enorme”.*

O Vice-Primeiro-ministro e Ministro das Finanças, Dr. Olavo Correia, esclareceu também: *“No caso em concreto, disse que estudos feitos ao mercado Cabo-verdiano para os Transportes Aéreos inter-ilhas, conclui-se que dificilmente o mercado comporta mais do que uma Companhia para voos regulares. Referiu ainda que os dados apresentados dizem que se não forem transportados 350 mil passageiros por ano dificilmente uma empresa será rentável e que não há monopólio de júri em Cabo Verde existindo, sim, um monopólio de facto porque o mercado é pequeno e não permite que tenhamos várias empresas a operar no Setor com rentabilidade.*

*É nesse quadro que se referiu ao analisar o mercado doméstico Cabo-verdiano que apresentava por ano um prejuízo de cerca de (Quinhentos Mil contos) e com todos os avisões da TACV sob ameaça de arresto e na altura estando uma empresa em condições de fazer aquela operação, com qualidade, com segurança, com base em preços regulados pela AAC, decidiu-se sair da operação doméstica, passando a BINTER a fazer aquela operação e com muito sucesso, sublimou. Por exemplo, avançou que em 2017 foram transportados 276 mil passageiros, em 2018, 421 mil e em 2019, 374 mil passageiros”.*

Para concluir, frisou a bondade e a dimensão dessa decisão: *“Quanto à saída dos TACV dos voos domésticos e com a entrada da BINTER no mercado, entendeu-se que Cabo Verde saiu a ganhar com esta operação, nomeadamente, com a poupança de 500 Mil contos anuais que estão sendo canalizados para outros Sectores.*

### 7.2.2. Criação da Empresa NEWCO – Âmbito

Uma empresa com enormes passivos e face às características do mercado Cabo-verdiano e à própria especificidade do negócio, os TACV na situação em que se encontrava - era muito difícil de se conseguir atrair um parceiro que quisesse colocar o seu dinheiro em risco neste quadro. Assim, foi necessário desenhar uma solução que pudesse viabilizar a empresa e torná-la minimamente atrativa e passível para se apresentar a uma mesa de negociação para efeitos da privatização. É neste sentido que o Governo optou por constituir uma empresa com a missão de gerir os seus passivos. O Sr. Vice-Primeiro-ministro e Ministro das Finanças explicou à Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) que *“Com a assessoria prestada pela Brown Rudnick, o Governo definiu uma estratégia para o processo de reestruturação da dívida dos TACV que em 2017 já tinha ultrapassado os cem milhões de euros e essa dívida não poderia ser comprada pelas empresas interessadas. Para tal, criou-se uma entidade denominada de NEWCO que é uma entidade detida 100 % pelo Estado de Cabo Verde, para a qual as dívidas dos TACV seriam transferidas após negociação com os credores e fornecedores. Disse ainda que o Governo conseguiu um hardcarr de quase 30% do montante da dívida total dos cem milhões de euros e os cerca de setenta Milhões de euros foram para o balanço da NEWCO e consta do relatório de contas da empresa”.*

Paralelamente à audição do Sr. Vice-Primeiro-ministro e Ministro das Finanças nesta matéria, foi igualmente auditado, em sede da Comissão de Inquérito Parlamentar (CPI), o Administrador da NEWCO – Sociedade de Resolução de Créditos, SA, Dr. Sandeney Fernandes.

Segundo o auditado *“O grosso das dívidas são compromissos financeiros, assumidos junto da Banca, dá-nos antecedentes, a própria criação da NEWCO o período que diz respeito ao mandato dos Conselhos de Administração da TACV de anos atrás, dívidas na altura de longo prazo para financiar a atividade da empresa, mas que no entanto, derivado da situação económica e financeira em que se encontrava a empresa e a sua incapacidade operacional de fazer face e gerar “cash-flows” para pagar os seus compromissos. As dívidas foram acumuladas ao longo dos anos. O processo de reestruturação da empresa e colocar em cima da mesa o processo de saneamento financeiro começou praticamente, no início de 2016, dado à situação económico-financeira da TACV na altura. Há orientações e decisões governamentais tomadas e constantes dos quadros legais, diretivas do Governo e logo em 2016/17, o Conselho de Administração, na altura, recebeu o mandato para preparar a empresa para a sua reestruturação e colocou-se, igualmente, um plano de redimensionamento quer do pessoal quer a nível do saneamento financeiro dada a situação insustentável do passivo que a empresa tinha no seu balanço e/ou demonstração financeira que logo a colocava numa situação líquida negativa, ou seja, capitais próprios negativos e um elevado passivo, basicamente aquilo que eram as perspetivas de privatização desde 2002. Mas, claramente nenhum privado em nenhum negócio que faz de aquisição de participação social, normalmente, quando temos capital próprio negativo e um elevado passivo, ou seja, faz com que o valor da empresa de fato seja negativo, nenhum privado compra uma empresa com o volume de passivo e com a situação líquida existente na altura. Daí a situação de criar a “NEWCO” para que assumia parte substancial do passivo e que*

*diante do rearranjo contabilístico com a passagem do passivo da TACV para a “NEWCO” a situação económico-financeira da empresa se torne mais sólida e capaz de ser e ter uma estrutura de balanço credível para que possa ser possível convencer a Banca a financiar a empresa mesmo com a necessidade de suporte financeiro do Estado. Isto é basicamente a estratégia, as dívidas efetivamente foram passadas para a “NEWCO” e essas remontam a períodos antecedentes a 2016, que durante 2017 a 2019, através de uma empresa de consultores de Reino Unido, foi feito por um período longo de negociação para convencer os credores a fazer a transferência da dívida para a “NEWCO” mas diante de um processo de pedido de perdão, efetivamente, isto para que os credores possam perdoar parte significativa – estamos a falar em perdões – na ordem de 30% a 40% por credores desse valor, sim, assumido pelo Estado permitindo que a empresa ficasse na altura com um passivo dos TACV já na altura, em fase de preparação, já em finais de 2019, fala-se de um passivo dos TACV apenas de 10,3 Milhões de contos, quando, por exemplo em 2018, estávamos a falar em quase 16 Milhões de contos.”*

### 7.2.3 Recursos Humanos VS Reestruturação

O redimensionamento de qualquer empresa passará seguramente pelos ajustes e adaptação à realidade do momento. A par dos aspetos financeiros, os recursos humanos também foram alvo de ajustes e adaptações.

Neste particular, a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) procurou compreender como decorreu todo o processo, auscultando de entre outros, o técnico de recursos humanos da companhia, o Dr. Artur Barbosa, que explicou como o processo decorreu no estrito cumprimento da Lei e que a Companhia continua com excesso de pessoal apesar dos resultados conseguidos com o processo de reestruturação implementado. De acordo com o mesmo *“A política de reestruturação é à semelhança daquilo que foi feito nos anos anteriores. Que quando entrou na empresa em 2014, antes da reestruturação da CVA, eram 800 pessoas e hoje são 204 pessoas. Que ao longo desse período foram feitos programas de desvinculação voluntária quer seja por mútuo acordo, quer por pré-reforma. Que na área operacional são 37 pilotos e 61 assistentes de bordo, sendo muitos trabalhadores para apenas um avião. Que o trabalho é feito de acordo com o programa já existente, sempre de acordo com os “players”, quer seja o representante dos sindicatos ou o representante dos trabalhadores; que os critérios a serem definidos são avaliados em conjunto, incluindo aqueles que não são sindicalizados”. Disse ainda que relativamente à política de Recursos Humanos “seguem toda a Legislação Cabo-verdiana, respeitando os direitos dos trabalhadores. Que existe uma nova política organizacional que norteia cada função”.*

*Sobre os questionamentos respondeu ainda que, em relação a contratação, fechou no passado dia 31 de maio de 2022 um concurso de recrutamento de técnico de Revenue Management que são funções difíceis de encontrar no mercado de trabalho e que mesmo dentro da empresa não foi possível fazer uma mobilidade interna para encontrar trabalhadores que pudessem desempenhar essas funções. Pelo que a contratação fez-se necessária para dar respostas às necessidades, principalmente, na área comercial. Prosseguiu dizendo que “Em relação a despedimentos coletivos existe um trabalho com informações mais concisas que permitem dar uma melhor informação. Que neste momento, na área operacional os números de efetivos como os comandantes, copiloto, assistente de bordo, chefes de cabine, para apenas um avião, é insustentável. Pois, segundo o auditado, é necessário haver outro caminho para seguir porque senão a empresa fecha. Concluiu dizendo que não há como sustentar um avião com os encargos do pessoal operacional”.*

A PCA da TACV, a Dr. Sara Pires, também foi inquirida sobre esta matéria e que na sua resposta disse *“Relativamente à situação da empresa e em relação aos trabalhadores, dizer que a realidade dos TACV; - os TACV são uma empresa que desde sempre teve muitos trabalhadores -, eu não posso falar do passado e dizer que na altura tinha trabalhadores a mais, porque não conheço a realidade da altura, mas eu lembro-me que em 2008 (Dois mil e oito), quando veio a gestão do “canadiano”, a empresa tinha 800 (Oitocentos) trabalhadores e despediram mais de metade dos trabalhadores. Já nesta altura era considerada uma empresa que tinha trabalhadores a mais e que não produzia ao ponto de ter esse número de trabalhadores. Foram feitas várias reestruturações, a última reestruturação, foi feita em 2017 (Dois mil e dezassete), iniciou em 2017 (Dois mil e dezassete), uma reestruturação que teve o financiamento do Banco Mundial. Existe uma “Resolução” sobre a reestruturação, a Resolução nº 47 de 2017 (Dois mil e dezassete) e tem-se estado a dar cumprimento a essa Resolução, nós fechamos esse processo agora a 30 (trinta) de março”.*

### 7.2.4 Dos Acordos e Investimentos entre os Parceiros

De igual modo, os processos com esta magnitude, geralmente são suportados por acordos que emanam posições e interesses das partes, salvaguardando os princípios da transparência, o escrutínio dos acordos estabelecidos entre os acionistas, designadamente, Estado e o parceiro, neste caso, a Icelandair, em sede da Comissão de Inquérito Parlamentar (CPI).

Neste sentido, o auditado, Dr. Armindo Sousa, afirmou *“Terá havido um entendimento no âmbito da negociação do acordo de privatização, os dois acionistas injetaram na empresa, logo a seguir à privatização 12 Milhões de dólares, (desculpem, em todo o caso é o número dos relatórios e contas precisam...) Doze milhões de dólares foram acordados, injetados*

como parte do financiamento do plano de negócio. Esse valor foi dividido em partes proporcionais à participação social dos dois novos grandes acionistas, nessa altura não tinham ainda entrado os trabalhadores e a Diáspora, portanto o Estado, 49%, Loftleidir Cabo Verde 51%, a outra parte do Financiamento do plano de negócio, seria conseguido através da banca. O Estado emitiu um aval para um financiamento de 22 Milhões de euros, assumindo o Estado, a responsabilidade de garantir 49%, desse montante, a outra parte foi garantida em 75% pela empresa, por constituição de um depósito colateral, ou seja 75% de 51% de 22 milhões de euros, foram garantidos por depósito colateral e há um risco que a instituição financeira assumiu, que representa 25% de 51% de 22 Milhões de euros, está claro? Portanto, o Estado garantiu 49% de 22 Milhões por aval, a empresa garantiu 75% de 51%, por depósito colateral, utilizou os seus próprios recursos para dar uma garantia ao banco ...” (...) “Nós, a própria TACV, garantiu parte do financiamento e depois esses recursos foram utilizados recentemente na liquidação, em 2021, no quadro do contrato, portanto daquele empréstimo que esse depósito garantia, certo? A empresa liquidou esse financiamento, ...” (...) “Não liquidou na totalidade, mas obviamente, o depósito não cobria a totalidade, tivemos de ir buscar o diferencial que eram de dois ou quatro milhões outros recursos. (...)” “No início de 2020 ainda não tínhamos, ainda ninguém sabia que a pandemia ia causar o que acabou por causar à aviação em todo o mundo, os acionistas, os parceiros chegaram a tomar uma decisão de financiar, assegurar um novo financiamento à empresa, um financiamento de 12,25 Milhões de dólares. O Estado emitiu um aval no valor de seis milhões de dólares, a Loftleidir Cabo Verde constituiu um depósito colateral no valor de seis milhões e duzentos e cinquenta mil dólares para garantir a outra parte desse empréstimo. Mais tarde, já no contexto da pandemia ou ainda antes da entrada no contexto da pandemia, há um novo financiamento de cinco milhões, já a empresa está mesmo em cima do momento da suspensão da operação, o Estado garantiu essa operação de cinco milhões de dólares e desde então tem sido o Estado a suportar os financiamentos, incluindo uma parte do financiamento da retoma. O acordo de março estabeleceu as condições de financiamento da retoma em que a empresa iria contrair um empréstimo de 12 milhões de euros, com o aval do Estado, mas ficava o acionista Loftleidir Cabo Verde com a responsabilidade de mobilizar um financiamento ou operação, tinha que mobilizar recursos no valor de 30 Milhões de dólares. Isso, obviamente, não tinha acontecido no momento da rotura, mas havia um calendário que isso ia acontecer, no momento da rotura já havia acontecido ou não, não sabemos precisar.”

Visando a confirmação dos factos anteriormente relatado, é chamado o Sr. Vice-Primeiro-ministro e Ministro das Finanças, Dr. Olavo Correia, a prestar o seu depoimento sobre o assunto, que sumariamente disse “Quando se deu início a privatização a Loftleidir injetou cerca de 6.1 Milhões de dólares americanos e o Estado de Cabo Verde entrou com 5.8 Milhões de dólares americanos e o resto foi empréstimos bancários avalizados pelas partes junto do Sistema Financeiro Cabo-verdiano (SFCV) para que a empresa conseguisse iniciar o seu plano de expansão. Disse ainda que a partir de 2019 os aviões ficaram em terra e os custos foram assumidos em Cabo Verde pelo Estado de Cabo Verde”.

### 7.2.5 Privatizar TACV – Uma Decisão Necessária e Acertada

A privatização dos TACV foi a melhor solução encontrada para salvar a Companhia, garantir os postos de trabalho bem como restabelecer a relação com os *players* do Setor, e, sobretudo recuperar a confiança dos parceiros de desenvolvimento que haviam congelado o pacote de ajudas financeiras destinados ao país, devido ao risco fiscal que a Companhia já estava a representar. Os auditados no âmbito desta Comissão Parlamentar do Inquérito (CPI) são unânimes em considerar que a privatização foi a melhor solução, tendo em conta que uma das alternativas apontava para a liquidar a Companhia. O Vice-Primeiro Ministro e Ministro das Finanças, Dr. Olavo Correia, no seio da Comissão Parlamentar do Inquérito (CPI) explicou como o processo foi desencadeado. O mesmo foi precedido de estudos que mostravam que os únicos ativos da empresa eram os imóveis que ficaram na posse do Estado. Nas suas afirmações disse que “O relatório de avaliação feito pela empresa americana Delfin and Feels, mandado realizar em março de 2018 pelo Governo, consta que a TACV era uma empresa falida economicamente e financeiramente, sem nenhum valor no mercado, com capital próprio negativo, com um passivo suportado pelos acionistas da empresa, com um staff completamente desmotivado, com todos os aviões sob ameaça de arresto (tanto os Boings como os ATRs), lembrando que os aviões que estavam prestes a serem património da empresa, foram vendidos e alugados em condições desfavoráveis e como a empresa não pagava a renda, os mesmos estavam sob arresto. O valor da TACV era praticamente os imóveis que a empresa tinha e que ficaram na posse do Estado com a privatização”. É este o quadro que segundo o auditado, “a TACV apresentava em 2016 e que com a privatização começou a dar os seus frutos, mas com a chegada da pandemia tudo se alterou, mas, sublinhou, que a ideia de fazer de Cabo Verde um Hub aéreo mantém-se viva e que deve-se persegui-la para o bem da economia cabo-verdiana”.

## VIII. PRIVATIZAÇÃO DA TACV-CV Vs GANHOS ALCANÇADOS

Na sua audição, o Comandante Antolivio Martins, Account Manager da TACV, considerou que “Em relação à TACV privado e a TACV Estado é difícil porque não se consegue prever o futuro. O plano era ter quatro aviões em 2019, mas operou-se sete, cinco 757, um 737 e um ATR. Houve um aniversário da ASA onde se fez um pequeno Summit no IRH e todos ficaram maravilhados porque havia sete aparelhos da TACV ao mesmo tempo chegando do Brasil às 8:00 da manhã e havia o ATR para fazer a ligação dos passageiros que iam para Lisboa e para

a Praia, mais os aviões da Binter. A placa do Sal estava repleta dos aviões nacionais. Disse estar a falar do primeiro ano de operação em menos de 12 meses, ou seja, de março a dezembro, portanto o volume de passageiros que chegavam ao aeroporto do Sal não dava vazão, não tinha capacidade. Isto é falar de cinco e seis aviões, por isso comparar isso com a TACV pública é difícil, precisamente por serem modelos de negócio completamente diferentes. Estamos a falar enquanto privado. Ainda que o modelo Hub veio provar ser o modelo ideal para as nossas ilhas, principalmente pelo volume que conseguiu criar. Chegou-se a ter voos para Lisboa wing-to-wing, ou seja, dois voos para Lisboa ao mesmo tempo o 757 com 193 passageiros e um 737 com 130 passageiros, portanto tudo isso gerado pelo Hub em nove meses, sem um grande investimento em marketing, foi o mínimo dos mínimos com a empresa ainda a se reestruturar, foi um ano muito intenso parecendo mais que um ano. Não considera justo comparar a TACV no modelo Hub e o modelo Estado, Cabo Verde não tinha capacidade pelo número de aviões e no mercado cabo-verdiano estamos a falar de quinhentos mil onde cem mil tem o poder de compra e cinquenta mil com real necessidade de viajar, portanto é injusto fazer essa comparação”.

Reforçou ainda que “enquanto accountable manager nenhum avião voou mais de 24h sem voar, chegavam a Cabo Verde certificavam e voavam logo de seguida, portanto esse custo foi completamente erradicado e que no passado o avião chegava a estar quase um mês sem voar, à espera do processo de certificação.

### 8.1 Impactos ao Nível da Economia Nacional, do Tráfego e Outras Externalidades

Ao longo da Comissão Parlamentar do Inquérito (CPI) foi possível registar a opinião unânime sobre a assertividade da decisão de se privatizar a Companhia de bandeira e em afirmar que se não fosse a pandemia a empresa não só estaria num outro patamar, bem como os sectores conexos que já estavam a receber as externalidades do Hub, montado na ilha do Sal. Para o Sr. Vice-Primeiro-ministro e Ministro das Finanças, Dr. Olavo Correia “O processo de privatização já estava a dar frutos em 2019, basta vermos os dados do relatório do Banco de Cabo Verde que diz que “a balança corrente em 2019 registou, pela primeira vez na história económica recente do País, um excedente do PIB e reservas oficiais, passaram a garantir 6.9 meses de importação de bens e serviços” o que demonstra o impacto da operação, isto tendo em conta a externalidade que a privatização dos TACV trouxe para a economia cabo-verdiana”. Seguidamente, enumerou outros ganhos com a operação:

- Registou-se um aumento do número de passageiros transportados em 96% de 2018 para 2019, passando de 151 mil para quase 300 mil passageiros;
- As descolagens aumentaram em 110%, de 1.540 em 2018 para 3.200 em 2019;
- O parque de aviões aumentou atingindo 6 aviões em dezembro de 2019;
- Conexão com 11 cidades interligando 3 Continentes;
- A operação contribuiu diretamente com o aumento do volume de negócio da ASA em 14%. Aumentou-se também a prestação de serviços da Aeroportos e Segurança Aérea (ASA) em mais de 300.000 mil contos de 2018 para 2019;
- As petrolíferas aumentaram a venda de combustíveis em mais de 8%, com todos os ganhos daí advenientes para o Estado em termos de impostos e outros;
- Manutenção de empregos para os trabalhadores, negociando também um processo de reforma antecipada;
- Criou-se vários empregos qualificados e bem remunerados nos sectores a montante e a jusante;

Na sequência, o Sr. Vice-Primeiro-Ministro e Ministro das Finanças, Dr. Olavo Correia, disse “Cabo Verde estava num bom caminho com a opção de privatização dos TACV e a edificação do Hub em Cabo Verde, particularmente, na Ilha do Sal é o caminho certo. Acredita ser este (Hub) o caminho certo para a diversificação da economia Cabo-verdiana, para a criação de empregos qualificados e bem remunerados para os jovens, é o caminho para a internacionalização da economia Cabo-verdiana, caminho esse que foi interrompido pela pandemia da Covid-19, mas é preciso retomá-lo com as adaptações necessárias para o bem de Cabo Verde”.

Adicionalmente, o Sr. Ministro do Turismo e dos Transportes, Dr. Carlos Santos, reconfirma os dados anteriormente apresentados, reforçando os ganhos que a privatização estava a proporcionar à Companhia e ao país. Nas palavras do mesmo “a Companhia já tinha transportado cerca de 295 mil passageiros, já estava a fazer voos para 11 (onze) cidades de três Continentes, ou seja, estava a decalcar o modelo que a Icelandair fez, com sucesso, no Atlântico Norte entre a América do Norte e a Europa, havia a perspetiva para abrir para outras rotas, para cidades do Sul do Brasil. O Sul do Brasil, onde estão os Estados com poder de compra mais elevado, já havia, da parte da CVV, maior operador turístico, à vontade detrás isto, estamos a retomar estes contactos de trazer turismo do Brasil. (...) Outras externalidades positivas, registamos, por exemplo, o aumento

de vendas das empresas de comercialização de combustíveis. Só uma das empresas teve um aumento de 25% das suas vendas; verificamos também a nível do catering das receitas da ASA, do aumento do número de trabalhadores da CV handling que ascendeu a cerca de 9%. Tudo isto são externalidades positivas que compõe aquilo que querem fazer que é o Hub do Sal que não se circunscreve ao aeroporto. É um setor que pode crescer e que tem os seus efeitos a nível dos serviços da ilha do Sal e as outras ilhas. Se desenvolvermos o Stop Over (curtas estadas na ilha do Sal) que era um dos objetivos intermédios nas outras ilhas, à semelhança daquilo que se transformou Lisboa, nos últimos 7 anos, com uma enchente de turistas, nós estaremos a puxar pela agricultura porque estaremos a aumentar o consumo dos hotéis, estaremos provavelmente a aumentar também o consumo na área comercial, com lojas francas, estaremos a aumentar a construção civil que alias, o setor da construção civil teve um aumento de 10%, muito empurrado pelo sucesso a nível de transportes de passageiros porque tem efeitos indiretos. Na ilha do Sal, os números da Câmara Municipal demonstram claramente o número de trabalhadores que começou a construir as suas casas. Outro fenómeno, e para termos em atenção que de fato há um efeito direto, é a permanência média dos turistas no último trimestre de 2019 que reduziu. Isto é efeito do Stop Over que são as curtas estadas. Já os turistas trazidos pela TACV começaram também a ter impacto. Na restauração, o consumo de nacionalidades, como por exemplo da Nigéria. Portanto são dados que existem e por isso nós não devemos olhar estritamente para o balanço da TACV, temos de olhar para os efeitos indiretos induzidos que ele leva para a economia.

Para o Comandante Mário Socorro os ganhos foram visíveis, afirmando que “Houve um incremento significativo do tráfico e de aparelhos a operarem para a Companhia, isto porque na altura houve mercados que foram abertos, por exemplo, estávamos a operar na altura para a Itália, onde tínhamos dois mercados, dois destinos, Portugal, tínhamos Paris, tínhamos no Brasil, Fortaleza, Recife, depois abrimos Salvador e mais tarde Porto Alegre, portanto houve um incremento significativo de número de passageiros. Houve uma altura em que, como é sabido, que houve um aumento de número de frequências para um desses destinos que tínhamos sobretudo no Brasil e quando há aumento de frequência normalmente nos primeiros tempos, sabemos que não vamos ter ocupação máxima. A preocupação da comercial é atingir o break evening, quer dizer o ponto de equilíbrio em que a operação dá para cobrir as despesas, ainda que o lucro seja mínimo. Portanto foi isso que foi feito.”

A PCA dos TACV, Dra. Sara Pires, afirma que houve ganhos com a privatização, dizendo “houve aumento de receitas, houve aumento de horas voadas, houve aumento de passageiros transportados, são factos. Não é a minha opinião”.

Ainda sobre os ganhos da privatização, Dr. Armino Sousa também deixou o seu ponto de vista, que vai para além dos já referidos, dizendo que “O que é que determina, o que é que se pretende com a privatização? O que nós sabemos é que quando um ativo numa empresa do Estado, quando se procura privatizar uma empresa do Estado, busca-se em primeiro lugar trazer mais know-how, trazer investimentos, mais capital, trazer melhorias do desempenho, não só a nível operacional, a nível financeiro, mas também o contributo que a empresa dá ao seu setor ou à economia do país. Portanto, eu julgo que o impacto na economia, [...] podemos encontrar informação fiável sobre os serviços, nos relatórios do Banco Central. Há um aspeto que eu não referi que tem a ver com o alívio, como outro objetivo de privatização, o alívio de eventual encargo, ónus financeiro que a empresa representa para o Estado enquanto seu acionista, um dos objetivos da privatização da TACV, era isso, que a empresa pudesse transitar de uma situação de total dependência em relação ao seu acionista Estado, para uma situação de autonomia. É difícil de dizer que essa autonomia foi alcançada, aliás, as coisas não correram como programadas por força duma situação muito grave que atingiu a aviação civil, não só em Cabo Verde, mas também em todo o mundo e não podemos dizer até onde os resultados dessa privatização teria chegado, caso não tivesse havido esta suspensão forçada da operação da Companhia. Portanto é difícil fazermos uma avaliação do impacto da privatização nessas circunstâncias.”

## IX. PANDEMIA E SEUS EFEITOS SOBRE O SETOR AÉREO E PARA O PAÍS

### 9.1 Paralisação da Mobilidade à Escala Mundial como Principal Fator de Desinteresse do Parceiro Estratégico

Até antes da pandemia, a generalidade dos auditados confirma aquilo que teria sido o início de uma caminhada de sucesso da privatização, não fosse a pandemia que paralisou completamente a mobilidade à escala planetária, contraindo efetivamente os transportes aéreos, um negócio caro e exigente, ancorado em padrões internacionais rígidos e não compagináveis com a situação as medidas de contenção da propagação do vírus da Covid-19, uma vez que o cumprimento de determinadas imposições ao nível da segurança das aeronaves e consequentemente de passageiros acarretavam despesas financeiras avultadas, independentemente de se estar perante um quadro de confinamento e de incertezas. E este quadro de incerteza perante um evento absolutamente desconhecido, pressupõe-se estar na base das mais diversas complicações em volta da disrupção da implementação do projeto da privatização dos transportes aéreos em Cabo Verde. Por isso, na auscultação do Ministro dos Transportes, Dr. Carlos Santos, sobre esta situação, o mesmo entende que “Houve um incidente de escala planetária que é a pandemia da Covid-19. A privatização foi em março de 2019 e Cabo Verde teve o primeiro caso em março de 2020.

Na proposta vinculativa apresentada no processo de privatização, só a partir de 2023 é que começaríamos a ter resultado operacional positivo que é diferente de resultado líquido. E a meio caminho há um problema de Covid-19 que veio imobilizar as Companhias todas; a TACV, da noite para o dia, deixou de vender e passou mais de 18 meses parada, até dezembro de 2021. A Icelandair esteve num período de quase falência da casa mãe e que levou que estes investidores se desinteressassem”. E é nesta base que o Vice-Primeiro Ministro foi convicto a afirmar que “A pandemia estragou tudo aquilo que eram os pressupostos estabelecidos e provocou o desinteresse no negócio por parte do investidor externo”.

### 9.2 Meandros da Saída do Parceiro Estratégico

O efeito da pandemia à escala mundial teve efeitos brutais sobre o Setor da Aviação Civil e em alguns casos com consequências irreversíveis. Pesem embora os ganhos conseguidos com a implementação do projeto da privatização dos TACV em 2019, não seria de modo algum exepetável que se conseguisse, com 18 (dezoito) meses de paralisação, encontrar contornos que fossem diferentes daquilo que veio a se verificar, de entre as quais, o desinteresse do parceiro estratégico e consequentemente a sua retirada do negócio.

Dada a importância do assunto, a Comissão Parlamentar do Inquérito (CPI) procurou esclarecer, ouvindo os principais intervenientes no processo. Dr. Armino Sousa explica que “O certo é que depois da suspensão em março de 2020, os parceiros trabalharam bastante, durante um longo período, todos estarão informados que o entendimento para retoma foi alcançado em março de 2021 e as tentativas de encontrar um acordo, uma solução, para a retoma assim que a conjuntura, as circunstâncias permitissem, prosseguiram durante todo o tempo após a suspensão, ou seja, não se perdeu de vista a possibilidade de retoma, mas essa retoma, tendo em conta que a pandemia atingiu a todos na Aviação Civil, duma forma muito pesada, incluindo o parceiro escolhido, o acionista maioritário, era difícil na situação em que parámos. Repara, a empresa é privatizada para tentar recuperar a sua autonomia, recuperar uma situação financeira, estabilizar a sua situação financeira e crescer para os acionistas, crescer também para a economia do país. Dá-se a suspensão, estamos no pleno início, do projeto que é lançado com privatização e os acionistas, quer o Estado de Cabo Verde enquanto segundo maior acionista depois da privatização, quer a Lofleidir Cabo Verde foram obviamente de forma diferente atingidos pela pandemia e havia que encontrar uma solução mutuamente vantajosa para pôr em prática logo que as circunstâncias permitissem a retoma. A solução foi alcançada em março, depois dá-se a rotura da parceria, volto a dizer, não tenho os fundamentos da recuperação do controlo do Estado, nem as causas principais da rotura, embora na altura nós estivéssemos à espera de que isso acontecesse, já que que estivemos quase a retomar as operações em 18 de junho de 2021, essa retoma foi abortada, pela decisão da ASA que todos conhecem e só foi possível vir a retomar as operações já noutra contexto, no final do exercício de 2021. Haveria outro caminho? É-me difícil de responder esta questão”.

Na expectativa de obtenção de melhores esclarecimentos sobre a matéria em escrutínio, o Ministro dos Transportes e do Turismo, Dr. Carlos Santos, descreve os meandros da saída do parceiro dizendo “Iniciou-se a negociação com a Icelandair para ver uma solução de retoma dos voos a partir de abril. No dia 10 de abril de 2020 com uma série de preocupações, a partir de 22 de abril começámos a negociar com a Icelandair, com a empresa Lofleidir representados pelos seus acionistas e pelos seus Diretores para ver uma solução de retoma dos voos um ano depois. E um ano porque se estava a atravessar uma situação difícil, porque havia da parte do Governo reclamações, mas também da parte deles, só 11 meses depois é que se conseguiu um entendimento que deu origem ao resolution agreement que foi assinado com a Lofleidir e também com a TACV e nesse acordo, da parte do Governo quiseram defender os interesses dos contribuintes. A Lofleidir disse que não tinham capacidade para colocar mais verbas na empresa e o Governo disse que estava interessado em salvar a Companhia, mas para disponibilizar verbas na companhia, teria que ter o controlo dos pagamentos a partir daquele momento. E por isso uma das obrigações foi a alteração do Conselho de Administração que deveria que ter pelo menos um elemento do Conselho Executivo do acionista Estado, que na altura estava com 31% e que este ou esta Administrador/a teria que ter sob a sua chancela o departamento financeiro, ou seja, o controlo de todos os pagamentos que viessem a acontecer a partir daquele momento. Da parte da empresa, aceitaram fazer a redução das dívidas em 90% que a TACV tinha para com eles, nomeadamente faturas de leasing que não tinham sido pagas referentes ao mês de março.

Apenas 10% seriam pagas. Da parte do Governo fizeram também um esforço para fazer com que as empresas ligadas ao Estado também fizessem uma redução dessas dívidas. Eles renegociaram as dívidas com o Instituto Nacional de Previdência Social (INPS), com a Agência De Aviação Civil (AAC), com a Direção Nacional das Receitas. Tudo isto num esforço conjunto para poder reerguer a Companhia. Aqui tem de se dizer que o aval que o Estado apresentou nessa altura de 16.000 Milhões tinha em vista a Companhia ir à banca para mobilizar verbas para poder fazer face às despesas e custos na sequência da retoma do voo. Despesas com salários, com empresas de controlo aéreo, com a Europa, dívidas para com as Companhias de Combustíveis. Esse conjunto de dívidas e de pagamento consta de uma lista, anexa, ao resolution agreement. Significa que a Administradora que foi escolhida pelo Governo tinha o mandato de controlar esses pagamentos. Não houve entendimento da outra parte sobre isso”. Este argumento também foi confirmado pelo Vice-

Primeiro Ministro, Dr. Olavo Correia, que explicou: “o Governo colocou na empresa uma Administradora para acompanhar as atividades em termos de pagamentos e havia limitações em relação a atuação desta, colocava em causa a confiança do Governo em relação ao parceiro”. Em alinhamento com esses depoimentos, o Vice-Primeiro Ministro concluiu que “Tendo em conta a importância da empresa, o Estado de Cabo Verde foi obrigado a intervir para evitar a falência da empresa. Na sequência foi assinado um Acordo de Resolução para tentar encontrar um quadro de equilíbrio na gestão da empresa, mas, como se referiu, constatou-se que não havia mais interesse por parte da Icelandair e Loftleidir e então o Governo teve de fazer a reversão da operação de privatização passando a empresa para propriedade do Estado de Cabo Verde”.

### 9.3 Dos Acordos ao Arresto do Avião no SAL

Trata-se de um assunto sobre o qual a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) tem interesse em obter todos os esclarecimentos possíveis no sentido de se clarificar e perceber melhor os meandros e todo o desfecho. Ao longo da audição, pudemos apurar que houve um longo trabalho no sentido de se desenhar um acordo e implementar um plano de retoma dos voos.

O acordo firmado entre os parceiros no processo de retoma, no qual o parceiro Estado exigia uma representação no Conselho de Administração com poderes executivos no que respeita ao controlo financeiro, de modo a garantir a salvaguarda do interesse dos contribuintes na boa utilização dos recursos do Estado. No decorrer do processo houve desentendimento entre as partes que culminou com a erosão da parceria estratégica. A Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) tem todo interesse em escrutinar esta matéria de modo a obter cabal esclarecimento, por isso inquirimos, várias entidades, de entre as quais, a PCA da TACV, Dra. Sara Pires, que começa por explicar o seguinte: “Em relação ao processo de arresto, como é do conhecimento público, a TACV tem dívidas avultadas para com a Aeroportos e Segurança Aérea (ASA) e a Instituição/ Empresa tentou um processo contra a TACV e uma vez que a TACV não tem nenhum bem, todos os edifícios da TACV reverteram a favor do Estado, a Aeroportos e Segurança Aérea (ASA) pediu a confiscação do bem, o Boeing 757 – 200 – CCG, que está no Sal. Eu, primeiramente, no dia 18, no dia do voo, fui contactada para efetuar um pagamento para a Instituição/ Empresa, porque esta tinha impedido o avião de sair, porque já tinham enviado uma comunicação, uma semana antes, a dizer que todos os voos teriam de ser feitos em pronto pagamento. Nós hoje, todos os voos fazemos a pronto pagamento com todos os fornecedores e a TACV não liquidou a fatura referente aos voos que iam decorrer durante o mês de junho e não pagou a fatura referente aquele voo específico. E por causa disso, fui contactada que era para autorizar este pagamento. prontamente autorizei o pagamento; este pedido, se não me engano o voo era de manhã, às 11:00 horas, e este pedido foi feito por volta da 1 (uma) da tarde, foi a altura em que a Administração tomou o conhecimento referente a este pagamento, fizeram a ordem do pagamento, foi feito o pagamento, e eu, nesta altura, o conhecimento que tinha era que o voo estava atrasado por causa deste pagamento. Efetuámos o pagamento e por decisão da empresa cancelou-se o voo, e era um voo que tinha poucos passageiros, a empresa cancelou o voo no dia 18 (dezoito), pelos sucessivos atrasos e porque o voo ia sair com grande atraso e se reagendou para o próximo voo no dia 28 (vinte e oito) de junho. Cancelou o voo, deu-se proteção aos passageiros desse voo, ou seja, reencaminhou os passageiros no voo imediatamente a seguir e nós reorganizámos para o voo seguinte, que seria no dia 28 (vinte e oito) de junho. Se não me engano, no dia 23 (vinte e três) ou 24 (vinte e quatro), foi-no comunicado pelo Diretor da operação de voos na ilha do Sal, que tinha recebido uma notificação do Tribunal da Comarca do Sal para ter acesso ao avião e toda a documentação do avião. Foi neste momento que nós soubemos que havia um processo movido pela ASA e que o Tribunal tinha autorizado o arresto do avião e por conseguinte, pediu o acesso à documentação do avião porque sem a documentação a bordo do avião não pode sair”.

Paralelamente à audição da PCA da TACV, ouvimos a advogada Eva Marques que deu suporte legal na sequência das negociações para a retoma das operações e a mesma esclareceu o que efetivamente está na base do incumprimento do acordo e no arresto da aeronave, afirmando que “A exigência do Estado de Cabo Verde é que existisse na gestão um membro executivo em representação do Estado. Foi uma exigência que o Estado fez ad início das negociações e portanto era algo sobre o qual havia muita atenção em se acompanhar por que essa exigência fosse cumprida, que houvesse um Membro Executivo na Administração da empresa, uma vez que o Estado de Cabo Verde também ajudaria nas garantias do financiamento para retoma de operações e que a autorização deste Membro Executivo fosse sempre vinculativa. Foi algo que o Estado fez questão que não haveria um tostão que sairia sem autorização desse Membro, exatamente para garantir que os interesses públicos que estavam vinculados ao financiamento da operação seriam observados. (...) Quando o Estado nomeou este Membro, Dra. Sara Pires, também fez questão de acompanhar a gestão das retomas das operações para garantir que o interesse público era salvaguardado. Tanto a Dra. Sara Pires ia-nos dando conhecimento sempre de como estavam as operações e reportava as dificuldades que tinha com o Conselho de Administração, porque é verdade que a uma certa altura nós reparamos que a parceira estratégica a se preocupar menos com o que havia sido o plano de negócio proposto, o objetivo de se constituir o Hub no Sal, de se constituir esta importante plataforma internacional de transportes aéreos e alavancagem do turismo nacional, tudo o que tinha sido proposto no plano de negócio para Companhia, nós reparamos que já

não havia tanto essa preocupação, como o Conselho de Administração na altura ou parceira estratégica, preocupada com outros interesses, ou seja, com interesses próprios. E a Dra. Sara Pires foi reportando essa vontade, assim que houvesse essa garantia do Estado que permitisse o financiamento bancário de retoma das operações era extremamente, tanto que se garantisse a operação era levada a cabo, não é, com transporte aéreo internacional garantido, se iniciar com Lisboa Cabo Verde, era importante garantir essa operacionalização, era importante garantir o pagamento dos funcionários que vinha em primeiro lugar e não era considerado prioritário os pagamentos às empresas associadas da parceira estratégica. Era muito importante para o Estado de Cabo Verde garantir isto e a Dra. Sara Pires, começou a reportar que a parceira estratégica começou ou a Administração nomeada pela parceira estratégica estava a insistir em pagamentos para suas empresas associadas de forma prioritária, ela disse ‘eu não posso autorizar isso sem nós autorizarmos outros pagamentos’, os pagamentos dos trabalhadores a operacionalização em geral, não só pagamento de leasing, não é! Não só pagamentos que acabam por interessar as parceiras de parceira estratégica, mas todos os pagamentos de forma proporcional para garantir a operacionalização e havia essa pressão por do Conselho de Administração para que a Dra. Sara Pires autorizasse os pagamentos tinham que ser autorizados pela PCA nomeada pela parceira estratégica e pela Dra. Sara Pires nomeada pelo Estado de Cabo Verde que, apesar de não ser acionista majoritária, fez o garante das operações e então quando recebemos essa informação e a Dra. Sara Pires disse e pode-se ouvir nas gravações porque as reuniões eram gravadas, a Administradora passou [por] extremas dificuldades com Conselho de Administração que exigia aqueles pagamentos que ela não estava a autorizar porque considerava uma violação ao acordo com Estado de Cabo Verde o chamado resolution agreement, portanto havia muita pressão nas reuniões do Conselho de Administração para que ela autorizasse os pagamentos. E nesta reunião que antecedeu o arresto, eles pressionaram de todas as formas e a reunião, segundo relatou Dra. Sara Pires, ouvimos nas gravações foi esta, pressionar para que pagasse à parceira ou a uma das associadas da parceira estratégica e a Dra. Sara Pires recusou-se e ela disse “Eu não vou autorizar esse pagamento sem vocês entregarem todos os documentos comprovativos que suportam essa dívida e também sem nós pagarmos as outras dívidas que devem ser pagas, concomitantemente, conforme aprovado e lá o Chairmann afirmou que “Não. Se você não autorizar esse pagamento, vou já chamar a Comissão Executiva da Lofft Clider para que o avião fique em Portugal, não é, houve lá uma ameaça clara de que o avião que era única aeronave de transporte dos TACV, ficaria em Portugal, eles tinham a capacidade enquanto proprietária do avião ou quem tem o contrato de leasing foram eles, de manter o avião em Portugal e então a Dra. Sara Pires alarmada informou ao Estado imediatamente como era a sua obrigação e era sua obrigação. Informei também à Aeroportos e Segurança Aérea (ASA), ao Conselho de Administração uma vez que também têm a obrigação de agir no melhor interesse da empresa que administra.”

O PCA da Aeroportos e Segurança Aérea (ASA) Jorge Benchimol Duarte confirmou nas suas declarações que efetivamente a empresa foi alertada sobre o perigo do não retorno ao país, contudo, é categórico a assumir que o motivo principal do arresto não era exclusivamente a alerta do perigo, dizendo, que “Neste momento, estiveram em contacto com a equipa jurídica que estava a trabalhar com a TACV de que havia essa probabilidade. O que posso dizer é que no imediato a operação foi cancelada por não ter sido prestado o serviço no dia em que podia ter sido prestado, no dia 18 de junho e a operação foi simplesmente cancelada e o avião estava parado na ilha do Sal e ficou lá. A ação do arresto naturalmente contribuiu para que o avião não saísse depois. A ação do arresto foi uma ação subsequente”. E mais, “Mas o motivo principal não era esse alerta, tinham motivos suficientes para não prestar serviços.”

Reforçando que “A TACV apresentou a intensão de liquidar a dívida, não ignorou as notificações, a ação de cobrança, mas não cumpria nunca com o que prometia. Prometia, mas não cumpria e consequentemente causou um desgaste enorme por estarem a lidar com situações de incumprimento reiterado”. Relativamente à intervenção do Estado, o PCA da Aeroportos e Segurança Aérea (ASA) respondeu que “Não tiveram nenhuma orientação do acionista Estado por intermédio de nenhum representante do Estado. Nenhuma orientação.”

Auscultando o Ministro dos Transportes, Dr. Carlos Santos, sobre a problemática em volta do arresto, este precisou que “Sobre a situação do arresto que é um processo normal, a Instituição/ Empresa tem um crédito junto da empresa TACV e não havendo entendimento entre os principais acionistas que são a Lofleidir e o Estado de Cabo Verde, a empresa faz a sua análise e perante a hipótese do 1º voo acontecer, e, perante o que aconteceu no passado, a Instituição/ Empresa decide fazer o arresto do avião. A providência cautelar tentada foi procedente, mandando o juiz arrestar o avião”.

E para aferir uma eventual participação do Governo no processo do arresto, procedeu-se à inquirição do Sr. Vice-Primeiro-ministro que esclareceu o seguinte: “Quanto ao arresto, o Governo não teve nenhuma intervenção direta, explicando que a Instituição/ Empresa ao dar conta que os dois principais acionistas não estavam alinhados, em junho de 2021 tomou as devidas medidas e avançou com uma providência cautelar junto dos Tribunais do país para reaver os valores em falta em matéria de pagamento de dívidas, afirmando, igualmente, que a Empresa informou ao Governo de Cabo Verde sobre a sua decisão e o Governo não poderia estar contra a referida decisão.”

Esse processo teve os seus contornos e como era de se esperar a outra parte, no direito de defesa dos seus interesses, é praxis avançar também com um processo judicial em defesa dos seus interesses. Daí procuramos perceber o desfecho que teve esse processo e complementarmente o processo movido pelo parceiro contra o Estado de Cabo Verde, junto do Tribunal Arbitral, conforme acordado entre as partes, no contrato, caso houvesse desentendimentos desta natureza. Nesta sequência, ouvimos o Sr. Vice-Primeiro-ministro que efetuou o seguinte depoimento: *“Quanto ao acordo feito após o arresto, havia um processo a decorrer no Tribunal Arbitral e o Governo entendeu ser melhor estabelecer um acordo com a Loftleidir do que continuar com o conflito. Explicou que, antes, o Governo de Cabo Verde solicitou uma análise externa aos advogados para analisarem os riscos que o Governo estaria a incorrer em matéria de custos, e tendo em conta os valores que a Loftleidir estavam a pedir, cerca de 1 Milhão de dólares americanos, o Governo chegou a conclusão que era preferível chegar a um entendimento para sanar o conflito, pagando o valor pretendido, tendo em conta os custos que o Governo iria incorrer, bem como a indefinição daquilo que seriam os resultados finais, afirmando que o processo encontra-se completamente encerrado entre as partes”. Avançou ainda que “o Governo de Cabo Verde não tem nenhum custo a assumir em relação ao arresto do avião e que os custos foram assumidos pelo parceiro”. E reiterou, reafirmando que “Quanto ao arresto, o auditado afirmou que o Estado não pagou nada. O que foi feito foi um acordo com a empresa e o Governo pagou à Icelandair 1 Milhão de dólares americanos para fechar o acordo. Num encontro de contas a Icelandair pagou 0.46 Milhões de dólares, tendo em conta o valor que teriam de pagar que decorre do processo de compra das ações da TACV, e com isso o Governo fechou a operação com base no valor de 1.46 Milhões de dólares americanos. Terminou dizendo que a partir de agora não há nada a pagar a ninguém e que o processo ficou fechado em matéria de contencioso no Tribunal Arbitral.”*

#### 9.4 Reversão dos 51% do Capital Social da Empresa Loftleidir Cabo Verde a Favor do Estado

A Covid\_19 mudou o mundo e conseqüentemente Cabo Verde. Diante total paralisação do setor da aviação civil à escala planetária, as dificuldades dos operadores e das Companhias, a empresa Loftleidir também se deparava com dificuldades de ordem financeira e da indisponibilidade para injeção de capital necessário para permitir a viabilização da retoma das operações em 2021. A situação impactou negativamente a continuidade da parceria tal como foi acordada, pese embora, o parceiro Estado tenha apresentado disponibilidade para garantir até um determinado limite, o colateral, suporte ao financiamento da retoma por considerar indispensável a manutenção da conectividade do país. Da parte do parceiro Estado tudo foi feito para garantir a retoma sem nunca colocar os superiores interesses do país em causa, mas sem o encaixe do parceiro estratégico, a situação é manifestamente insustentável para a manutenção do acordo de março. Aliás, as informações tornadas públicas através de uma nota de esclarecimento, publicada na página do Governo, a 17 de setembro de 2021, refere todo o esforço levado a cabo e demais cumprimentos e incumprimentos do referido acordo, o que demonstra a responsabilidade e a boa-fé do Governo em defender os superiores interesses da nação. Chegado à conclusão de que o parceiro efetivamente vinha incumprindo o acordo, e segundo o ponto 8 (oito) da nota respetiva, a que se segue a transcrição: *“Infelizmente, o parceiro Loftleidir Cabo Verde veio a incumprir com o estipulado no Acordo, designadamente impedindo que a Administradora nomeada pelo Estado cumprisse o papel de controlo dos pagamentos, condição determinante do Acordo e o Estado, através do DL n.º 50/2021, de 6 de julho, aprovou a reversão e transmissão dos 51% das ações detidas pela Loftleidir no capital social para si. Na sequência desse Decreto, o Estado comunicou, a 9 de julho, a rescisão do Acordo rubricado em março. O Governo agiu bem e em tempo hábil, em nome do interesse maior de Cabo Verde, e fê-lo publicamente, sem secretismos”.*

À Comissão Parlamentar do Inquérito (CPI), interessada em esclarecer os meandros da renacionalização da Companhia, através do mecanismo de reversão do capital social, ficando a Companhia sob o controlo do acionista Estado, que passa a ser acionista único, o auditado, o Sr. Vice-Primeiro-ministro e Ministro das Finanças, Dr. Olavo Correia, conclui dizendo *“A pandemia estragou tudo aquilo que eram os pressupostos estabelecidos e provocou o desinteresse no negócio por parte do investidor externo e que tendo em conta a importância da empresa o Estado de Cabo Verde foi obrigado a intervir para evitar a falência da empresa. Na sequência foi assinado um Acordo de Resolução para tentar encontrar um quadro de equilíbrio na gestão da empresa, mas, como se referiu, constatou-se que não havia mais interesse por parte da Icelandair e Loftleidir e então o Governo teve de fazer a reversão da operação de privatização passando a empresa para propriedade do Estado de Cabo Verde.”*

#### 9.5 Impactos da Pandemia da Covid\_19 nas Operações Domésticas

À semelhança do que aconteceu um pouco por todo mundo, o mercado interno ficou fortemente abalado. As operações domésticas passaram por um momento de muita tensão, perigando, de certa forma, a garantia da conectividade interna, com a saída da operadora Binter. Inquerido Senhor Comandante Nuno Pereira informou a esta Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) que *“A Bestfly Angola foi contactada pelo Estado de Cabo Verde através do Senhor Ministro [do Turismo e dos Transportes], em sua representação, no sentido de socorrer o Estado Cabo Verde, estando o Estado na iminência de uma rotura de transportes aéreos domésticos*

*nacionais por causa da saída possível da Binter, precisamente, por não ter nenhuma obrigação contratual de assegurar o serviço público de transportes aéreos e que o Senhor, em representação legal do Estado, terá alegado que sofreram ameaças por parte da Binter/TICV e que foi nesta conjuntura que a Bestfly Angola assumiu a responsabilidade de garantir as ligações aéreas domésticas nacionais.”* A retirada da Binter dos transportes domésticos, na sequência da pandemia, obrigou o Governo a tomar decisões emergenciais, conforme o depoimento do Sr. Ministro de Turismo e dos Transportes, Dr. Carlos Santos, dizendo *“O contrato assinado com a Bestfly foi um contrato emergencial, perante uma situação de pandemia que levou a uma disrupção e foi necessário agarrar as referências que existiam sobre o contrato de concessão e fazê-lo naquele momento”.*

A pandemia de facto expôs o Setor dos Transportes em Cabo Verde. O Ministro das Finanças refere *“A pandemia da Covid\_19 alteraram os pressupostos, o operador privado, Binter, demonstrou desinteresse em continuar com a operação e o Estado de Cabo Verde tomou uma decisão e encontrou uma outra solução que está a funcionar e não houve qualquer interrupção em relação aos serviços no que tange aos transportes aéreos inter-ilhas. Avançou ainda que a Binter foi correta com o Estado de Cabo Verde, avisou com antecedência da sua decisão e que o Estado de Cabo Verde não financiou um único escudo à empresa Binter durante todo o período esta esteve a operar.”*

#### X. CONCLUSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS

A TACV era, até, à sua reestruturação e o seu saneamento financeiro, realizada entre 2017 e 2019, uma empresa tecnicamente falida.

Continuava a operar porque o Estado de Cabo Verde cobria os seus défices financeiros que chegaram a superar os 30 Milhões de euros anuais, um valor insustentável para a economia Cabo-verdiana.

Uma das alternativas, muitas vezes apontadas, seria a sua liquidação - solução adotada em vários países que não conseguiram sustentar as suas Companhias Aéreas de bandeira. Garantir as ligações de Cabo Verde com o resto do mundo, de forma segura, constante e sustentável, foi sempre uma das prioridades deste Governo. Assim, decidiu-se reestruturar a empresa TACV, mantendo os postos de trabalhos e criando oportunidades de negócios e de empregos.

Com claro objetivo de aumentar de forma significativa o contributo da atividade de Transportes Aéreos para o crescimento económico do país, num setor de elevada competitividade e complexidade de gestão e exigente em termos tecnológicos.

Isso só pode ser conseguido com mais mercados, mais passageiros, mais e melhores ofertas de serviços e mais voos que permitam a Cabo Verde Airlines ultrapassar a dimensão crítica de operações e crescer, assim como crescerão as atividades relacionadas com a gestão logística e comercial dos aeroportos.

O Governo acreditou que, para tal, seria necessário a identificação de um parceiro estratégico, com know-how, capacidade financeira e interesse em investir em Cabo Verde no Sector dos Transportes Aéreos.

Seria, contudo, necessário colocar o TACV em condições de privatizar, o que fez com que, em 2017, o Governo avançasse com uma reestruturação efetiva da empresa.

Para o processo de reestruturação foi dada especial atenção às dívidas da empresa que já tinham ultrapassado os 100.000.000 de euros. Iniciou-se um trabalho de renegociação com os credores e fornecedores da empresa. Este trabalho contou com a assessoria de uma firma reconhecida internacionalmente, a *Brown Rudnick*, especializada em processos de reestruturação.

A estratégia proposta levou à criação de uma empresa, a NEWCO, 100% detida pelo Estado, um instrumento para o qual terão de ser transferidas todas as dívidas dos TACV, das quais 50% estavam garantidas pelo Estado. O passivo total a ser assumido atingiu valores na ordem dos 105 Milhões de euros. De acordo com os cálculos feitos do impacto do *Hub* na economia e mediante o plano de negócios aprovado, esse investimento seria totalmente recuperado em pouco tempo.

Avançou-se com a contratação, via concurso público internacional, de uma firma especializada em avaliações, a *American Appraisal/ Duff & Phelps*, com o intuito de se avaliar a Companhia de forma independente. O valor patrimonial da empresa foi estabelecido no montante de 9,2 Milhões de euros, 5,48 Milhões de euros representavam os ativos imobiliários, sendo que o valor patrimonial excluindo os imóveis totalizava, assim, 3,7 Milhões de euros.

No âmbito das negociações feitas, foi possível excluir todos os ativos imobiliários desta transação. O montante acordado para a aquisição de 51% do capital da empresa, entre o Estado e o parceiro estratégico, é de 1,3 Milhões de euros.

Convém notar que mais 6 Milhões de dólares de capital seriam injetados pelo parceiro estratégico para a capitalização da empresa, totalizando cerca de 7.3 Milhões de euros.

O acionista Estado continuou o seu desinvestimento na empresa, realizando a alienação de 10% do seu capital social aos trabalhadores e emigrantes, mantendo-se com 39% das ações da Companhia que seriam alienadas em 2019 a investidores nacionais e internacionais.

Com esta operação, a Cabo Verde Airlines passaria a representar um importante instrumento de alavancagem do Sector dos Transportes contribuindo consequentemente para o desenvolvimento económico do país.

Com a privatização da TACV, mudou-se de paradigma com a redefinição clara dos papéis dos diversos atores: a Cabo Verde Airlines que se rege por critérios de rentabilidade e sustentabilidade do negócio para crescer e desenvolver-se com impacto positivo sobre a economia do país; a regulação que tem que se ajustar às novas exigências do mercado que deixa de ser dominado pelo Estado; o Estado que deixa de confundir a política de transportes com a gestão da Companhia de bandeira, para se focalizar na criação de condições e instrumentos de políticas que tenham em conta o país insular que somos, a Diáspora e a necessidade de boas conectividades aéreas e marítimas entre as ilhas e estas com o mundo.

Conforme acordado, na eventual renovação da imagem da marca da TACV, foram mantidas as referências a Cabo Verde, por forma a garantir que a Companhia mantenha a sua ligação com o nosso país à semelhança do que acontece em muitas paragens, nomeadamente, os casos da *Singapore Airlines*, *American Airlines*, *Ethiopian Airlines*, etc.

No âmbito do contrato assinado, o parceiro estratégico não poderia alienar as suas ações durante um período de 5 anos, tendo para tal de ter autorização do Governo. Passado este período e caso pretendesse fazê-lo, o Governo teria sempre direito de preferência.

Os acordos firmados previam ainda a possibilidade de voos ponto a ponto Praia/Lisboa, Praia/Boston e São Vicente/Lisboa, desde que fossem rentáveis.

O Governo e o parceiro estratégico acordaram ainda no sentido de trabalharem para o aumento de oportunidades de emprego e de desenvolvimento de competências para as diversas profissões e funções relacionadas com os Transportes Aéreos.

Neste sentido, em parceria com os bancos, o Governo acordou uma linha de crédito para a formação desses profissionais, nomeadamente pilotos e áreas afins.

Com a combinação da venda dos 51% do capital social e essas medidas, o Governo foi para além de salvaguardar o interesse nacional, transformou uma empresa tecnicamente falida, numa empresa que vai levar Cabo Verde ao Mundo e apoiar a aceleração do crescimento económico do país, criando assim riqueza e novos postos de trabalho.

Vejamos a situação de arranque da TACV em 2016! Em 2016, a TACV encontrava-se na seguinte situação:

1. Em decorrência de uma longa série de resultados negativos e degradação progressiva da situação financeira que antecederam o ano de 2016, a continuidade da Companhia estava em causa no arranque de 2016;
2. Passivo de 12.2 Milhões de contos, dos quais 8,6 em dívida corrente (mais de 70%) e numa situação de falência técnica de 8,48 Milhões de contos;
3. A operação de longo curso, que até 2013 vinha sendo sustentada por três aviões (um B757- 200 e dois B737-800), viu-se reduzido a um único avião em 2016, devido à incapacidade financeira da TACV de cumprir com os seus compromissos de *leasing*, tendo devolvido em 2014 um B737-800 e no início de 2016 foi arretado pelo *Lessor* o segundo B737-800 (com enormes prejuízos financeiros e de imagem para a Companhia), por ter entrado em *default*. Para poder manter o único avião B757-200, o *Lessor* obrigou a empresa a consignar-lhe a totalidade das vendas mensais através do BSP Portugal, para a liquidação dos atrasados e das rendas e reservas de manutenção correntes;
4. Instabilidade operacional, obrigando a empresa a recorrer a aluguer de aviões de terceiros com um crescimento elevado dos gastos;
5. O mais baixo nível de confiança dos credores, dos parceiros e dos mercados;
6. Dívidas insustentáveis para com o *Lessor* dos ATR's e eminência das perdas dos aviões e consequentemente a paralisação da operação no mercado doméstico, devido ao incumprimento das obrigações contratuais. O pagamento das dívidas e o aumento significativo dos gastos e prejuízos operacionais com a venda dos ATR's em regime de *Sale and Lease Back (SLB)*;
7. Exposição futura da empresa superior 30 Milhões de USD face aos *Lessors* dos aviões.

#### VISÃO E ESTRATÉGIA DO GOVERNO PARA O TRANSPORTE AÉREO

1. O Governo nos seus programas de IX Legislatura (2016-2021) e da X Legislatura (2021-2026) definiu as políticas que pretende para o desenvolvimento harmonioso e sustentável do País.
2. Na base dessas políticas, o Governo definiu como sua visão estratégica transformar Cabo Verde num País- Plataforma de Circulação no Atlântico Médio, ou seja, num centro internacional de negócios, assente essencialmente no investimento privado (PEDS 2016-2021 e 2021-2026).
3. A visão estratégica do Governo para o Sector de Transporte Aéreo está inserido nesta visão global, ou seja, transformar Cabo Verde numa Plataforma Aérea competitiva, técnica e operacionalmente segura, com a Companhia Aérea Nacional TACV privatizada e peça essencial para a montagem do Hub Aéreo no Sal e o desenvolvimento da Zona Especial de Economia Aérea, visando a redistribuição de pessoas e cargas entre os três Continentes banhados pelo Atlântico, gerando cadeia de valores no Sector de Transporte Aéreo virado para exportação de alto valor acrescentado e de um mercado de serviços de apoio.
4. Para a implementação dessa estratégia e face à insustentabilidade do aumento das dívidas correntes da TACV, com prejuízos significativos na operação internacional e doméstica, o Governo decidiu avançar com a reestruturação da TACV, na base de um modelo de negócios assente no Hub Aéreo e foi buscar uma Companhia Aérea com experiência e sucesso na operação de Hub Aéreo, a Icelandair, para ajudar a TACV a reestruturar-se e no caso de interesse poder vir a ser, no âmbito do quadro legal das privatizações, um potencial parceiro estratégico.
5. A TACV, na sua operação no mercado doméstico com ATR's, durante o período de 2011 a 2016, vinha reportando resultados altamente negativos, com prejuízo acumulado de 4,2 Milhões de contos (38 Milhões de euros), uma média de 6,3 Milhões de euros por ano, conforme o Quadro A, abaixo.
6. A situação agravou-se a partir de 2014, depois do *Sale and Lease Back (SLB)* dos dois aviões ATR72-500, que veio penalizar a operação com gastos fixos mais elevados. O avião ATR42-500, no estado de não operacional, foi também objeto de um SLB em março de 2015, que penalizou ainda mais a operação com o aumento dos gastos fixos não produtivos, já que estava a pagar aluguer de um avião sem condições de operacionalidade.

quadro A						
evolucao dos resultados de exploracao					MCVE	
2012	2013	2014	2015	2016	acumulados	
-535	-424	-554	-1097	-670	-4269	

7. A TACV, após essas operações de SLB, começou a pagar rendas elevadas dos aviões, mesmo do avião em estado de não operacional, acumulando dívidas elevadas e entrando no estado de default para com o Lessor (Elix). Esta situação levou com o Lessor pressionasse inúmeras vezes com ground notice, ameaçando o fim da operação dos ATR's pela TACV. Isto só não aconteceu, porque a TACV, com o suporte financeiro do Governo, conseguiu negociar com o Lessor, assegurando a continuidade de operação, evitando que já em 2016 fosse o fim de operação da TACV no mercado doméstico.
8. Assim, a retirada da TACV do mercado doméstico no segundo semestre de 2017, deveu-se: (i) aos elevados e insustentáveis prejuízos referidos anteriormente; (ii) a relação extremamente difícil entre a Companhia e a ELIX 7, o locador dos aviões ATR explorados no mercado doméstico e regional, na qual a Companhia vivia constantemente sob a ameaça de não poder operar, em virtude do incumprimento recorrente das suas obrigações contratuais; (iii) à exposição da Companhia a responsabilidades futuras em valor superior a USD 25.00 Milhões (dívidas e juros de mora, rendas elevadas dos aviões, reparação de motores e do ATR 42-500); (iv) ao fato da Binter CV estar já a cobrir todas as rotas domésticas com eficiência e eficácia, na base de tarifa regulada e mercado aberto a novos operadores, apesar da sua exiguidade.
9. Efetivamente, e após a reestruturação da TACV, 51% das suas ações foram adquiridas em março de 2019 pelo Grupo Icelandair, no âmbito do processo da privatização, e um novo modelo de negócios, assente no Hub Aéreo começou a ser implementado, tendo como base o Plano de Negócios de 5 anos.

Em 2019 começou a sentir-se o efeito da nova dinâmica de negócios da TACV, com uma média de 48 voos semanais e a ligar onze destinos. Enquanto em 2018 operava com um único avião em lease operacional (longa duração), em 2019 passou a operar com 3 (três), tendo atingido o pico de 6 (seis) aviões (3 em *lease operacional* e 3 em *wet lease*) ao mesmo tempo em dezembro de 2019, ano em que transportou 297 996 passageiros (contra 151 813 em 2018), ou seja, um aumento de mais de 96%. Não obstante o aumento de volume de passageiros em decorrência do *Hub*, só se previa resultado positivo a partir de 2021, o que não era mais possível devido ao efeito de pandemia a partir de março de 2020.

10. Em 2019, o Setor dos Transportes Aéreos estava a crescer, com a Hub do Sal a dar os primeiros passos. A TACV o Setor dos Transportes cresceu 10%, com forte contributo dos Transportes Aéreos, atingindo o seu peso 8% do PIB. A Cabo Verde Airlines estava a fazer 48 voos semanais, a ligar onze destinos. O volume de negócios da CV Handling aumentou 10%. A ASA teve um aumento de 9% nos seus resultados líquidos. A Shell e a Enacol tiveram os melhores resultados de sempre com forte contributo das reexportações de combustíveis.
11. A pandemia da Covid\_19 teve um impacto mundial extremamente negativo na indústria do Sector Aéreo, levando a falência de algumas Companhias Aéreas e à intervenção financeira (mais de 160 Bilhões de dólares em 2020, segundo a IATA) de Governos de diversos países para evitar o colapso das suas Companhias Aéreas.
12. O Governo de Cabo Verde teve de intervir para assegurar a continuidade da conectividade aérea inter-ilhas (com a saída da Binter), estimular a conectividade aérea internacional, através de voos *charters* para apoiar o turismo e a ligação com Diáspora, apoiar financeiramente a retoma da operação da TACV e ajustar as reformas em curso do Sector de Transporte Aéreo.
13. A nível do mercado doméstico, apesar das negociações encetadas para o Governo ajudar a Binter durante o período da pandemia, esta decidiu em se retirar do mercado, face aos elevados prejuízos acumulados e agravados com a pandemia da Covid-19.
14. Para evitar uma disrupção total no mercado doméstico, com a eventualidade da retirada da Binter do mercado, o Governo encetou contatos com companhias aéreas estrangeiras, no sentido de as interessar em operar em regime de concessão emergencial em Cabo Verde por um período de 6 meses, renovável, nos termos do Código Aeronáutico, enquanto procurava alternativas para uma resposta efetiva ao mercado doméstico.
15. É neste contexto que a Bestfly Angola manifestou o interesse em operar, na base de um contrato de concessão emergencial e iniciou a sua operação em maio de 2021 e terminou em outubro de 2021.
16. Em junho de 2021, o Grupo Bestfly, decidiu em negociar e comprar a TICV/Binter, que, após cumprir com todos os

requisitos técnicos-operacionais exigidos pela AAC, reiniciou a sua operação em outubro de 2021, pondo final a operação da Bestfly Angola em regime de concessão emergencial

17. A TACV, devido à pandemia, foi obrigada a interromper a sua operação a partir de março de 2020, deixando de gerar receitas, para poder cumprir com os seus compromissos fixos. Para assegurar os salários e não haver despedimentos, o Governo acionou o instrumento de lay off, enquanto uma longa negociação era encetada entre o Governo, a empresa e o seu principal acionista, no sentido de se avaliar as medidas e os apoios que poderiam ser dados, quer pelo Governo, quer pelo seu acionista maioritário, para salvar a empresa e preparar a sua retoma, tão logo fosse possível.
18. Como resultado dessa negociação foi assinado em março de 2021, entre o Governo, a TACV e o seu principal acionista, um *Resolution Agreement*, em que haveria um esforço substancial das partes no sentido de redução dos gastos, reestruturação da dívida, apoio financeiro do Estado para permitir a empresa ter acesso a recursos financeiros da banca, renegociar com os seus principais fornecedores, assegurar o pagamento dos salários e poder se preparar para a retoma da operação.

As incertezas que ainda prevaleciam relativamente aos mercados exigia um certo rigor na programação dos voos da retoma e uma utilização criteriosa dos recursos financeiros disponíveis, razão pela qual o Governo impôs a presença de um administrador executivo na empresa para controlar a utilização dos recursos financeiros obtidos.

19. Em julho de 2021 o Governo, face aos sinais que o acionista maioritário vinha dando, quanto à falta de capacidade de contribuir na capitalização da empresa, decidiu, em defesa dos interesses da empresa, em avançar com a reconversão dos 51% das ações e assumir o controlo da companhia aérea nacional.

20. O efeito da pandemia condicionou a implementação dos objetivos e ações do Governo de Cabo Verde, que teve de intervir para assegurar a continuidade da conectividade aérea inter-ilhas (com a saída da Binter), estimular a conectividade aérea internacional, através de voos *charters* para apoiar o turismo e a ligação com diáspora, apoiar financeiramente a retoma da operação da TACV e ajustar as reformas em curso do sector de transporte aéreo.

#### PERSPETIVA E DECISÕES SOBRE TRANSPORTES AÉREOS DOMÉSTICOS E INTERNACIONAL

1. Por forma a retomar os projetos de reforma do Sector de Transporte Aéreo, cujas ações foram interrompidas pelo impacto severo da pandemia da covid19, o Governo decidiu dar continuidade à sua visão estratégica para o sector de transportes aéreos, adequada aos novos desafios pós pandémicos, que exigem reforçar a competitividade e a resiliência do Sector de Transporte Aéreo em Cabo Verde.
2. Neste contexto, o Governo definiu os seguintes eixos estratégico para o cumprimento da sua visão de transformar Cabo Verde numa Plataforma Aérea, refletidos no seu Programa de 2021-2026: (i) Criar as condições para o lançamento de uma Zona Especial de Economia Aérea; (ii) Dar continuidade ao processo de privatização da CVA, enquanto peça essencial para a montagem do *Hub* da ilha do Sal; (iii) Dar continuidade ao processo de concessão da gestão dos aeroportos nacionais, visando aumentar o nível da qualidade de serviço prestado, a eficiência na gestão e apoiar na montagem do *Hub Aéreo* mediante a atração de operadores aéreos de renome que possam explorar os ganhos da localização do país; (iv) Retomar o processo de criação das condições para a privatização da CV Handling; (v) Envidar esforços para atrair a instalação de um centro de manutenção de aeronaves em parceria com uma das marcas mais utilizadas nos países vizinhos (ATR, EMBRAER,...) tirando proveito do know-how acumulado ao longo de anos nas oficinas da TACV; (vi) Criar condições para que Cabo Verde possa, aproveitando dos quadros técnicos endógenos no sector de transporte aéreo e das valências das suas instituições de formação técnica e profissional, ter uma escola de aviação civil certificada pela Autoridade de Aeronáutica Civil; (vii) criar condições para a adoção do mecanismo de Obrigação de Serviço Público, para assegurar a estabilidade da conectividade aérea inter-ilhas sempre que necessário e sobretudo em determinadas linhas consideradas estruturalmente deficitárias; (viii) A nível internacional procurar aumentar os acordos aéreos bilaterais e multilaterais para fomentar o fluxo de linhas aéreas para Cabo Verde; (ix) O quadro regulatório seja revisto para que a competitividade do país seja robustecida, numa realidade pós-pandemia que se prevê muito mais concorrencial no domínio do transporte aéreo e (x) Seja criado um quadro de financiamento da formação de quadros para a indústria da aviação civil, com suporte financeiro do Estado.

3. A TACV foi tomada medidas que permitiram a retoma da operação da TACV em dezembro de 2021, com voos semanais nas rotas Praia-Lisboa, S. Vicente-Lisboa e Sal-Lisboa.
4. O novo Plano de Negócios 2023-2027 (*Interim Business Plan*) irá permitir a TACV criar as condições financeiras e operacionais que lhe permite adquirir novos aviões para as seguintes rotas: (i) 2023-2024 (B737-700 e B737-800): Lisboa, Paris, Milão, Bissau, Dakar, Luanda, Fortaleza, Recife; (ii) 2024-2026 (B737-700, B737-800 e B737-8 Max): Lisboa, Paris, Milão, Roma, Bissau, Dakar, Luanda, Boston, Fortaleza, Recife; (iii) 2026-2027 (B737-800, 3 B737-8 Max): Lisboa, Paris, Milão, Roma, Amsterdão, Bissau, Dakar, Luanda, Boston, Fortaleza, Recife, Guarulho (S. Paulo).
5. O Governo tem estimulado e atraído companhias de low costs para operarem para Cabo Verde, como uma forma de contribuir para o aumento da demanda de turistas dos principais mercados emissores
6. A nível do transporte aéreo doméstico, não obstante algumas insuficiências que ainda prevalecem, nota-se e uma melhoria gradual nas ligações aéreas inter-ilhas, com da malha aérea e aumento das frequências, bem como melhoria do sistema de reserva e distribuição, permitindo pagamentos com cartão 24, Visa e Mastercard e atendimento aos passageiros, quer remotamente, quer nos principais aeroportos.
7. O Governo está a avaliar neste momento várias iniciativas privadas endógenas de investimentos em segmentos de mercado complementares a nível do mercado de transporte aéreo doméstico, quer relacionadas com transporte de passageiros e carga, quer com escolas de formação.
8. Aprovado o Decreto-lei que estabelece as Obrigações de Serviço Público;
9. Finalizado o Estudo com as principais conclusões e recomendações para a revisão do quadro legal e regulamentar da aviação civil e que vão constituir a base para a elaboração durante o primeiro semestre de 2023 dos diplomas legais e regulamentares que aprimoram, modernizam reforçam a competitividade da aviação civil;
10. Lançamento do concurso para a elaboração do Estudo sobre a Zona Especial de Economia Aérea com epicentro no Hub Aéreo da ilha do Sal;
11. Conceção e modelo de um Centro Técnico de Aviação Civil associado ao Programa Trainair da ICAO, bem como instalação do Instituto Superior de Aeronáutico e do Turismo na ilha do Sal (2023) com o suporte da ICAO;
12. Finalizado o Estudo com a proposta do Plano e Fundo de Formação para a qualificação de quadros técnicos especializados em aviação civil.
13. Lançamento do concurso para a elaboração do estudo sobre Plano Estratégico de Desenvolvimento de Transporte Aéreo, com base no levantamento do potencial e vocação de cada uma das ilhas, das infraestruturas aeroportuárias existentes e necessárias, por forma a estimular a integração e o desenvolvimento regional das ilhas, em função das suas sinergias económicas.
14. Realização do Estudo sobre Conectividade e Desenvolvimento do Turismo, procurando estimular a intermodalidade entre o transporte aéreo e transporte marítimo, maior integração entre os voos domésticos e internacionais, bem como a ampliação da rede de conectividade aérea internacional (ligação do Hub de Cabo Verde com os principais Hubs do Continente Africano, da Europa, Estados Unidos e América do Sul.

Assim, através da Unidade de Acompanhamento ao Setor Empresarial do Estado a 03 de março de 2019 foi criada um conjunto de medidas importantes e implementadas durante o processo de reestruturação e privatização da empresa: Resolução n.º 47/2017 que autoriza o Governo a avançar com o processo de reestruturação e privatização da empresa.

A 30 de maio de 2017 foi aprovada, em Conselho de Ministros, a resolução n.º 47/2017 que autoriza o Ministro das Finanças e o Ministro da Economia e Emprego a avançar com o processo de reestruturação, com a salvaguarda de ser encontrada uma solução para as operações domésticas até novembro de 2017 (6 meses após a publicação da resolução) e para operação Internacional até maio de 2018 (12 meses após a publicação da resolução).

Decreto-lei n.º 45/2017 que estabelece o regime jurídico da privatização dos TACV. Este Decreto-lei, aprovado a 21 de setembro de 2017, estabelece o regime jurídico da privatização do capital social dos Transportes Aéreos de Cabo Verde, TACV, S.A., e aprova o caderno de encargos que regula os termos e as condições da venda direta.

Este Decreto-lei estabelece ainda o Modelo de privatização dos TACV: 51% das ações serão vendidas, ainda este ano, para o Parceiro Estratégico (com Know-how, capacidade de investimento e network para viabilizar o Hub).

Decreto-lei n.º 53/2017 que estabelece o procedimento e as bases relativas à concessão do serviço público de transporte aos TACV. Este Decreto-lei, aprovado a 15 de novembro de 2017, estabelece o procedimento e as bases relativas à concessão do serviço público de transporte aéreo internacional de passageiros, carga e correio aos Transportes Aéreos de Cabo Verde, TACV, S.A.

Decreto-lei n.º 54/2017 que cria a Sociedade NewCO. Este Decreto-lei, aprovado a 20 de novembro de 2017, cria a Sociedade NewCo.

Com o apoio do Banco Mundial, o Governo contratou um conceituado escritório de advogados - especialistas em processos de reestruturação e reconhecidos internacionalmente - que elaborou a estratégia da dívida da Companhia Aérea. Esta estratégia consiste na criação da Sociedade NewCo, entidade para a qual serão transferidas as dívidas dos TACV.

#### MEMORANDUM DE ENTENDIMENTO CELEBRADO COM A BINTER

O Governo de Cabo Verde assinou um Memorandum de Entendimento com a Binter Cabo Verde, a 20 de dezembro de 2016, garantindo:

- i. Ligações inter-ilhas regulares, pontuais e com um serviço de qualidade. Algo fundamental num país arquipelágico e onde o turismo é o motor da economia;
- ii. Prestação de serviço público;
- iii. Cobertura de voos passou de 2 aeronaves para 3. Desde 01 de agosto de 2017, 3 ATR's passaram a assegurar os voos domésticos, o que representam um total de 26 voos diários, 8 voos por cada avião. O número de voos poderá chegar a 12 por cada avião, se assim se justificar, o que vão representar 32 voos diários;
- iv. A Binter garante aumentar da frota caso houver um aumento da demanda, e se financeiramente for viável.

No âmbito deste processo negocial com a Binter, o Estado de Cabo Verde passa a deter 30% das ações da Binter Cabo Verde, sem o pagamento de nenhum valor adicional.

A Binter Canárias irá manter 51% das ações da Binter Cabo Verde e compromete-se a colocar no mercado, para investidores privados nacionais, as restantes 19%.

Não é intenção do Estado manter-se no capital da Binter Cabo Verde, estando prevista, oportunamente, a alienação dos 30% da participação e, deste modo, criarem-se novas oportunidades de investimentos para os privados.

#### CONTRATO DE GESTÃO CELEBRADO COM A LOFTLEIDIR ICELANDAIR

A 3 de agosto de 2017, o Governo de Cabo Verde assinou com a Loftleidir Icelandair, uma empresa do Grupo IcelandAir, um Contrato de Gestão, onde constam os termos que definem a parceria estabelecida com esta Companhia Aérea de bandeira da Islândia. Uma empresa com know-how em matéria de aviação comercial, reconhecida internacionalmente, que vem para apoiar na última fase do processo de reestruturação dos TACV, no sentido preparar a Companhia Cabo-verdiana para a próxima etapa que será a sua privatização. Assim, no contrato de gestão estão definidos:

1. As atribuições do Acting CEO que estará a liderar o processo de gestão da companhia;
2. Os limites de atuação do Acting CEO;
3. Os valores a serem pagos com a assinatura do contrato;
4. Os valores a serem pagos a IcelandAir Group, pelo grupo de técnicos especializados da empresa que serão afetados a esta operação;
5. O prazo (12 meses - mínimo a 36 meses - máximo) e os termos para o fim do contrato;
6. Penalizações em caso de incumprimento do acordado;

Este Contrato de Gestão não inclui a gestão do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, e nem de nenhum dos aeroportos de Cabo Verde. Do mesmo modo, não inclui a CV Handling. Com a equipa de gestão da Loftleidir Icelandair, tendo em conta a sua experiência e o interesse do Governo em implementar o Hub, está a ser visto com as entidades que atuam diretamente no Hub (ASA/ CV Handling/ Polícia de Fronteira/ Alfandegas/ etc.) as áreas que têm de ser reorganizadas, com vista a melhorar a qualidade de funcionamento dos aeroportos e dos serviços que impactam diretamente o Hub de modo a torná-los mais eficientes.

## MUDANÇA DA BASE DA PRAIA PARA O SAL

Estudos feitos por especialistas recomendavam que o Hub estivesse sedado no Sal, uma vez que a ilha apresenta as melhores infraestruturas aeroportuárias para tal. Paralelamente, existem outras vantagens técnicas e de custos que justificam esta decisão:

- i. Custo de combustível para aviões na Praia superior ao Sal;
- ii. A dimensão da pista do aeroporto internacional da cidade da Praia limita algumas operações pretendidas;
- iii. A dimensão da pista do aeroporto na ilha do Sal reduz o intervalo de manutenção dos motores dos aviões - que representam custos muito elevados;
- iv. A pista do aeroporto do Sal, pela sua boa dimensão, reduz o consumo e desgaste dos travões;
- v. A infraestrutura do estacionamento das aeronaves (placa) no aeroporto da Praia limita o crescimento imediato do Hub.

Importa ainda referir que os voos serão vendidos por exemplo, nos percursos Praia- Lisboa-Praia, ou ainda, São Vicente- Lisboa- São Vicente, com paragens na ilha do Sal não superiores a 90 minutos - o tempo necessário para que os passageiros e as cargas sejam transferidos de um avião para o outro. Relativamente ao preço das passagens (ex. Praia-Lisboa, via SAL) serão competitivos, de acordo com os valores do mercado.

## PROCESSO DE REDIMENSIONAMENTO DA EMPRESA

O processo de redimensionamento da empresa está a ser analisado, estando na fase de conclusão do plano de redução de pessoal. A viabilização dos TACV obriga à implementação de um plano de redução de pessoal que está a ser trabalhado com o apoio de especialistas. Está a ser feita uma avaliação de perfil e de competências. Esta avaliação vai permitir que sejam identificados os trabalhadores com perfil técnico para continuar na Companhia.

O Governo teve financiamento de 13.5 Milhões de euros, destinados às indemnizações. Estas compensações serão feitas nos termos da lei. Tendo essas medidas publicadas entenda-se que:

1. Com a privatização, o Estado satisfaz compromissos internacionais e viabilizou o saneamento financeiro dos TACV Avulta e em particular: a) A viabilização de uma empresa considerada de importância estratégica para o Estado de Cabo Verde e o impacto positivo da operação no resultado líquido da Par pública, em 2019; b) A participação minoritária no capital social (30%) com perda de controlo estratégico e sobre a atividade operacional da empresa; c) A correspondência entre participação no capital social (30%) e direitos económicos detidos; d) A necessidade de recapitalização pelo parceiro privado de acordo com o *businesses plan* apresentado; e) A garantia de dívida financeira através de «cartas de conforto» dadas às instituições financeiras, nas quais, em caso de incumprimento da empresa, a Par pública se comprometia a exercer o direito potestativo de compra da participação e renacionalização da Companhia.
2. Com a renacionalização, o Estado recuperou controlo estratégico, e acordou os direitos económicos advenientes, além de assumir maiores responsabilidades na capitalização e no financiamento da empresa. A recuperação de controlo estratégico com a posição de acionista único (100%), considerada indispensável pelo papel determinante da empresa na projeção internacional de Cabo Verde a nível da nossa diáspora.
3. Após a renacionalização da companhia, a evolução da situação económica e financeira da empresa e as estimativas apresentadas no seu plano de negócio (capitais próprios e resultados líquidos) são esperanças. Porém, subsistem os riscos inerentes às obrigações assumidas pelo Estado e as projeções, até 2026, são insuficientes para aferir da sustentabilidade do negócio.
4. Em suma, face à evidência disponível, o processo de preparação e recomposição do futuro capital social da TACV: a) Está sendo regular, no contexto de incerteza económica e de sucessivas alterações contextuais em matérias complexas e de profunda gravidade que é a guerra na Ucrânia e suas consequências; b) Eficaz porque atingiu-se os objetivos de viabilizar a empresa (prioritário para a privatização) e de recuperar o seu controlo estratégico (prioritário para a recompra) e c) Não se tem ainda resultado mais eficiente.

Com efeito, não foi obtido o consenso necessário entre os partidos políticos, tendo as sucessivas interpelações e desinformação agravadas as responsabilidades políticas e aumentado a sua exposição às contingências adversas da empresa.

## RECOMENDAÇÕES

Ao Governo, através do Ministro das Finanças:

1. Promover um quadro regulador estável sobre a participação do Estado em empresas de carácter estratégico;
2. Assegurar, no âmbito da participação do Estado em empresas de carácter estratégico, mecanismos adequados de partilha de riscos, de responsabilidades e de benefícios económicos e financeiros com o parceiro privado;
3. Reforçar os mecanismos de controlo e monitorização das obrigações e responsabilidades do acionista público, com incidência nos principais indicadores de desempenho económico e financeiro da TACV, face aos riscos do Estado associados aos acordos efetuados e ao enquadramento da empresa enquanto participada;
4. Impor, nos contratos com consultores externos, designadamente no âmbito de processos de reprivatização, a entrega de toda a informação necessária à plena compreensão dos processos em causa, incluindo o detalhe dos cálculos, dos fundamentos e dos pressupostos, os quais devem ser objeto de apreciação pelo Estado;
5. Promover, no âmbito da participação do Estado em empresas de carácter estratégico, maior acompanhamento e controlo para assegurar a necessária transparência sobre a sustentabilidade do negócio, incluindo, no respetivo plano estratégico, a informação adequada com a projeção suficiente, bem como análises de custo-benefício e risco.

## APRECIÇÃO DAS AUDIÇÕES

Os conteúdos das audições foram integralmente analisados e tidos em consideração na redação final do relatório, designadamente quando contribuíram para o esclarecimento de situações onde suscitavam dúvidas e evidenciadas no presente relatório submetido ao plenário desta Assembleia. Os comentários que essas respostas suscitam, nomeadamente por expressarem posições firmes em relação à privatização dos TACV, conclusões ou recomendações, constam do presente ponto do relatório. Dando total amplitude ao exercício da democracia, as respostas recebidas fazem parte integrante deste relatório.

## XI. RESULTADOS DA VOTAÇÃO

O presente relatório foi analisado, debatido e votado pela CPI, tendo sido aprovado com os votos a favor dos Senhores Deputados Euclides Jorge Varela da Silva, Luís Carlos dos Santos Silva, Damião da Cruz Medina, Aniceto de Jesus Lopes Cardoso Barbosa, Celso Herminio Soares Ribeiro e Isa Maria Gomes Miranda Monteiro, todos do Grupo Parlamentar do MpD, com votos contra dos Senhores Deputados Démis Roque Silva de Sousa Lobo Almeida, Adélsia de Jesus Almeida, Walter Emanuel da Silva Évora e Carla Solange Fortes Lima, do Grupo Parlamentar do PAICV e o deputado da UCID, António Delgado Monteiro não votou.

## XII. DECLARAÇÃO DE VOTO

## 12.1 Declaração de Voto GPMPD (Aniceto Barbosa)

Nos deputados do MpD presentes na CPI, votamos a favor por entendermos que este relatório traduz a política delineada pelo Governo em relação aos transportes aéreos e confirmado pelos diferentes auditados.

Votamos a favor porque:

A TACV era, até à sua reestruturação e o seu saneamento financeiro, realizados entre 2017 e 2019, uma empresa tecnicamente falida.

Continuava a operar porque o Estado de Cabo Verde cobria os seus deficits financeiros que chagaram a superar os 30 milhões de euros anuais, um valor insustentável para a economia cabo-verdiana.

Uma das alternativas, muitas vezes apontadas, seria a sua liquidação - solução adotada em vários países que não conseguiram sustentar as suas companhias aéreas de bandeira.

Garantir as ligações de Cabo Verde com o resto do mundo, de forma segura, constante e sustentável, foi sempre uma das prioridades deste Governo.

Assim, decidiu-se reestruturar a empresa TACV, mantendo os postos de trabalhos e criando oportunidades de negócios e de empregos.

Com claro objetivo de aumentar de forma significativa o contributo da atividade de transportes aéreos para o crescimento económico do país, num setor de elevada competitividade e complexidade de gestão e exigente em termos tecnológicos.

Isso só pode ser conseguido com mais mercados, mais passageiros, mais e melhores ofertas de serviços e mais voos que permitam a Cabo Verde Airlines ultrapassar a dimensão crítica de operações e crescer, assim como crescerão as atividades relacionadas com a gestão logística e comercial dos aeroportos.

O Governo acreditou que, para tal, seria necessário a identificação de um parceiro estratégico, com know-how, capacidade financeira e interesse em investir em Cabo Verde no sector dos transportes aéreos.

Seria, contudo, necessário colocar os TACV em condições de privatizar, o que fez com que, em 2017, o Governo avançasse com uma reestruturação efetiva da empresa.

Para o processo de reestruturação, foi dada especial atenção às dívidas de empresa, que já tinham ultrapassado os 100.000.000 de euros. Iniciou-se um trabalho de renegociação com os credores e fornecedores da empresa.

A estratégia proposta levou à criação de uma empresa, a NEWCO, 100% detida pelo Estado, um veículo para o qual terão de ser transferidas todas as dívidas dos TACV, das quais 50% estavam garantidas pelo Estado.

O passivo total a ser assumido atinge valores na ordem dos 105 milhões de euros.

De acordo com os cálculos feitos do impacto do HUB na economia e mediante o plano de negócios aprovado, esse investimento será totalmente recuperado em pouco tempo.

Avançou-se com a contratação, via concurso público internacional, de uma firma especializada em avaliações, a American Appraisal/ Duff & Phelps, com o intuito de se avaliar a companhia de forma independente.

O valor patrimonial da empresa foi estabelecido no montante de 9,2 milhões de euros, 5,48 milhões de euros representavam os ativos imobiliários, sendo que o valor patrimonial excluindo os imóveis totaliza, assim, 3,7 milhões de euros.

No âmbito das negociações feitas, foi possível excluir todos os ativos imobiliários desta transação.

O montante acordado para a aquisição de 51% do capital da empresa, entre o Estado e o parceiro estratégico, é de 1,3 milhões de euros.

Convém notar que mais 6 milhões de dólares de capital seria injetado pelo parceiro estratégico para a capitalização da empresa, totalizando cerca de 7.3 milhões de euros.

O acionista Estado continuou o seu desinvestimento na empresa, realizando a alienação de 10% do seu capital social aos trabalhadores e emigrantes, mantendo-se com 39% das ações da companhia que seriam alienadas em 2019 a investidores nacionais e internacionais.

Com esta operação, a Cabo Verde Airlines passaria a representar um importante instrumento de alavancagem do sector dos transportes contribuindo consequentemente para o desenvolvimento económico do país.

Com a privatização da TACV, mudou-se de paradigma com a redefinição clara dos papéis dos diversos atores: a Cabo Verde Airlines que rege-se por critérios de rentabilidade e sustentabilidade do negócio para crescer e desenvolver-se com impacto positivo sobre a economia do país; a regulação que tem que se ajustar às novas exigências do mercado que deixa de ser dominado pelo Estado; o Estado que deixa de confundir a política de transportes com a gestão da companhia de bandeira, para se focalizar na criação de condições e instrumentos de políticas que tenham em conta o país insular que somos, a diáspora e a necessidade de boas conectividades aéreas e marítimas entre as ilhas e estas com o mundo.

Conforme acordado, na eventual renovação da imagem da marca da TACV, foram mantidas as referências a Cabo Verde, por forma a garantir que a companhia mantenha a sua ligação com o nosso país à semelhança do que acontece em muitas paragens, nomeadamente os casos da Singapore Airlines, American Airlines, Ethiopian Airlines, etc.

No âmbito do contrato assinado, o parceiro estratégico não poderia alienar as suas ações durante um período de 5 anos, tendo para tal de ter autorização do Governo.

Passado este período e caso pretenda fazê-lo, o governo teria sempre direito de preferência.

Os acordos firmados previam ainda a possibilidade de voos ponto a ponto Praia/Lisboa, Praia/Boston e São Vicente/Lisboa, desde que sejam rentáveis.

O governo e o parceiro estratégico acordaram ainda no sentido de trabalharem para o aumento de oportunidades de emprego e de desenvolvimento de competências para as diversas profissões e funções relacionadas com os transportes aéreos.

Neste sentido, em parceria com os bancos, o Governo acordou uma linha de crédito para a formação desses profissionais, nomeadamente pilotos e áreas afins.

Com a combinação da venda dos 51% do capital social e essas medidas, o governo foi para além de salvaguardar o interesse nacional, transformou uma empresa tecnicamente falida, numa empresa que vai levar Cabo Verde ao Mundo e apoiar a aceleração do crescimento económico do país, criando assim riqueza e novos postos de trabalho.

Votamos a favor ainda por considerarmos que a situação de arranque dos TACV em 2016 era:

1. Em decorrência de uma longa série de resultados negativos e degradação progressiva da situação financeira que antecederam o ano de 2016, a continuidade da companhia estava em causa no arranque de 2016;
  2. Passivo de 12.2 Milhões de contos, dos quais 8,6 em dívida corrente (mais de 70%) e numa situação de falência técnica de 8,48 milhões de contos;
  3. A operação de longo curso, que até 2013 vinha sendo sustentada por três aviões (um B757- 200 e dois B737-800), viu-se reduzido a um único avião em 2016, devido à incapacidade financeira da TACV de cumprir com os seus compromissos de lease, tendo devolvido em 2014 um B737-800 e no início de 2016 foi arrestado pelo lessor o segundo B737-800 (com enormes prejuízos financeiros e de imagem para a companhia), por ter entrado em default.
- Para poder manter o único avião B757-200, o lessor obrigou a empresa a consignar-lhe a totalidade das vendas mensais através do BSP Portugal, para a liquidação dos atrasados e das rendas e reservas de manutenção correntes;
4. Instabilidade operacional, obrigando a empresa a recorrer a aluguer de aviões de terceiros com um crescimento elevado dos gastos;
  5. O mais baixo nível de confiança dos credores, dos parceiros e dos mercados
  6. Dívidas insustentáveis para com o Lessor dos ATR's e eminência das perdas dos aviões e consequentemente a paralisação da operação no mercado doméstico, devido ao incumprimento das obrigações contratuais; o pagamento das dívidas e o aumento significativo dos gastos e prejuízos operacionais com a venda dos ATR's em regime de Sale and Lease Back (SLB);
  7. Exposição futura da empresa superior 30 milhões de USD face aos lessors dos aviões.
  8. As incertezas que ainda prevaleciam relativamente aos mercados, impunha um certo rigor na programação dos voos da retoma e uma utilização criteriosa dos recursos financeiros disponíveis, razão pela qual o Governo impôs a presença de um administrador executivo na empresa, para controlar a utilização dos recursos financeiros obtidos.
  9. Em julho de 2021, o Governo face aos sinais que o acionista maioritário vinha dando quanto à capacidade de contribuir na capitalização da empresa e em defesa dos interesses da empresa, decidiu em avançar com a reconversão dos 51% das ações e assumir o controle da companhia aérea nacional.
  10. O efeito da pandemia condicionou a implementação dos objetivos e ações Governo de Cabo Verde, que teve de intervir para assegurar a continuidade da conectividade aérea inter-ilhas (com a saída da Binter), estimular a conectividade aérea internacional, através de voos charters para apoiar o turismo e a ligação com diáspora, apoiar financeiramente a retoma da operação da TACV e ajustar as reformas em curso do sector de transporte aéreo.
  11. Por forma a retomar os projetos de reforma do sector de transporte aéreo, cujas ações foram interrompidas pelo impacto severo da pandemia da covid19, o Governo decidiu dar continuidade à sua visão estratégica para o sector de transportes aéreos, adequada aos novos desafios pós pandémica, que exigem reforçar a competitividade e a resiliência do setor de transporte aéreo em Cabo Verde.
  12. Neste contexto, o Governo definiu os seguintes eixos estratégico para o cumprimento da sua visão de reformar Cabo Verde numa Plataforma Aérea, refletidos no seu Programa de 2021-2026:
    - (i) Criar as condições para o lançamento de uma Zona Especial de Economia Aérea
    - (ii) Dar continuidade ao processo de privatização da CVA, enquanto peça essencial para a montagem do hub da ilha do SAL
    - (iii) Dar continuidade ao processo de concessão da gestão dos aeroportos nacionais, visando aumentar o nível da qualidade de serviço prestado, a eficiência na gestão e apoiar na montagem do hub aéreo mediante a atração de operadores aéreos de renome que possam explorar os ganhos da localização do país;
    - (iv) Retomar o processo de criação das condições para a privatização da CV Handling;

- (v) Envidar esforços para atrair a instalação de um centro de manutenção de aeronaves em parceria com uma das marcas mais utilizadas nos países vizinhos (ATR, EMBRAER,...) tirando proveito do know how acumulado ao longo de anos nas oficinas da TACV
  - (vi) Criar condições para que Cabo Verde possa, aproveitando dos quadros técnicos endógenos no sector de transporte aérea e das valências das suas instituições de formação técnica e profissional, ter uma escola de aviação civil certificada pela Autoridade de Aeronáutica Civil,
  - (vii) criar condições para a adoção do mecanismo de Obrigação de Serviço Público, para assegurar a estabilidade da conectividade aérea inter-ilhas sempre que necessário e sobretudo em determinadas linhas consideradas estruturalmente deficitárias;
  - (viii) A nível internacional procurar aumentar os acordos aéreos bilaterais e multilaterais para fomentar o fluxo de linhas aéreas para Cabo Verde;
  - (ix) O quadro regulatório seja revisto para que a competitividade do país seja robustecida, numa realidade pós-pandemia que se prevê muito mais concorrencial no domínio do transporte aéreo;
  - (x) Seja criado um quadro de financiamento da formação de quadros para a indústria da aviação civil, com suporte financeiro do Estado
13. A TACV foram tomadas medidas que permitiram a retoma da operação da TACV em dezembro de 2021, com voos semanais nas rotas Praia-Lisboa, S. Vicente-Lisboa e Sal-Lisboa.
14. O novo Plano de Negócios 2023-2027 (Interim Business Plan) irá permitir a TACV criar as condições financeiras e operacionais, que lhe permite adquirir novos aviões para as seguintes rotas:
- (i) 2023-2024 (B737-700 e B737-800): Lisboa, Paris, Milão, Bissau, Dakar, Luanda, Fortaleza, Recife;
  - (ii) 2024-2026 (B737-700, B737-800 e B737-8 Max): Lisboa, Paris, Milão, Roma, Bissau, Dakar, Luanda, Boston, Fortaleza, Recife;
  - (iii) 2026-2027 (B737-800, 3 B737-8 Max): : Lisboa, Paris, Milão, Roma, Amsterdão, Bissau, Dakar, Luanda, Boston, Fortaleza, Recife, Guarulho (S. Paulo);
15. O Governo tem estimulado e atraído companhias de low costs para operarem para Cabo Verde, como uma forma de contribuir para o aumento da demanda de turistas dos principais mercados emissores
16. A nível do transporte aéreo doméstico, não obstante algumas insuficiências que ainda prevalecem, nota-se uma melhoria gradual nas ligações aéreas inter-ilhas, como da malha aérea e aumento das frequências, bem como a melhoria do sistema de reserva e distribuição, permitindo pagamentos com cartão 24, Visa e Mastercard e atendimento aos passageiros, quer remotamente, quer nos principais aeroportos.
17. O Governo está a avaliar neste momento várias iniciativas privadas endógenas de investimentos em segmentos de mercado complementares a nível do mercado de transporte aéreo doméstico doméstico, quer relacionadas com transporte de passageiros e carga, quer com escolas de formação.
18. Aprovado o Decreto-lei que estabelece as Obrigações de Serviço Público;
19. Finalizado o Estudo com as principais conclusões e recomendações para a revisão do quadro legal e regulamentar da aviação civil e que vão constituir a base para a elaboração durante o primeiro semestre de 2023 dos diplomas legais e regulamentares que aprimoram, modernizam reforçam a competitividade da aviação civil;
20. Lançamento do concurso para a elaboração do Estudo sobre a Zona Especial de Economia Aérea com epicentro no hub aéreo da ilha do Sal;
21. Conceção e modelo de um Centro Técnico de Aviação Civil associado ao Programa Trainair da ICAO, bem como instalação do Instituto Superior de Aeronáutico e do Turismo n Ilha do Sal (2023) com o suporte da ICAO;
22. Finalizado o Estudo com a proposta do Plano e Fundo de Formação para a qualificação de quadros técnicos especializados em aviação civil.

23. Lançamento do concurso para a elaboração do estudo sobre Plano Estratégico de Desenvolvimento de Transporte Aéreo, com base no levantamento do potencial e vocação de cada uma das ilhas, das infraestruturas aeroportuárias existentes e necessárias, por forma a estimular a integração eo desenvolvimento regional das ilhas, em função das suas sinergias económicas.

24. Realização do Estudo sobre Conectividade e Desenvolvimento do Turismo, procurando estimular a intermodalidade entre o transporte aéreo e transporte marítimo, maior integração entre os voos domésticos e internacionais, bem como a ampliação da rede de conectividade aérea internacional (ligação do Hu de Cabo Verde com os principais hubs do continente africano, da europa, estados unidos e américa do sul.

Por tudo isso, é que votamos a favor deste relatório

## 12.2 Declaração de Voto GPPAICV

Os deputados do grupo parlamentar do PAICV, membros da Comissão Parlamentar de inquérito sobre a privatização dos Transportes aéreos de Cabo Verde SA, incluindo sobre a liquidação da operação TACV nos voos domésticos, constituída pela resolução nº 41/X/2022, de 7 de março, e considerando que:

### I. SITUAÇÃO ECONÓMICO-FINANCEIRA DA TACV 2016/2019

#### Situação da TACV em 2016

Em 2016, apesar das dificuldades porque passava a companhia, a TACV operava voos regulares para todas as ilhas de Cabo Verde com aeródromos operacionais.

A TACV prestava o serviço de transporte de doentes, a preços comportáveis, tendo as operações inter-ilhas melhorado substancialmente quando a Binter, que se encontrava em processo de certificação, iniciou as operações introduzindo a concorrência e a redução dos preços; operava voos para vários destinos europeus e para o Senegal a partir dos quatro aeroportos internacionais com aviões em diferentes regimes de leasing;

Ainda em 2016, o Governo de então deu início ao processo de reestruturação, tendo sido já feito o spinoff, dando lugar ao nascimento de uma nova empresa, a CV Handling, SA, como empresa autónoma. Os estudos visando a autonomização da TACV doméstico estavam em fase avançada e os que visavam a reestruturação da TACV Internacional e a sua preparação para abertura ao capital privado também em fase avançada com financiamentos do Banco Mundial e do BAD;

Se em 2016, ano da mudança do partido que sustenta o Governo, a companhia aérea TACV tinha uma situação difícil, o quadro agravou-se após Abril de 2016 e ainda mais com a entrada do parceiro islandês.

**DADOS FINANCEIROS/PATRIMONIAIS DA TACV EM 2016 (em milhares de escudos)**

- Passivo - 11.992.911 de escudos - 12 milhões de contos
- Situação Líquida (também chamado de capital Próprio) – 9,3 milhões de contos
- Dívida (às instituições financeiras) – 3,04 milhões de contos.

#### ANÁLISE DOS RÁCIOS/INDICADORES ECONÓMICOS E FINANCEIROS DA TACV ENTRE 2016 E 2019

A CPI-TACV teve acesso às contas da empresa de 2016 a 2019. No entanto não foram fornecidas as contas de 2020 e 2021 apesar de terem sido solicitadas. Da análise feita, conclui-se que a situação financeira dos TACV teve uma deterioração contínua até a pandemia, altura em que a situação se degradou ainda mais.

Apesar da iniciativa do governo em criar uma empresa denominada NEWCO, que absorveu a maioria do passivo da empresa, para criar as condições para a privatização da empresa, as contas da TACV comprovam que em dois anos de exercício, (2018 e 2019) o passivo da empresa atingiu valores nunca antes vistos no histórico financeiro da empresa.

Em 2016, obteve resultados líquidos negativos de 2,3 milhões de contos, passando para 3,7 milhões em 2017, 6,7 milhões de contos e em 2018, e fixou-se em 6,5 milhões de contos em 2019. Considerando os resultados do exercício correspondente a este período, o resultado do ano de 2019, ano da privatização da empresa, é o pior de todos.

Apesar desse resultado negativo em 2019, o ano da privatização, a empresa transportou menos passageiros que em 2016. Em 2016 transportou 571.381 passageiros. Já em 2019 transportou 297.996 passageiros. Apesar disso, verificou-se que os gastos operacionais da empresa passaram de 8 milhões de contos em 2016 para 12 milhões de contos em 2019.

No entanto, da avaliação e a análise das demonstrações financeiras dos anos de 2016, 2017, 2018 e 2019, deve-se realçar que os rácios ou indicadores económicos poderão não traduzir efetivamente a verdadeira

situação económica e financeira da empresa, uma vez que o auditor emitiu pareceres com alguma “reserva de opinião”, por conta de falta de confirmação dos saldos de ativos e passivos, registos de aumentos de gastos (Ex. ano 2017) devido a correção de exercícios anteriores e que podem fazer com os resultados líquidos estejam sobreavaliados ou subavaliados; a não confirmação de informação por parte dos advogados sobre processos litigiosos e outras informações relevantes e a não realização de reconciliação bancária.

#### Situação de Liquidez e Solvência

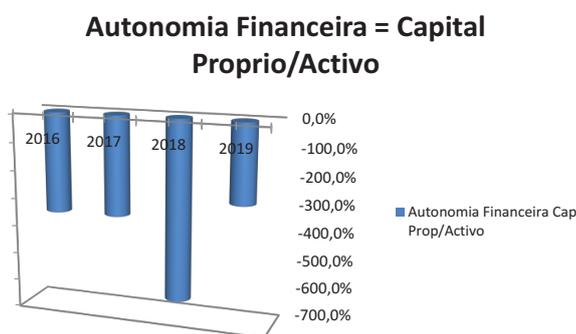
A liquidez dos TACV apresenta valores preocupantes, demasiado baixos, e que não asseguram o cumprimento das obrigações de curto prazo perante terceiros. Dados apurados para os anos 2016, 2017, 2018 e 2019 colocam os indicadores de liquidez geral e reduzida na ordem de 0,15 a 0,17, quando deveriam ter valor superior a 1, ( um) para que os recursos disponíveis ou realizáveis a curto prazo assegurassem devidamente as obrigações da empresa perante terceiros, fornecedores dos bens e serviços correntes.

A liquidez imediata, cobertura de dívidas a curto prazo perante terceiros com uso dos meios financeiros disponibilizados em Bancos e valores facilmente convertíveis em dinheiro apresentava níveis ainda mais baixos, praticamente a empresa não tinha saldo de tesouraria. Efetivamente os recursos gerados pelas explorações das suas atividades principais eram insuficientes para fazer face às dívidas de curto prazo e muito menos as de longo prazo, ou seja, a empresa encontrava-se em situação de total falência técnica e financeira.

A empresa apresentava o ciclo de negócios negativo, ou seja, pagava aos seus credores e fornecedores de serviços à curto prazo, e recebia pelas vendas num prazo superior, a empresa não tinha crédito no mercado, por conta da sua incapacidade financeira em fazer face aos seus compromissos.

#### Autonomia financeira

Indica a parcela dos ativos que é financiada pelos capitais próprios. É aconselhável que este indicador esteja entre 0,33 e 0,66, para a maioria dos setores de atividade, inclusive o setor dos transportes. Se for igual a 1, quer dizer que o ativo é totalmente financiado pelo capital próprio. No caso da TACV Airlines S.A, esses rácios tem sido bastante negativos, ao longo dos quatros anos referenciados, conforme ilustra o gráfico a seguir:



O rácio de solvabilidade dá-nos a relação entre o capital próprio e passivo total da empresa. Aqui o capital próprio deve ser no mínimo igual aos capitais alheios, donde a solvabilidade deve ser igual ou superior a 1. No caso em estudo, a média tem sido a volta de 0,8 negativos entre os anos de 2016 e 2019, o que significa que a empresa não tem tido capitais próprios para fazer face aos seus compromissos com terceiros (credores, fornecedores e Estado).

#### Quadro 1 – Dados Financeiros da Empresa

Anos	2016	2017	2018	2019
Resultado Líquido	-2 311 636,00	-3 755 956,00	-6 711 790,00	-6 571 133,00
Vendas+PS	4 661 641,00	3 257 862,00	3 493 048,00	6 104 244,00
Activo	2 628 559,00	3 384 404,00	2 144 983,00	2 730 361,00
Capital Próprio	-9 364 352,00	-1 194 553,00	-13 682 559,00	-7 608 461,00

#### Análise da Taxa de Retorno de Capital Próprio (ROE) e Rentabilidade, Estrutura de Capital e Produtividade

Cálculo de indicadores de rentabilidade da empresa	2019	2018	2017	2016
RLV (Rentabilidade líquida das vendas)	-107,65	-192,15	-115,29	-49,59
Margem EBITDA	-102,50	-180,09	-110,09	-38,89
Rentabilidade Operacional	103,38	-183,74	-113,30	-42,29
ROA (Rentabilidade Líquida do Ativo)	-240,67	-312,91	-110,98	-87,94
ROI (Rentabilidade do Investimento)	-231,00	-298,25	-99,85	-71,02
ROE (Rentabilidade do Capital Próprio)	86,37	49,05	31,44	24,69

O ROE visa medir a capacidade do capital próprio em termos de geração de resultado líquido enquanto o índice/taxa de rentabilidade mede o resultado líquido em relação as vendas e prestações de serviços.

O índice de produtividade mede a capacidade dos ativos em termos de geração de receitas e a Estrutura de Capital informa o peso do Capital Próprio em relação ao Ativo Total.

#### Quadro 1 – Dados Financeiros da Empresa

Anos	2016	2017	2018	2019
Resultado Líquido	-2 311 636,00	-3 755 956,00	-6 711 790,00	-6 571 133,00
Vendas+PS	4 661 641,00	3 257 862,00	3 493 048,00	6 104 244,00
Activo	2 628 559,00	3 384 404,00	2 144 983,00	2 730 361,00
Capital Próprio	-9 364 352,00	-1 194 553,00	-13 682 559,00	-7 608 461,00

Quadro 2 – Rácios/Índices

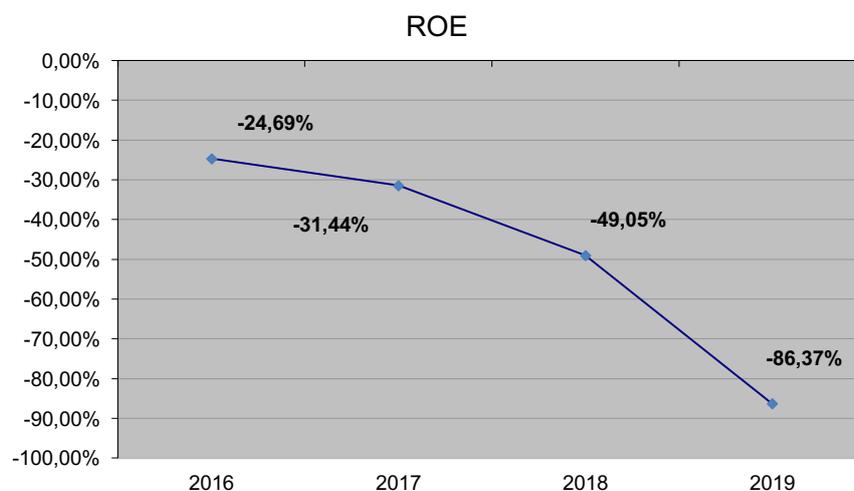
Anos	2016	2017	2018	2019
RL/Cap Prop	-24,69%	-31,44%	-49,05%	-86,37%
RL/(VND+PS) (1)	-49,59%	-115,29%	-192,15%	-107,65%
(VND+PS)/Activo (2)	1,77	0,96	1,63	2,24
Cap Prop/Activo (3)	-3,56	-3,53	-6,38	-2,79
ROE [ (1)*(2)/(3) ]	-24,69%	-31,44%	-49,05%	-86,37%

Pelos rácios calculados verifica-se que a empresa se encontrava numa situação extremamente difícil uma vez, os seus ativos não conseguiram gerar receitas operacionais para fazer face aos seus custos operacionais. Os resultados líquidos gerados em relação ao seu capital próprio e o seu ativo eram extremamente negativos, isto, é a empresa não conseguia criar valores, mas sim descapitalizar o seu património, de ano para ano.

A empresa em 2017 apresentava um ativo no valor de 2.144.983 Milhares de escudos e um passivo no valor de 15. 827.542 Milhares de escudos que correspondem a 737% negativos do ativo total, o que significa que as dívidas da empresa são 7 vezes maior do que os seus ativos, e que em caso de sua dissolução não tinha ativos para honrar os seus compromissos.

Ainda em 2017 a empresa apresentava cerca de 13.628.559 milhares de escudos negativos de capital próprio resultante dos prejuízos que a empresa tem acumulado nos últimos anos.

Assim sendo em 2019, a empresa precisaria de pelo menos 7.608.457 milhares de escudos para equilibrar as suas contas (recapitalizar e pagar as dívidas). O ROE da empresa está espelhado no gráfico a seguir:



O quadro seguinte ilustra o resultado de cada um dos indicadores de eficiência.

Cálculo de indicadores de rentabilidade da empresa	2019	2018	2017	2016
RLV (Rentabilidade líquida das vendas)	-107,65	-192,15	-115,29	-49,59
Margem EBITDA	-102,50	-180,09	-110,09	-38,89
Rentabilidade Operacional	103,38	-183,74	-113,30	-42,29
ROA (Rentabilidade Líquida do Ativo)	-240,67	-312,91	-110,98	-87,94
ROI (Rentabilidade do Investimento)	-231,00	-298,25	-99,85	-71,02
ROE (Rentabilidade do Capital Próprio)	-86,37	-49,05	-31,44	-24,69

Todos os indicadores de rentabilidade são negativos, ou seja, a empresa possuía custos insuportáveis e que ultrapassassem de longe, a sua capacidade de gerar rendimentos, pelo que a empresa precisaria, urgentemente, de ser redimensionada, sob pena de continuar a delapidar os recursos dos contribuintes cabo-verdianos.

Por todos os cálculos feitos, e análise feita do relatório de contas conclui-se que a empresa estava numa situação de insolvência e de falência técnica e financeira e a situação tendia a piorar cada ano.

Risco de Liquidez

Em 2019 a empresa apresentava um fundo de maneo negativo na ordem dos 6. 432.875 milhares de CVE. A empresa recorria a créditos de curto prazo para fazer face aos seus compromissos de imediato. A empresa já não conseguia créditos no mercado sobretudo junto das instituições financeiras nacionais.

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS DE 2016 A 2019

Demonstração de Resultados (em milhares de CVE)	2019	2018	2017	2016
Vendas e prestação de serviços	6.104.244	3.493.048	3.257.862	4.661.641
Gasto com mercadorias vendidas e matérias consumidas	2.050	35.166	147.853	123.233
Resultado operacional bruto	6.106.294	3.457.882	3.110.009	4.538.408
Fornecimentos e serviços externos	10.919.438	7.851.071	5.432.740	6.528.883
Valor acrescentado bruto	-4.813.144	-4.393.189	-2.322.731	-1.990.475
Gastos com pessoal	1.395.136	1.330.086	1.241.068	98.942

Demonstração de Resultados (em milhares de CVE)	2019	2018	2017	2016
EBITDA	-6.256.680	-6.290.777	-3.586.716	-1.812.884
Resultado Operacional	6.310.731	6.418.265	3.691.256	1.971.316
Juros e perdas similares suportados	263.870	314.454	376.748	444.801
Resultado Antes de Impostos	-6.571.133	-6.711.790	-3.755.956	-2.311.636
Imposto sobre o Rendimento do Período	-	-	-	27
Resultado Líquido do Período	-6.571.133	-6.711.790	-3.755.956	-2.311.636

Como se pode ver há uma degradação dos resultados líquidos do período duplicou de 2016 para 2018 e que passou de -2.311.636 para -6571.133 milhões de contos, durante o período em análise, ou seja mais de duas vezes mais.

BALANÇO	2019	2018	2017	2016	2015
Total do Ativo	2.730.361	2.144.983	3.384.404	2.628.55	3.694.696
Ativo não corrente	1.632.864	460.713	1.303.646	678.107	1.065.923
Ativo corrente	1.097.497	1.684.270	2.080.759	1.950.45	2.628.772
Inventários	23.927	25.682	326.945	414.847	471.624
Caixa e depósitos bancários	215.751	114.316	841.507	160.646	156.441
Total do Capital Próprio	-7.608.461	-13.682.559	-11.945.553	-9.364.35	-8.484.563
Total do Passivo	10.338.82	15.827.542	15.329.957	11.992.9	12.179.25
Passivo não corrente	2.808.450	589.650	5.486.419	3.295.86	3.593.899
Passivo corrente	7.530.372	15.237.892	9.843.538	8.697.04	8.585.359

Durante estes anos a empresa foi construindo um novo passivo que em 2018 atingiu 15,8 milhões de contos, superando o passivo de 2016 que era de 11,9 milhões de contos e se fixou em 10, 3 milhões de contos em 2019.

As evoluções dos ativos demonstram que não houve investimentos na empresa o que perverte a ideia de mobilização de parceiro estratégico para a mobilização de capital. Neste caso não houve qualquer injeção de capital.

#### Os Avales Prestados pelo Estado a Favor da TACV

De acordo com o Relatório do Sector empresarial do Estado, referente ao ano de 2022, foram concedidos a TACV os seguintes avales:

- 2016 – 3.026,8 milhões CVE
- 2017 – 4.651,3 milhões CVE
- 2018 – 5.053,7 milhões CVE

Ou seja, um total de 12.731,8 milhões CVE que hoje se transformaram em dívida pública com a reversão da privatização.

Para além dos avales, o Governo injetou avultados recursos na TACV, contrariando a promessa inicial de estancar a drenagem financeira dos recursos do Estado para suportar a empresa.

De acordo com o Parecer do Tribunal de Contas para 2018, já aprovado pelo Parlamento, foram transferidos em 2018 do tesouro através da rubrica Operações passivas, 3.943.039.000 (Três bilhões, novecentos e quarenta e três milhões e trinta e nove mil escudos) ou seja, uma média de 10,9 milhões de escudos por dia a TACV.

As transferências continuaram em 2019, ainda tendo como base o Parecer do Tribunal de Contas referente a esse ano.

*“Da análise dos dados levantados em sede da DGT, constatou-se que foram efetuadas as regularizações das transferências realizadas via OPT no montante de 4.053,3 milhões de CVE, dos quais 56,6% (2.294,3 milhões de CVE) foram à ordem da TACV. A CGE, à semelhança ao ano de 2018, não explica quais os motivos instituídos e seguidos no referido processo.*

## II. A REESTRUTURAÇÃO DA TACV

O Governo de Cabo Verde da IX Legislatura estabeleceu uma Agenda De Privatizações, Concessões E Parcerias Público-Privadas, que foi formalmente plasmada na Resolução n.º 87/2017, de 3 de agosto.

Com esta agenda o Governo pretendia, alegadamente, alcançar os seguintes objetivos: i. Aumento da eficiência, produtividade e competitividade da economia e das empresas; ii. Criação de novas oportunidades de negócio para atrair a participação do sector privado na economia nacional; iii. A modernização do tecido empresarial nacional com a atração de investidores nacionais e internacionais com *know-how* e *network* necessários para conferir um outro posicionamento a Cabo Verde em determinados sectores, no contexto mundial; iv. Incremento da competitividade e reestruturação sectorial do tecido empresarial e reforço da capacidade empresarial nacional; v. Dinamização e desenvolvimento do mercado de capitais, criando novas opções de investimentos com maior potencial para aumentar a participação dos cidadãos nestes processos; vi. Promoção da redução do peso do Estado na economia nacional, transferindo de certa forma esta responsabilidade/papel para o sector privado, cabendo ao Estado o papel de regulador, devendo este forçar-se na criação de políticas sectoriais concretas que permitam à economia do país atingir outros patamares; vii. Redução do peso da dívida pública na economia, um importante instrumento indutor de flexibilidade na gestão da política orçamental, através da moderação do peso dos juros da dívida pública no montante global das despesas do Estado; viii. Defesa dos interesses patrimoniais do Estado, assegurando o melhor *value for money* nas transações<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> O Governo alega ter elencado estes objetivos ao abrigo do artigo 2.º da Lei n.º 47/IV/92, de 6 de julho, alterada e republicada pela Lei n.º 41/V/97, de 17 de novembro, conjugado com a alínea c) do n.º 3 do artigo 4.º do Decreto-lei n.º 63/2015, de 13 de novembro. Os referidos objetivos constam do art. 2.º da Resolução n.º 87/2017, de 3 de agosto, publicada na I SÉRIE, do n.º 46 «B. O.» da República De Cabo Verde, de 3 DE AGOSTO DE 2017, que tinha por objeto a aprovação da agenda de privatizações, concessões e parcerias público-privadas, mas que, entretanto, já foi revogada pela Resolução n.º 104/2022, de 16 de novembro, publicado na I Série — n.º 108 do «B.O.» da República de Cabo Verde, de 16 de novembro de 2022;

Da lista indicativa das empresas a reestruturar, privatizar ou a concessionar, encontrava-se os TACV – Transportes Aéreos de Cabo Verde, S.A (doravante, TACV)<sup>2</sup>.

Mas, para o Governo, a privatização dos TACV era premente, e uma das suas maiores prioridades. Isto, pois, por um lado, entendia que esta companhia constituía um alto risco orçamental e fiscal: o Governo alegou que após um ano de intensos esforços para estancar o que designaram de “hemorragia financeira” dos TACV, e encontrar soluções alternativas que viabilizem a empresa e contribuam para a estruturação de um *hub aéreo*, era urgente avançar com a implementação de “medidas estruturantes”, visando: i. a reestruturação dos TACV e o aumento do seu valor de mercado, com o ii. objetivo da sua privatização total ou parcial, de modo a iii. assegurar que, até a conclusão do processo, as ditas contínuas perdas e a dívida acumulada, à data, de mais de 90 milhões de euros, deixem de ser uma ameaça à estabilidade financeira do país; iv. a redução drástica e, em última instância, a eliminação das perdas operacionais dos TACV e das necessidades de financiamento, na altura superiores a 20 milhões de euros por ano, num cenário em que a companhia havia perdido – conforme alegaram –, aproximadamente, 22 milhões de euros em 2014, 35 milhões de euros em 2015 e 17 milhões de euros em 2016; v. a eliminação da utilização de fundos públicos para subsidiar os TACV, considerada uma empresa deficitária, sem perspetivas de sustentabilidade no seu figurino de então. Dito de outro modo, era convicção do Governo que, considerando a situação dos TACV, de dificuldades financeiras devido, entre outros, ao endividamento excessivo e às perdas operacionais contínuas, a empresa contribuía, de forma direta, para uma significativa redução dos recursos públicos disponíveis, impedindo o Governo de avançar com os investimentos necessários em outras áreas determinantes para o desenvolvimento de Cabo Verde, como as infraestruturas, a educação, a saúde, *etc.*; e

Por outro lado, entendia-se que a privatização da companhia era uma via para a renovação do seu modelo económico, trazer a participação de parceiros privados com *know-how*, fazer investimentos privados na empresa, e alavancando o setor dos transportes aéreos, e concretizando o potencial de Cabo Verde de se tornar um *HUB aéreo* no oceano atlântico, pela sua localização geográfica estratégica, que permitissem assim atingir melhores níveis de qualidade na prestação do serviço de transporte aéreo.

Por estas alegadas razões, e com os ditos objetivos gerais e específicos, o Governo decidiu avançar, em maio de 2017, com um Programa de Reestruturação Dos TACV, visando criar as condições para o pretendido processo de privatização. O Governo alegou contar com a assistência de parceiros internacionais, nomeadamente, do Banco Mundial, na procura de uma solução definitiva e sustentável para a TACV.

Nos termos definidos pela Resolução nº 47/2017, de 30 de Maio, o Governo de Cabo Verde mandou o Ministro das Finanças e o Ministro da Economia e Emprego para fazer aprovar, em Assembleia Geral, o Plano de Reestruturação e Privatização dos Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV), para implementação imediata pelo seu Conselho de Administração, nos termos definidos pelo Governo, designadamente para reestruturar o negócio doméstico e regional, para reestruturar o negócio internacional com vista à sua futura privatização.

Nos termos do art. 2.º desta Resolução (autorização): 1. Para reestruturar o negócio doméstico e regional, ficam os Ministros das Finanças e da Economia e Emprego autorizados a: a) Identificar um parceiro estratégico/operador e negociar os termos e a modalidade de execução dessa parceria, de modo a garantir a criação das condições necessárias para assumir as operações nas rotas domésticas e regionais até agora operadas pela TACV; b) Negociar e assinar um acordo de *joint-venture*, caso seja essa a modalidade definida, com outra companhia aérea que permite que o Governo e investidores privados cabo-verdianos tenham uma posição acionista significativa numa nova transportadora aérea cabo-verdiana; c) Caso se manifeste fundamental para o sucesso deste processo, fazer aprovar, em Assembleia Geral, uma deliberação para proceder com as ações necessárias para encerrar todas as operações domésticas e regionais, desde que avancem com as negociações necessárias para garantir que outras operadoras continuem a operar, melhorando seus atuais níveis de serviço, cobrindo, obrigatoriamente, todas as ilhas do arquipélago que possuam infraestruturas aeroportuárias; d) Garantir a criação de condições para que esta parceria contribua para uma evolução positiva da economia de Cabo Verde, uma vez que um serviço aéreo de melhor qualidade entre as ilhas, com regularidade das ligações internas, tem fortes impactos nos mais diversos sectores, como o turismo internacional

e interno, trocas comerciais e de serviços internos e maior aproximação entre a classe empresarial nacional; e) Fazer aprovar em Assembleia Geral o plano de redimensionamento do pessoal; e f) No quadro da reestruturação da empresa e face à incapacidade da TACV de assumir os encargos financeiros decorrentes dos atuais contratos de *leasing* das aeronaves *ATR*, assinar ou credenciar um mandatário para assinar, em nome do Estado de Cabo Verde, o acordo negociado entre a TACV e a *Elix Assets 7 Limited*, com vista à liquidação da dívida de até USD 6.757.283 (seis milhões, setecentos e cinquenta e sete mil, duzentos e oitenta e três dólares americanos), resultante da antecipação do termo desses mesmos contratos.

Já Para reestruturar o negócio internacional com vista à sua futura privatização, ficam os Ministros das Finanças e da Economia e Emprego autorizados a (art. 2.º, n.º 2, da Resolução): a) Identificar um novo parceiro estratégico/operador e negociar os termos para o desenvolvimento e consolidação das operações internacionais da TACV, incluindo o negócio de *hub aéreo*; b) Negociar e assinar acordos de intenção ou memorandos de entendimento para o estabelecimento de *joint-venture* com um parceiro que reúna as condições necessárias para assumir as operações internacionais e desenvolver o negócio de *hub aéreo*, mediante a tomada de uma posição acionista no momento da privatização da empresa; c) Fazer aprovar, em Assembleia Geral, as medidas consideradas necessárias para criar parcerias e relações contratuais com parceiros credíveis e que visam estruturar um negócio de transporte aéreo internacional económica e financeiramente sustentável, viabilizando a privatização da empresa.

Na perspetiva de reestruturar o negócio internacional, com vista à sua futura privatização, o mandato dado aos Ministros das Finanças e da Economia e Emprego visava fazer aprovar em Assembleia Geral dos TACV um Plano de reestruturação, visando: – Preservar ou resgatar a TACV como uma empresa operacional (para que continue o processo negocial), incluindo (i) a preservação das licenças e certificações internacionais da TACV, sendo o Certificado do Operador Aéreo, a certificação de segurança IOSA, aprovação ETOPS (ii) rotas de voo sob o estatuto de transportador nacional designado e (iii) slots de aterragem. – Facilitar a privatização ou o investimento estratégico ou a parceria da TACV em relação à divisão de negócios internacionais da TACV, a fim de manter opções de conectividade internacional como parte, entre outros, dos planos do Governo para o desenvolvimento do turismo e a criação de um centro de aviação no Cabo Verde. – Se não for possível preservar ou resgatar a TACV (ou seu negócio como uma empresa em andamento para executar um “*downline controlado*”, a fim de tentar obter uma melhor recuperação para os credores da TACV como um todo do que se a TACV fosse liquidada imediatamente. – Se necessário ou exigido, vender os ativos da TACV e usar os recursos para fazer uma distribuição aos credores de acordo com seus direitos e prioridades económicas, em um cenário de liquidação e de acordo com as leis de Cabo Verde. – Mitigar ou reduzir as reivindicações a serem assumidas ou pagas pelo Governo de Cabo Verde, incluindo (a) sob quaisquer garantias soberanas e (b) possíveis reivindicações de credores de terceiros. – Minimizar o risco para a estabilidade macroeconómica do Cabo Verde que possa surgir devido a uma falha na TACV.

O processo de reestruturação tinha prazos. Nos termos do art. 2.º, n.º 5, da Resolução nº 47/2017 de 30 de maio, a implementação das medidas relativas à reestruturação do negócio doméstico e regional deve ter lugar no prazo máximo de 4 (quatro) meses e para a reestruturação do negócio internacional com vista à sua privatização, no prazo de 12 (doze) meses.

O Processo de reestruturação foi efetivamente iniciado, em 2016, pelo Conselho de Administração dos TACV então em funções<sup>3</sup>.

*Em Declarações à CPI, José Luís Sá Nogueira, afirmou que «a opção da privatização – Não foi uma opção do Conselho de Administração, foi uma opção do Governo, nós somos gestores, quem decide quanto à vida da empresa é o acionista; nesse caso o acionista Estado que é representado pelo Governo, achou, portanto, que se deveria reestruturar para privatizar a empresa. E nós reestruturamos, primeiro para estancar para que empresa não parasse. Nós tivemos que agir rapidamente para evitar uma disrupção, quer a nível doméstico, quer a nível internacional. Ao mesmo tempo, no plano de recuperação, tínhamos uma consciência clara que nós não iríamos resolver o problema da empresa, com esse plano de dois anos. A intenção era, pelo menos durante 2016, reduzir o défice operacional. Isso, de facto, reduzimos o défice. Portanto, em termos de objetivo que nós definimos, conseguimos e tínhamos a plena confiança que isso não iria resolver o problema da empresa, mas era o que nós tínhamos como meta. Em 2017 a meta era estar próximos do equilíbrio sobre determinado pressuposto: de ter mais um avião em regime de leasing operacional o que nós não conseguimos; de continuar a reduzir os custos operacionais através da redução do pessoal, pessoal sem o qual poderíamos funcionar. Com 520 trabalhadores com só um avião, isso não existe, pelo menos eu desconheço.»*

*Quanto à opção do Governo [de reestruturar a empresa e não liquidá-la] se é correta ou não, isso não comentamos, é o Governo que decidiu, é o Governo que tem que responder. Nós estávamos lá para administrar a empresa e implementar as orientações que nós definimos dentro do plano de recuperação que foi apresentado. Nessa altura, não se falava de parceiros estratégicos.*

<sup>2</sup> Cfr. Resolução nº 87/2017, de 3 de agosto, publicada na I SÉRIE, do n.º 46 «B. O.» da República De Cabo Verde, de 3 DE AGOSTO DE 2017; entretanto *revogada* pela Resolução nº 104/2022, de 16 de novembro, publicado na I Série — n.º 108 do «B.O.» da República de Cabo Verde, de 16 de novembro de 2022; que aprovou a nova agenda de empresas do Setor Empresarial do Estado passíveis de privatização, alienação parcial, concessão ou parceria público-privada, materializada através da lista indicativa constante do anexo a esta Resolução. Nesta nova Resolução volta a constar os TACV – Transportes Aéreos de Cabo Verde, S.A. como empresa a privatizar; também, consta da lista as empresas: AEB – Água e Energia da Boavista, S.A.; CABNAVE – Estaleiros Navais de Cabo Verde, S.A.; CECV - Caixa Económica de Cabo Verde, S.A.; CV Handling – Cabo Verde Handling, S.A.; CVT - Cabo Verde Telecom, S.A.; ELECTRA – Empresa de Electricidade e Águas, S.A.; EMPROFAC – Empresa Nacional de Produtos Farmacêuticos, S.A.; e ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A.

<sup>3</sup> Conselho de Administração que iniciou funções em Maio de 2016, e que era composto pelos senhores José Luís Sá Nogueira, Presidente do Conselho de Administração (PCA), e pelos administradores, Armindo Sousa e Mário Socorro Barbosa.

Quanto à retirada do mercado doméstico, (...) a Resolução [n.º 47/2017, de 30] de maio de 2017 em que o Governo define as grandes orientações da reestruturação da empresa. E um dos elementos dessa reestruturação tem a ver com o mercado doméstico. O Governo contactou o CA para fazer uma análise de impacto no caso de retirada dos TACV do mercado doméstico. Nós apresentamos um documento sobre a análise de impacto da retirada do mercado. O mercado doméstico durante um período vinha acumulando sucessivamente prejuízos em termos operacionais, prejuízos que variavam entre 4 milhões a 6 milhões de euros por ano. O Governo achava de que já que existe um operador que estava a cobrir todas as ilhas, em termos de mercado doméstico; com uma frota adequada que, em ter que continuar com o acumular dos prejuízos na operação do doméstico, era preferível retirar a empresa do mercado doméstico. O estudo que nós temos é o estudo do impacto que isso traria para a empresa, impacto em termos de receitas, mas essas receitas como eu disse anteriormente, nunca cobririam os gastos porque o défice operacional estava por volta 4 ou 5 milhões de euros, por ano, se a memória não me falta. E o Governo achou por bem e deu essa orientação, através da Resolução, para se avançar com a retirada e essa retirada foi feita por fases. Não foi uma retirada fácil, tínhamos que devolver os aviões, tínhamos que negociar com o lesor a dívida que existia, a eminência, sempre, de o lesor, retirar os aviões porque a empresa continuava no default, continuar a ter dificuldades em pagar o valor do leasing dos aviões, que era relativamente elevado. Nós até tentamos negociar para reduzir o valor, inclusive nós estamos a pagar o leasing de um ATR 42 que estava sem operar e sem condições de aeronavegabilidade porque não tinha peças, não tinha uma série de componentes porque a companhia vinha retirando peças e passando para outros aviões e no acordo que se fez com o lesor devia-se pagar o aluguer mesmo deste avião parado e isto no âmbito do Leasing Back. Portanto nós implementamos a Resolução do Governo de preparar a retirada do mercado doméstico. O primeiro avião foi entregue em setembro, o segundo avião mais tarde. É isso que eu tenho a dizer em relação à retirada do mercado doméstico.

Quem decidiu obviamente é o acionista Estado, o Conselho de Administração não tem essa competência de decidir a retirada do mercado doméstico. O CA fez uma análise de impacto e apresentou ao Governo e o Governo, na base daquilo que entendeu, decidiu pela retirada do mercado doméstico e que este não iria ficar prejudicado porque no mercado doméstico já existia um outro operador e que isso também iria estancar a hemorragia financeira que a companhia vinha tendo.» (...)

Mas, para continuar a conduzir o processo de reestruturação dos TACV, preterindo o seu então Conselho de Administração, o Governo viria a escolher a LOFTLEIDIR ICELANDIC EHF<sup>5</sup>, uma empresa do GRUPO ICELANDAIR, com a qual foi celebrado um Contrato De Gestão, que visava assegurar a conclusão do programa de reestruturação – até então dirigida pelo Conselho de Administração dos TACV –, e a preparação da companhia para a sua privatização.

O Contrato de Gestão foi celebrado, a 10 de Agosto de 2017, entre as partes: i) Loftleidir Icelandic<sup>6</sup>, a (ii) TACV, e o Governo de Cabo Verde<sup>7</sup>, para vigorar por um período de 12 (doze) meses, até um máximo de 36 (trinta e seis) meses [c. 6.1, Contrato]; podendo a Loftleidir Icelandic, até antes de 1 de outubro de 2017, rescindir imediatamente o Contrato, se «considerar, razoavelmente, que a implementação do Plano de Negócios terá uma probabilidade muito baixa de sucesso» [c. 6.3, Contrato]; e «qualquer uma das Partes podia rescindir o Contrato, mediante notificação por escrito de 180 dias à outra Parte [c. 6.2, Contrato]. Este contrato foi celebrado na sequência de um memorando de entendimento, para efeitos de reestruturação e privatização dos TACV, que foi rubricado a 26 de abril de 2017, pelo Governo de Cabo Verde e o Grupo Icelandic (do qual é parte a empresa Loftleidir Icelandic). O Contrato de Gestão tinha o mesmo objeto: reestruturação e privatização dos TACV.

Este mesmo contrato de gestão substituiu ou prevaleceria sobre «todos os acordos anteriores entre as Partes relativos ao seu objeto» [c. 13.1, contrato].

#### A ASSINATURA DE UM SIDE LETTER

No entanto, e no mesmo dia 10 de agosto de 2017, as mesmas partes no Contrato de Gestão – i) Loftleidir Icelandic, a (ii) TACV, e o Governo de Cabo Verde – assinaram uma Side Letter (Carta Lateral)<sup>8</sup>,

determinando explicitamente que se houver qualquer conflito entre os termos desta Carta Complementar e o Contrato de Gestão, os termos desta Carta Complementar prevalecerão [C. 1.a, e 5.b, Side Letters].

Apesar da língua oficial da República de Cabo Verde ser o português, à luz do art. 9.º, n.º 1 da Constituição da República, o referido Contrato de Gestão (doravante Contrato), foi redigido apenas em língua inglesa, e prevê, de modo expresso que se «for traduzido para qualquer outro idioma, o texto em inglês prevalecerá» [c. 8.1, Contrato].

Nesta esteira, quanto à Lei Aplicável e Jurisdição, determinou-se contratualmente que quaisquer disputas ou reivindicações decorrentes ou relacionados com o Contrato de Gestão e a Carta Lateral, ou ao seu objeto ou formação (incluindo disputas ou reivindicações não contratuais) seriam regidos e interpretados de acordo com as leis da Inglaterra e do País de Gales» [v. c. 21.1, Contrato; e c. 7., a) e b), da Side Letters].

Mas, mais: o Contrato afastava a jurisdição cabo-verdiana para efeitos de dirimir os conflitos decorrentes da sua execução, e previa que «As Partes concordam irrevogavelmente que os tribunais da Inglaterra e do País de Gales terão jurisdição para resolver qualquer disputa ou reivindicação decorrente ou relacionada a este Contrato ou seu objeto ou formação (incluindo disputas ou reivindicações não contratuais)». [21.2, Contrato].

Non considerando do Contrato, refere-se que as partes «desejam que a Loftleidir Icelandic desempenhe um papel relevante na reestruturação e privatização da TACV» (2.º parágrafo do preâmbulo do Contrato).

Também, a 10 de agosto de 2017, os TACV passaram a ter um Plano de Negócios, parte integrante (Anexo I) do Contrato de Gestão (v. cláusulas 1.4 e 2. Do Contrato) concebido pela Loftleidir Icelandic, a 20 de Junho de 2017, plano este que continha os objetivos a ser atingidos, e que deveria ser implementado por um CEO (Chief Executive Officer) nomeado por esta mesma empresa (Loftleidir Icelandic) [v. Cláusulas 1.1 e 3 do Contrato].

Para implementar o dito plano de negócios, a este CEO foram atribuídos, transferidos ou delegados, com efeitos a partir da data de assinatura do contrato, 10 de Agosto de 2017, «plenos poderes e autoridade», nomeadamente para: «a) Implementar o Plano de Negócios e nova rede de rotas da TACV de acordo com o Plano de Negócios; b) Propor à aprovação do Conselho de Administração dos TACV um orçamento de reestruturação, de acordo com o Plano de Negócios, e fiscalizar a sua execução; c) Reestruturar a frota de aeronaves da TACV, nomeadamente através de contratos de locação de curta e longa duração com terceiros; d) Efetuar as necessárias alterações organizacionais; e) Adequar o quadro de pessoal da TACV, dispensando e/ou contratando colaboradores/trabalhadores e prestadores de serviço; f) Implementar um novo plano de marketing para os TACV; g) Implementar um novo plano de comercialização e distribuição da TACV; h) Introduzir um novo regime contabilístico para os TACV; i) Fazer outsourcing de algumas serviços dos TACV a terceiros e/ou contratantes, nomeadamente planeamento de voo, contabilidade, gestão de rede, controlo de operações, etc.; j) Celebrar novos contratos de aquisição em nome dos TACV, nomeadamente para combustível, catering, vendas a bordo, sistemas de entretenimento, seguros, peças sobressalentes, etc. k) Celebrar outros contratos de terceiros por conta da TACV, conforme aplicável, de tempos em tempos, sujeito a aprovação do CA dos TACV no caso de contratos cujo valor seja superior a USD Duzentos e Cinquenta Mil Dólares. (\$ 250.000) [v. C. 3.3 e 3.4 do Contrato].

O CEO tinha o poder de realizar os custos necessários à implementação deste plano de negócios, os quais foram suportados pelo Governo de Cabo Verde e pela TACV<sup>9</sup>. O CEO só não poderia incorrer livremente em custos e despesas que não estivessem alocados no Plano de Negócios, pois nestes casos teria de ter a aprovação prévia do Conselho de Administração da TACV [c. 5.1, Contrato].

Em termos práticos, a Loftleidir Icelandic só estava obrigada a atingir 90% das metas estabelecidas do Plano de Negócios relativos à reestruturação e privatização da TACV (os "Resultados Alvo da Reestruturação"), dentro do Período de Privatização [v. c. 2.a, da Side Letter].

Ainda que estas metas não fossem atingidas até o final do Período de Privatização, e com isso ficasse comprometida a meta de privatização da TACV, as Partes acordaram entrar em negociações de boa fé em relação aos passos seguintes, incluindo a rescisão imediata do Contrato de Gestão [c. 2.b, da Side Letter].

<sup>9</sup> Cláusula 5 [Custos e despesas] (...) 5.2 Todos os custos e despesas razoáveis incorridos pela Loftleidir Icelandic, para fins de implementação do Plano de Negócios, pelo CEO em exercício [indicado pela Loftleidir Icelandic] ou quaisquer outros executivos, funcionários, agentes, representantes, consultores e contratados da Loftleidir Icelandic, serão suportados conjunta e solidariamente pela TACV ou o Governo de Cabo Verde. Para que não restem dúvidas, o Plano de Negócios, incluindo quaisquer custos, despesas e orçamentos a ele associados, carecerá da aprovação prévia da Direção da TACV. 5.3 O Governo de Cabo Verde concorda em arcar com todos os custos, despesas ou compensações decorrentes da demissão de funcionários ou contratados, para efeitos de implementação do Plano de Negócios. 5.4 Todos os custos associados à rescisão do contrato de trabalho e mudança de entidade [entity changes] serão suportados pelo Governo de Cabo Verde ou TACV. (...)» (sublinhado nosso).

<sup>4</sup> V. Respetivo Relatório de Audição na CPI, respostas às primeiras perguntas do Deputado Dêmis Lobo Almeida.

<sup>5</sup> A Loftleidir Icelandic EHF é uma companhia de direito privado (SA), com sede no Aeroporto da Cidade de Reiquiavique, na Islândia, detida pela Icelandair, o seu acionista Único.

<sup>6</sup> Empresa do Grupo Icelandair, de direito islandês, com sede no Aeroporto de Reykjavik, 101 Reykjavik, Islândia, com o número de registo comercial: 5712014960.

<sup>7</sup> Representado pelo sr. Ministro das Finanças, Olavo Avelino Garcia Correia, e o então Ministro da Economia, José da Silva Gonçalves.

<sup>8</sup> Side Letters, também chamados de cartas laterais ou side agreements, são documentos que não fazem parte do contrato principal [no caso, do contrato de Gestão], mas que servem para complementá-lo. Este tipo de documento pode ser usado para que as partes entrem em acordo sobre questões que não são tratadas, de modo imediato ou desenvolvido, no contrato principal, para esclarecer questões que são abordadas de maneira não muito evidente no contrato principal, ou até mesmo para fazer alterações e incluí-las nos termos do contrato. Se uma side letter for assinada por todas as partes que assinaram o contrato principal – como foi o caso –, ela se torna, em si mesma, também um contrato.

No que se refere a indemnizações e compensações à Loftleidir Icelandic, seus funcionários, trabalhadores, prestadores de serviço, agentes ou procuradores, nos termos do contrato de gestão, a TACV ou o Governo de Cabo Verde ficaram obrigados a «indemnizar, defender e isentar a Loftleidir Icelandic, os seus executivos, funcionários, agentes, representantes, consultores e contratados de e contra todas e quaisquer perdas, custos, penalidades, multas, danos, reclamações, despesas (incluindo honorários de advogados) ou responsabilidades decorrentes de, ou relacionadas a este Contrato.» [c. 17.1, do Contrato].

Isto, para além de uma cláusula de exclusão de responsabilidades da Loftleidir Icelandic, os seus executivos, funcionários, agentes, representantes, consultores e contratados, que nos termos contratuais « não serão responsabilizados por quaisquer reclamações, perdas, atrasos, custos, penalidades, oportunidades de negócios perdidas ou responsabilidades de qualquer natureza (incluindo, sem limitação, quaisquer danos diretos ou indiretos por perda de lucros, interrupção de negócios ou perda de informações) resultantes ou decorrentes direta ou indiretamente deste Contrato.» [c. 17.2, primeira parte].

Esta exclusão de responsabilidades só não se aplicava aos hipotéticos casos de «negligência grave, conduta dolosa ou fraude do CEO em exercício ou à conduta dolosa ou fraude de quaisquer executivos, funcionários, agentes, representantes, consultores e contratados da Loftleidir Icelandic.» [c. 17.2, segunda parte].»

Sendo que, relativamente a terceiros, que não eram partes no contrato de gestão, não eram reconhecidos quaisquer direitos decorrentes da execução deste mesmo contrato [c. 20, Contrato].

### PREÇOS, HONORÁRIOS E PAGAMENTOS

1. Com a assinatura do Contrato de Gestão e a aprovação do Plano de Negócios, a TACV pagou à *Loftleidir Icelandic* uma quantia de *USD Cem Mil Dólares (USD 100.000)*, a título de "taxa inicial". E, durante a vigência do Contrato, a TACV pagou à *Loftleidir Icelandic* a *Taxa Mensal* de USD Setenta e Cinco Mil (USD \$ 75.000) [c. 4.1, Contrato]. Nesta taxa mensal só estava incluído o salário do CEO indicado pela *Loftleidir* e *management support*, mas exclui as outras despesas designadamente *relocation*; subsídios de alojamento/moradia, diárias e despesas de viagem [c. 4.2, Contrato].
2. Depois da emissão da Fatura pela *Loftleidir Icelandic*, a TACV ou o Governo tinham trinta dias para pagar, sob pena daquela empresa (*Loftleidir Icelandic*) exercer o direito de cobrar juros sobre o montante em atraso à taxa de 7 por cento adicionados anualmente à taxa básica do Banco da Inglaterra, calculados diariamente e acumulados a partir da data de vencimento até à data do efetivo pagamento do valor vencido e capitalizados mensalmente<sup>10</sup> [c. 4.4, Contrato].
3. Se um pagamento estabelecido na Cláusula 4 não for feito à *Loftleidir Icelandic* no prazo de 30 dias após o vencimento, esta empresa poderia rescindir imediatamente o Contrato [c. 6.4, Contrato].
4. Os pagamentos devidos à *Loftleidir Icelandic* deveriam ser feitos, mesmo em situações de rescisão do contrato por causa imputáveis à mesma *Loftleidir Icelandic*. Na cláusula 4.5 do
5. Contrato, previa-se que: «*Se o presente Contrato for rescindido por qualquer motivo, todos os pagamentos devidos à Loftleidir Icelandic serão devidos imediatamente.*»<sup>11</sup> O pagamento imediato dos valores previstos na cláusula 4, que seriam multiplicados pelo tempo restante de execução do contrato de gestão, só com os limites previstos na cláusula 6, sobre «prazo e rescisão do contrato»<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> Segundo a versão original da cláusula 4.4 do Contrato «4.4 Loftleidir Icelandic shall issue invoices for the sum payable according to Clause 4.1, the Monthly Fee and any other payments according to this Agreement on the first day of each month. TACV or the Government of Cabo Verde shall pay each invoice no later than 30 days after issue. Without limiting any other right or remedy of Loftleidir Icelandic, if TACV or the Government of Cabo Verde fail, to make any payment due to Loftleidir Icelandic, Loftleidir Icelandic shall have the right to charge interest on the overdue amount at a rate of 7 per cent annually added to the Bank of England base rate, calculated on a daily basis and accruing from the due date until the date of actual payment of the overdue amount and compounding monthly.»

<sup>11</sup> Versão original da cláusula: «4.5 If this Agreement is terminated for any reason all payments owed to Loftleidir Icelandic shall become due immediately.»

<sup>12</sup> Cláusula 6. [Prazo e Rescisão] 6.1 O presente Contrato terá início na Data de Vigência, por um período de 12 meses contínuos, até um máximo de 36 meses. (...) O Governo de Cabo Verde fornecerá uma confirmação por escrito da rescisão ou extensão do Contrato para o próximo período contínuo de 12 meses antes da data que cai 12 meses a partir da data do início do contrato [Effective Date] ou da data correspondente ao período anterior de vigência do confirmado [pelo Governo]. 6.2 Qualquer uma das Partes pode rescindir o presente Contrato mediante notificação por escrito de 180 dias à outra Parte.

6. A matéria das Remunerações e pagamentos é retomada pela *Side Letter* (Carta Lateral), cujos termos – como já vimos prevalecem sobre os preceitos do contrato de gestão.

7. Na Carta Lateral estabelece-se, com clareza que a *Icelandic* terá a opção, a seu exclusivo critério, de receber ações da TACV como pagamento em espécie após a privatização da TACV<sup>13</sup>, (...), em vez do pagamento de quaisquer faturas emitidas em relação aos valores devidos e a pagar de acordo com (i) o Contrato de Gestão ou (ii) quaisquer outros contratos (incluindo contratos de leasing de aeronaves) celebrados entre a *Loftleidir Icelandic*, a TACV ou o Governo de Cabo Verde (together, the "Invoices") [c. 3.a, da Carta Lateral, 1.ª parte].

8. Estabeleceram ainda, à luz da Carta Lateral, que antes de *Icelandic* exercer esta opção de compra das ações dos TACV, uma avaliação desta empresa (TACV) será realizada por um

9. terceiro independente, que será mutuamente selecionado pelas partes [c. 3.a, da Carta Lateral, *in fine*].

10. E, mais: se a *Icelandic* decidir exercer a referida opção de receber ações da TACV como pagamento em espécie, «51% do total das ações da TACV serão emitidas para a *Loftleidir Icelandic*, de acordo com as leis de privatização da República de Cabo Verde.» [c. 3.b, da Carta Lateral]. E, se «os valores das Faturas em dívida forem superiores ao montante correspondente aos a 51% das ações da TACV, então a *Loftleidir Icelandic* envidaria esforços no sentido de chegar a acordo com a TACV e o Governo de Cabo Verde quanto a um plano de pagamento para a liquidação do valor em dívida» [c. 3.c, da Carta Lateral].

11. Para viabilizar esta opção de “pagamento em espécie” com ações da TACV, nos termos da Carta Lateral, «Loftleidir Icelandic concordou em não exigir que a TACV e/ou o Governo de Cabo Verde pagassem as Faturas que emite a partir da de assinatura do Contrato de Gestão até o final de dezembro de 2017 (o “Período de Privatização”), anuindo que as Faturas só seriam exigíveis após o término do Período de Privatização, se ela (a *Loftleidir Icelandic*) não exercesse a sua opção de receber ações da TACV como pagamento em espécie, nos termos já referidos.14» [c. 3.d, da Carta Lateral].

12. Ainda, mais: a Carta Lateral, de 10 de agosto de 2017, já previa um direito de preferência da *Loftleidir Icelandic* na aquisição das ações dos TACV, nestes termos: «*Quer a Loftleidir Icelandic decida ou não exercer a sua opção conforme estipulado na Cláusula 3(a), sempre que o Governo de Cabo Verde propuser a transferência de uma ou de todas as suas ações da TACV, e sujeito ao cumprimento dos contratos públicos e leis de privatização em Cabo Verde, essas ações serão primeiro oferecidas à Loftleidir Icelandic (...)*» [c. 4.a, da Carta Lateral, primeira parte].

13. Este direito de preferência seria exercido «de acordo com as seguintes cláusulas: i. O Governo de Cabo Verde emitirá uma notificação por escrito à *Loftleidir Icelandic* da sua intenção de boa-fé de transferir tais ações, o nome e endereço do cessionário proposto, o número de ações a serem transferidas e o preço de compra por ação, e as condições de pagamento que o Governo de Cabo Verde se propõe a transferir tais ações, juntamente com qualquer outra informação que possa ser relevante para a transferência

14. Num prazo de 60 dias após o recebimento desta notificação, a *Loftleidir Icelandic* terá o direito preferencial de comprar ou obter tais ações, mediante o preço e condições de pagamento designados no aviso escrito, sendo que se a notificação por escrito prevê o pagamento de contraprestação não monetária, a *Loftleidir Icelandic* pode, a seu critério, pagar a contraprestação em dinheiro igual à sua estimativa de boa fé do valor justo de mercado atual da contraprestação não monetária oferecida; iii. Caso a *Loftleidir Icelandic* decida exercer o seu direito de preferência, uma notificação por escrito dessa decisão deve ser enviada ao Governo de Cabo Verde e a transferência deve ser concluída no prazo de 60 dias a partir da data em que a notificação do direito de preferência foi recebido pelo Governo de Cabo Verde.

### Newco - Reclamação e Resolução de Créditos, SA

1. No processo de reestruturação e de preparação dos TACV para a sua privatização passou, também, pela implementação de um chamado plano de ação para mitigar o risco orçamental e fiscal que a TACV, alegadamente, representava para o

<sup>13</sup> Conforme estipulado na Cláusula 3(a) ou 3(c) da Carta Lateral, e conforme apropriado.

<sup>14</sup> Sendo que estas circunstâncias, a TACV e o Governo de Cabo Verde terão o direito, a seu exclusivo critério, de rescindir o Contrato de Gestão mediante notificação escrita à outra Parte com 60 dias de antecedência. [c. 3.d, da Carta Lateral, *in fine*].

país, através de um processo de reclamação e resolução de créditos, como parte de suas iniciativas para manter os TACV como uma empresa em operação, evitando, assim, a liquidação e maximizando a recuperação dos credores. Isto, porque foi entendimento do Governo que se mantendo um cenário de liquidação, seria improvável que houvesse qualquer recuperação para credores não garantidos.

2. Portanto, o Governo entendeu que, até que a empresa fosse privatizada, ele deveria ser reestruturado, nomeadamente na perspectiva de redução do seu passivo. Para a materialização deste processo de redução do passivo dos TACV, o Governo fez aprovar a Portaria n.º 38/2017, de 20 de outubro, que definiu os objetivos a que devia obedecer ao Processo de Reclamação e Resolução de Créditos, no âmbito do processo de saneamento financeiro dos TACV.
3. Nos termos do art. 2.º, n.º 3, da Resolução n.º 47/2017 de 30 de maio, ficaram autorizados os Ministros das Finanças e da Economia e Emprego a trabalhar com o Conselho de Administração da TACV, seus advogados, peritos financeiros, contabilistas e peritos em aviação, para encontrar uma solução para o saneamento financeiro da empresa.
4. A “solução” encontrada passou por criar uma sociedade anónima unipessoal, que teria por objeto único a implementação do Processo de Reclamação e Resolução dos Créditos transferidos, por determinação do Conselho de Administração dos Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV), para esta nova sociedade.
5. Assim, neste quadro da reestruturação da empresa, por via do Decreto-lei n.º 54/2017, de 20 de novembro, foi criada e aprovada o Estatuto da NEWCO - RECLAMAÇÃO E RESOLUÇÃO DE CRÉDITOS, SA, uma empresa pública sob a forma de sociedade anónima unipessoal, com capital subscrito integralmente pelo Estado de Cabo Verde, no valor de ECV 2.500.000\$00 (dois milhões e quinhentos mil escudos), representando 2.500 (duas mil e quinhentas) ações, de ECV 1.000\$00 (mil escudos) cada uma.
6. A NEWCO sucedeu a TACV em tudo o que se refere à reclamação e resolução de créditos de terceiros, qualquer que seja a sua designação, natureza e montante, inerentes à respetiva atividade.
7. Mais concreta e desenvolvidamente, em matéria de transmissão de responsabilidades, i. foram transmitidos para a NEWCO os créditos reclamados e, à data da sua criação, afetos à atividade da TACV; ii. A NEWCO passou a responder pelas dívidas da TACV, no âmbito do Acordo De Cessão De Créditos, que deveria ser firmado com os Credores reconhecidos da TACV; iii. Sendo que o valor destas dívidas, deveria ser determinado por uma Comissão Técnica, designada por despacho conjunto dos Membros do Governo responsáveis pelas áreas das Finanças e da Economia, em concertação com o Conselho de Administração da TACV; iv. Cabendo depois à NEWCO negociar o *Acordo de Cessão de Créditos* com os credores em relação aos créditos cedidos; v. tendo sido dado a garantia de que os credores seriam compensados até ao valor resultante da avaliação, em caso de liquidação da TACV (v. art. 5.º do Decreto-lei n.º 54/2017, de 20 de novembro).
15. A primeira etapa do processo de resolução da dívida transferível para a NewCo, no valor global de cerca de EUR 96 milhões, incluindo crédito comercial, empréstimos bancários, empréstimos obrigacionistas, dívida fiscal e dívida de contribuições à segurança social em Cabo Verde, à data de 31 de janeiro de 2018, ficou concluída, com a formalização e publicação da Ordem de Transferência NPI e a assinatura do acordo de perdão de dívida entre a NewCo e a TACV. A segunda etapa do processo de resolução abrange crédito comercial, dívida fiscal, dívida de contribuições para a segurança social e de taxas de regulação à aviação civil em Cabo Verde, no valor agregado de EUR 12,60 Milhões.

#### Do Modelo de Reestruturação

##### Saída da TACV dos Voos Domésticos

1. A 24 Julho de 2017 o então ministro da Economia e Emprego, José Gonçalves, anunciou na Assembleia Nacional, o fim das operações domésticas da TACV, a partir de 1 de Agosto deste ano, isto na decorrência do processo de reestruturação da companhia que estava em curso.
2. O Governo alegou que ficava definitivamente assegurada as ligações domésticas, através da “entrada” de um operador privado, a Binter CV.
3. Esta “entrada” de um operador privado” mais não foi do que a continuação deste operador nas rotas domésticas onde

já estava, com a diferença de já não ter a concorrência dos TACV, passando a ser, portanto, o único operador nas rotas domésticas.

4. O Governo confessa que, para assegurar a defesa do interesse público de transportes aéreos inter-ilhas, limitou-se a celebrar com o então único operador, a Binter CV, dois *memorandos de entendimento*.
5. Em declarações à CPI o Ministro dos Transportes, Carlos Santos, afirmou, a propósito o seguinte: «*foram assinados memorandos de entendimento com a Binter onde estão plasmadas obrigações de parte a parte*», e que não foi celebrado contrato de concessão do serviço público, com um caderno de encargos, pois «*O contrato de concessão existe num artigo do código aeronáutico, mas precisa ser tratado em diploma próprio*», pelo que legalmente não era possível assinar o contrato de concessão<sup>15</sup>.
6. A 24 de setembro de 2018 Binter Cabo Verde posiciona-se, em comunicado, contra a atualização de tarifas de transportes inter-ilhas divulgadas, na semana anterior, pela Agência de Aviação Civil (AAC), acusando a AAC de decidir baixar tarifas base máximas no sector doméstico “unilateralmente”, mesmo, “apesar de apelos sustentados da Binter Cabo Verde, em contrário”.
7. A Binter Cabo Verde alegou ainda que a deliberação da AAC n.º 01/06/CA-2018, de 13 de junho, “vem por em perigo a viabilidade do projeto Binter em Cabo Verde e a manutenção das atuais rotas”;
8. Binter Cabo Verde diz ainda que “está a estudar o impacto total destas novas tarifas impostas unilateralmente” e que vai “dirigir-se ao Governo para comunicar todas as consequências negativas, que estas vão ter nos serviços atuais” da companhia
9. Continua afirmando que “Esta última decisão que prejudica gravemente a Binter Cabo Verde, vem-se juntar a uma série de medidas que a AAC tem aplicado contra a Binter Cabo Verde. Acrescenta-se que estas medidas põem em perigo a continuidade do serviço tal como estava planeado e vinha a ser feito”.
10. A companhia conclui dizendo que “estas novas medidas da AAC”, juntamente “com outras anteriores tomadas contra a Binter Cabo Verde”, “libertam a Binter de compromissos tomados com o Governo anterior da VIII legislatura como da atual IX legislatura”;
11. Afirmações que foram interpretadas como uma clara ameaça de suspensão dos voos nas rotas domésticas, paralisando os transportes aéreos inter-ilhas.
12. Após dias de incertezas sobre se Cabo Verde ia ficar sem voos domésticos a partir de segunda-feira, 17 de Maio de 2021, o Governo viria a anunciar a entrada da BestFly Angola, no mercado aéreo inter-ilhas, em regime de emergência, e cessação das operações da BinterCV.
13. O Governo optara por celebrar um chamado «contrato de concessão emergencial», por 6 meses, com a empresa de Aviação *BestFly Angola*, para assegurar a não ruptura de transportes aéreos domésticos no país.
14. O Governo concessionou, portanto, a exploração do serviço público de transporte aéreo regular interno de passageiros, carga e correio ao operador aéreo BestFly Angola, por um período de seis meses, com efeitos a partir de 17 de Maio de 2021.
15. Desinteressada no negócio da exploração das rotas aéreas domésticas cabo-verdianas, a *Binter* Canárias viria a acordar, a 5 de Julho de 2021, a venda de 70% da Transportes Inter-ilhas de Cabo Verde (TICV) à recém-criada BestFly World Wide (constituída de propósito para esta operação empresarial).
16. A *BESTFLY WORLD WIDE*, que tem como sócio único Sr. Nuno Pereira, pessoa que, também é o Diretor Geral da *BestFly Angola*, e um dos seus acionistas, viria, portanto, a adquirir 70% do capital social da *TICV* 30%.
17. Na sequência a *TICV* reassume as operações aéreas domésticas, com um monopólio de fato, voltando a situação a ser, no essencial, ao que já era antes da *BESTFLY WORLD WIDE* adquirir a maioria do capital social da empresa, com a inovação de, em matéria de evacuação de doentes para os hospitais centrais, optar-se pelo afretamento de aviões, a custos muito elevados.

#### RESTRUTURAÇÃO E PRIVATIZAÇÃO DO NEGÓCIO INTERNACIONAL

Nos termos da Resolução n.º 47/2017, de 30 de Maio, art. 2.º, n.º 4, concluído o processo de reestruturação, objeto desta Resolução, o

<sup>15</sup> V. Relatório de Audição do sr. Ministro do Turismo e Transportes na CPI, na perta relativa às respostas às perguntas do sr. Deputado Démis Lobo Almeida.

Governo deveria aprovar, nos termos da lei, o diploma que estabelece a modalidade e os demais aspetos do processo de privatização.

Na sequência, através do Decreto-lei n.º 45/2017, de 21 de setembro (alterado pelo Decreto-lei n.º 8/2020, de 5 de fevereiro), o Governo aprovou o processo de privatização do capital social dos Transportes Aéreos De Cabo Verde, TACV, S.A., que comercialmente passou a ser conhecida por CVA - CABO VERDE AIRLINES.

Este processo de privatização do capital social dos TACV compreendeu, conforme previa o artigo 2.º do mesmo Decreto-lei: a) Uma VENDA DIRETA de referência a investidores institucionais de ações representativas de até 39% do capital social dos TACV, S.A.; b) Uma VENDA DIRETA de referência a um parceiro estratégico de ações representativas de até 51% do capital social dos TACV, S.A.; e c) A alienação, numa oferta destinada, em partes iguais, aos trabalhadores e emigrantes de nacionalidade cabo-verdiana, de um lote adicional de ações representativas de até 10 % do capital social dos TACV, S.A.

O Governo e a *Loftleidir Icelandic* finalizaram as negociações para a venda de 51% das ações da TACV, S. A., ora denominada CVA, determinando o valor de EUR 1.318.102,50 (um milhão, trezentos e dezoito mil, cento e dois euros e cinquenta centimos), montante este baseado na avaliação independente feita à empresa excluindo o valor dos imóveis que lhe pertenciam, portanto, foi acordado que a empresa seria vendida sem os imóveis de que era titular, sendo estes transferidos na sua totalidade para o Estado de Cabo Verde.

Com efeito, a 20 fevereiro 2019 foi deliberada, em assembleia-geral da companhia, a transferência dos seus imóveis para o Estado, acordada no âmbito da privatização dos TACV, S.A.

O Decreto lei n.º 81/2020, de 18 de novembro, procede a esta transferência de imóveis para o Estado de Cabo Verde, no âmbito do processo de privatização dos Transportes Aéreos de Cabo Verde, TACV, S.A (art. 1.º).

Por via deste diploma foram definitivamente transferidos para o domínio privado do Estado, livres de ónus e encargos e independentemente de quaisquer formalidades, os imóveis constantes da relação em anexo a este mesmo Decreto lei<sup>16</sup>, assinada pelo Ministro das Finanças, e do qual faz parte integrante. Entretanto, pretendendo proceder em conformidade com o regime predial português relativamente às referências prediais dos imóveis sítos em Portugal, por via do Decreto-lei n.º 51/2021 de 09 de julho, se retificou a relação predial constante no anexo a que se

16 Concretamente, foram transferidos os seguintes imóveis: 1. Prédio urbano, situado na Vila da Ribeira Brava, Ilha de São Nicolau, inscrito na matriz predial urbana da freguesia de Nossa Senhora da Lapa sob o nº 401 e descrito na Conservatória dos Registos de São Nicolau, sob o nº 152/20151112. 2. Prédio urbano, 1º andar, situado em Ladeira, Vila da Ribeira Brava, Ilha de São Nicolau, inscrito na matriz predial urbana da freguesia de Nossa Senhora da Lapa sob o nº 4228/0, anteriormente nº 402 e descrito na Conservatória dos Registos de São Nicolau, sob o nº 153/20151112. 3. Prédio urbano, 3º andar com cave, situado na Avenida Amílcar Cabral nº 4, Plateau, cidade da Praia, inscrito na matriz predial urbana da freguesia de Nossa Senhora da Graça sob o número 5929/1 e descrito na Conservatória do Registo Predial da Praia sob o nº 35473/20150930. 4. Prédio urbano, 3º andar situado no Plateau, cidade da Praia, confrontando pelo Norte com o beco Rua António Delgado, pelo Sul com António Silva Gonçalves, pelo Este com Rua Serpa Pinto e pelo Oeste com João Benchimol de Camacho, inscrito na matriz predial urbana de Nossa Senhora da Graça sob o nº .1948/0 e descrito na Conservatória do Registo Predial da Praia sob o nº 35448/20151109. 5. Prédio urbano, 3º andar, constituído por quatro frações autónomas (A,B,C e D, correspondentes respetivamente ao rés-do-chão, 1º, 2º e 3º andares) situado no Plateau, Cidade da Praia, confrontando pelo Norte com TACV, S.A., pelo Sul com Manuel Olímpio Semedo, pelo Este com Sociedade Luso Africana e pelo Oeste com Rua Serpa Pinto, inscrito na matriz predial urbana da freguesia de Nossa Senhora da Graça sob o número 12544 e descrito na Conservatória do Registo Predial da Praia, sob o nº 40746/20180711. 6. Prédio urbano, situado em São Filipe, ilha do Fogo, inscrito na matriz predial urbana de São Filipe sob o nº 505 e descrito na Conservatória dos Registos do Fogo sob o número 773/20151111. 7. Prédio urbano situado na Avenida 5 de julho, Mindelo, São Vicente, inscrito na matriz predial urbana de Nossa Senhora da Luz sob o nº 3327 e descrito na Conservatória do Registo Predial de São Vicente sob o número 2270/20150925. 8. Terreno com 222,50 metros quadrados, situado na Rua Amadou Assane NDOYE esquina com a Rua Moussé DIOP, objeto do registo predial número 3933 de Dakar e Gore, atualmente no Livro de registo predial de Dakar/Plateau e no qual se encontra construído um edifício. 9. Fração Autónoma, V, rés-do-chão de trás, integrada no edifício denominado “Aguiã”, situado em Chã de Areia, Cidade da Praia, inscrita na matriz predial urbana da Praia, sob o número 1546, e descrita na Conservatória dos Registos da Praia sob o número 28533/20140829. 10. Fração autónoma CX, 1º esquerdo, para habitação, integrada no edifício situado na esquina da Alameda Fernão Lopes números 20, 20-A e 22 com a Rua Dr. António Loureiro Borges, números 6, 8 e 10, Código Postal 1495-131, Algés, concelho de Oeiras, distrito de Lisboa, Portugal, inscrito na matriz sob o artigo 3608 NIP e descrito na Conservatória do Registo Predial de Oeiras sob o registo nº 1030. 11. Fração autónoma D, 1º andar A, para serviços, integrada no edifício situado na Avenida de Liberdade números 36 a 36D, freguesia de Santo António, Código Postal 1250-139, Lisboa, Portugal, inscrito na matriz sob o artigo 1601 NIP e descrito na Conservatória do Registo Predial de Lisboa sob o registo nº 511162011. 12. Fração autónoma CB, 3D59, para estacionamento coberto e fechado, integrada no edifício situado na Avenida de Liberdade números 36 a 36D, freguesia de Santo António, Código Postal 1250-139, Lisboa, Portugal, inscrito na matriz sob o artigo 1601 NIP e descrito na Conservatória do Registo Predial de Lisboa sob o registo nº 511162011 (v. Anexo do Decreto-lei nº 81/2020 de 18 de novembro, a que se refere o artigo 2º deste diploma).

refere o artigo 2º do Decreto lei n.º 81/2020, de 18 de novembro, no que concerne às referências prediais de tais imóveis, alterando-se, assim, a redação dos pontos 10 a 13<sup>17</sup>.

### (Sobre Alegada Desvalorização Dos TACV)

Em missiva dirigida ao Governo – a que o jornal *A Nação*, teve acesso, e fez referência no seu n.º 724, de 15 de Julho de 2021, – o maior acionista nacional privado da *Cabo Verde Airlines (TACV/CVA)*, senhor Victor Fidalgo, afirmou que o Governo (i) desvalorizou os TACV em mais de 70%, ficando o seu valor em 284.981.406\$00, contra o valor de 1.000.000.000\$00 previsto nos Estatutos/Certidão Comercial da empresa; (ii) a *Loftleidir* só pagou 48.446.875\$00, pelos 51% de ações porque os restantes seriam descontados na dívida pela gestão da CVA, assegurada pela *Icelandair*; (iii) os emigrantes foram induzidos a pagar 1.475\$00 por cada ação da CVA; e (iv) os trabalhadores da CVA/TACV pagaram 1.239\$00 por ação, uma sobrevalorização de 23,9%.

Perguntado na CPI se estas declarações correspondem à verdade, o sr. Ministro dos Transportes, Carlos Santos, respondeu que<sup>18</sup>: «em relação à desvalorização das ações, na fase da avaliação que é uma fase obrigatória, o Governo – aliás, tinha sido o Governo anterior tinha recrutado a empresa *Dafontphelps* que – fez a avaliação da TACV. E fez a avaliação dos prédios, à volta de 605.000 contos; fez a avaliação das peças sobressalentes que tinha no armazém, à volta de 318.000 contos e a avaliação que é uma peça obrigatória 26 do processo antes da privatização e que está também plasmado nos

diplomas, a avaliação da empresa rondaria 1.000.000 contos. O Governo estava a fazer a privatização sem os imóveis, os quais passam a ser património do Estado (já estão registados como património do Estado) é esta informação que se deve dizer: a TACV foi vendida por um valor que resulta da avaliação feita por uma empresa independente. O comprador não estava interessando nas peças sobressalentes e portanto, praticamente, vendeu-se a apenas a marca TACV. E essa marca, destes 51% chegou-se a um valor de venda de 145.000 contos. De acordo com o contrato de compra e venda, no dia seguinte houve injeção de dinheiro na empresa da parte do Estado e da parte da *Loftleidir*, por forma a que a empresa começasse a desenvolver o seu projeto, com o seu plano de negócios. Se no dia 28 de fevereiro a empresa valia um valor, não pode querer que em março de 2019, a empresa valesse o meso valor do que no dia anterior, porque se injetou dinheiro. Os que vieram comprar depois já poderiam comprar com o mesmo valor do que os primeiros 51% compraram. É essa a explicação. Os cidadãos que vieram comprar depois já encontrar uma empresa, primeiro com dinheiro injetado, nos seus cofres, (ou seja, vale mais) com uma perspetiva de crescimento e há dois métodos para a avaliação das empresas ou pelo somatório do seu património ou pela atualização do cash flow que irá ter no futuro. Não há desvalorização, nos documentos enviados, a UASE (Unidade de Apoio ao Sector Empresarial do Estado) faz os cálculos e fez chegar aos Senhores Deputados como é que eles chegaram aos cálculos para definir o preço de cada ação.»

### Venda Dos 51% Dos TACV

A 1 de Março De 2019 foi celebrado o contrato de compra e venda de 51% das ações dos TACV, S.A., nos termos do qual o Estado de Cabo Verde vendeu 51% da então empresa pública TACV por EUR 1.318.102,50 (um milhão, trezentos e dezoito mil, cento e dois euros e cinquenta centimos) à *LOFLEIDIR CABO VERDE*, empresa detida em 70% *PELA LOFTLEIDIR ICELANDIC EHF* (grupo *Icelandair*, que ficou com 36% da CVA) e em 30% por empresários islandeses com experiência no setor da aviação (que assumiram os restantes 15% da quota de 51% privatizada).

<sup>17</sup> Que passaram a ter as seguintes redações: 10. Fração autónoma designada pela letra D, que corresponde ao Primeiro Andar A, Piso Um (Zona Comercial), entrada pelo número 36C, duas dependências, arrecadação com o número 4 no piso menos três, pertencente ao prédio urbano, constituído em regime de propriedade horizontal, sito na Avenida da Liberdade 36 a 36D, Lisboa, que se encontra inscrito na matriz predial urbana sob o artigo 1601 da freguesia de Santo António e Concelho de Lisboa, descrito na Conservatória do Registo Predial de Lisboa, sob o nº 45 da freguesia de São José e concelho de Lisboa. 11. Fração autónoma designada pela letra AX, que corresponde ao estacionamento com o número C-33 no piso menos três, pertencente ao prédio urbano, constituído em regime de propriedade horizontal, sito na Avenida da Liberdade 36 a 36D, Lisboa, que se encontra inscrito na matriz predial urbana sob o artigo 1601 da freguesia de Santo António e Concelho de Lisboa, descrito na Conservatória do Registo Predial de Lisboa, sob o nº 45 da freguesia de São José e concelho de Lisboa. 12. Fração autónoma designada pela letra CB, que corresponde ao estacionamento com o número D-59 no piso menos três, pertencente ao prédio urbano, constituído em regime de propriedade horizontal, sito na Avenida da Liberdade 36 a 36D, Lisboa, que se encontra inscrito na matriz predial urbana sob o artigo 1601 da freguesia de Santo António e Concelho de Lisboa, descrito na Conservatória do Registo Predial de Lisboa, sob o nº 45 da freguesia de São José e concelho de Lisboa. 13. Fração autónoma designada pela letra CX, que corresponde ao Bloco A5, Piso Um Esquerdo, habitação, arrecadação nº 91, 2 terraços e lugar de estacionamento nº 113, pertencente ao prédio urbano, constituído em regime de propriedade horizontal, sito na Alameda Fernão Lopes, nº 20, 20-A e 22 e Rua Dr. António Loureiro Borges, nº 6, 8 e nº 10, Miraflores, Algés., que se encontra inscrito na matriz predial urbana sob o artigo 3608 da União das Freguesias de Algés, Linda-A-Velha e Cruz Quebrada/Dafundo e Concelho de Oeiras, descrito na Conservatória do Registo Predial de Oeiras, sob o nº 1030 da freguesia de Algés e concelho de Oeiras. ”

<sup>18</sup> V. resposta do sr. Ministro dos Transportes, Carlos Santos às perguntas do sr. Deputado Démis Lobo almeida, páginas 25 e seguintes do Relatório de audição na CPI.

A CVA, em que o Estado cabo-verdiano mantinha uma posição de 39% (restantes 10% vendidos a emigrantes cabo-verdianos e trabalhadores da companhia), concentrou então a atividade nos voos internacionais a partir do 'hub' do Sal, deixando os voos domésticos, e secundarizando os voos regionais.

### III. a PRIVATIZAÇÃO DA TACV

Com acesso a informação privilegiada, uma vez que preparou a empresa TACV para ser privatizada de acordo com a versão do Governo a Lofleidir Icelandair apresentou ao Governo uma proposta de compra dos 51% das ações da TACV S.A, proposta esta que foi prontamente aceite pelo Governo, relegando desta forma a possibilidade de fazer um concurso público ou de chamadas propostas. Assim, através da Resolução n.º 92/2018, de 4 de setembro as condições formais do contrato entre o Governo de Cabo Verde e Lofleidir Icelandair através da sua participada Lofleidir Cabo Verde, foram definidas.

O negócio viria ser consumado em março de 2019, quando Governo de Cabo Verde vendeu 51% de ações dos TACV S.A, por 1, 3 milhões de euros à Lofleidir Cabo Verde, empresa detida em 70% pela Lofleidir Icelandic EHF Grupo Icelandair. Os 51% dos TACV S.A, ficariam distribuídas em 36% para a Lofleidir Cabo Verde, 30% por empresários Islandeses, que assumiram mais 15% da quota privatizada.

Questionado sobre as causas que estiveram na base para a desvalorização das ações no processo da venda para a da companhia para o grupo Icelandair, o Ministro Carlos Santos afirma, que a TACV não possui lucros, era uma empresa falida e que os islandeses só teriam comprado a marca TACV, justificou ainda com a estratégia do Governo para a montagem do HUB na ilha do Sal.

O novo Conselho de Administração, presidido por Björgolfur Johannsson, integrava cinco membros, sendo três executivos designados pelo acionista maioritário (Lofleidir CV) e dois não executivos designados pelo acionista minoritário (Estado CV). Os novos órgãos foram empossados na mesma data, tendo o Senhor Jens Bjarnason assumido como o novo CEO da Empresa.

#### Ajustamentos e Redimensionamento do pessoal

No seguimento da tomada de posse do novo executivo, foram introduzidos ajustamentos à orgânica aprovada e implementada no final de 2018, com a realocação de algumas funções e responsabilidades. Foram reconfirmadas funções ainda por terceirizar e, negociados, fechados e implementados os correspondentes contratos de prestação de serviço, designadamente para as funções de representação geral em diversos mercados, de assessoria jurídica, relações-públicas e de contact center. Foi decidido o encerramento das delegações e agências de Dakar, Lisboa, Paris e Rotterdam. Foi ainda decidido a saída do agenciamento na Praia e o estabelecimento com a New Tour Azores um acordo de concessão das lojas do Plateau e do aeroporto na Praia, por tempo determinado.

Em fevereiro de 2019 (final da primeira fase do redimensionamento), a Empresa tinha dispensado 121 colaboradores, todos em Cabo Verde, sendo 72 através do programa de pré-reforma e 49 através do programa de mútuo acordo, ambos de adesão voluntária.

Uma segunda fase do redimensionamento arrancou em março de 2019, com um plano para dispensar mais 90 colaboradores, 63 em Cabo Verde e 27 nas representações no exterior. Do total da segunda fase, 28 colaboradores assinaram acordos de pré-reforma (27 em Cabo Verde), 33 aderiram à rescisão por mútuo acordo (25 em Cabo verde e 8 no exterior) e 29 foram abrangidos pela rescisão unilateral, por iniciativa da empresa (11 em Cabo Verde e 18 no exterior). No final de 2019, encontravam-se por fechar 26 processos, sendo 20 no exterior.

Em setembro de 2019 foi assinado um protocolo com o INPS, no âmbito do qual a Empresa transferiu para aquela instituição a gestão do programa de pré-reforma, abrangendo um total de 90 (noventa) colaboradores em Cabo Verde. As responsabilidades financeiras futuras decorrentes do programa, no valor global de CVE 809 Milhões de escudos à data da transferência da gestão, foram integralmente assumidas pelo Estado de Cabo Verde, que é igualmente parte no protocolo.

#### NOVOS DESTINOS E REFORÇO DA FROTA

Em março de 2019 uma segunda aeronave B757-200, contratada em regime de leasing A&M a longo termo, foi incorporada na frota da Empresa. Um terceiro avião, do mesmo modelo e contratado no mesmo regime, foi adicionado no final de 2019, tendo realizado a sua primeira operação em 13 de dezembro.

A frota foi ainda reforçada em agosto e dezembro com duas aeronaves em regime de *wet leasing*, sendo, respetivamente, um B737-400, contratado à COBREX TRANS e um B757-200, contratado à Icelandair.

No início de julho foram relançadas as operações para Itália (Milão e Roma), depois da suspensão das ligações aéreas com esse país no final de outubro de 2018.

O lançamento de quatro novos destinos — Lagos (Nigéria), Porto Alegre (Brasil), Salvador (Brasil) e Washington (USA) — começou a ser preparado no segundo trimestre de 2019, perspetivando-se um alargamento da rede e um incremento significativo das operações e do número de passageiros transportados. As operações inaugurais desses novos destinos tiveram lugar entre 9 e 12 de dezembro de 2019.

No que tange na definição de novas rotas (Lagos, Nova York, Baía, Porto Alegre), Sara Pires, PCA da TACV afirma que *“as novas rotas eram rentáveis tínhamos uma média de taxa de ocupação de 80%”, mas a Presidente do Sindicato do Pessoal de Cabine tem uma outra leitura sobre a questão:*

*“penso que as rotas poderiam ser rentáveis se tivéssemos menos frequência dos voos para estes destinos.... tínhamos voos com muito poucos passageiros e não compensava... cerca de 8 a 12” (passageiros).*

#### Projeto Cabo Verde Connect

Com a implementação do Hub na ilha do Sal, e tendo a TACV, sob a gestão da Lofleidir/Icelandair abandonado as rotas domésticas, a empresa Em agosto de 2019, depois de várias tentativas frustradas de acordo comercial com a Binter Cabo Verde, teve a necessidade de procurar outras alternativas para a distribuição de passageiros. Assim, em Agosto de 2019 para garantir conexões convenientes com as operações do hub aéreo, foi contratado em Wet lease um avião ATR42320 da companhia portuguesa Leasing Fly, para assegurar tais conexões e dar igualmente suporte ao arranque do programa *stop over*, enquadrado no plano de negócios da Empresa. O contrato de *wet lease* foi assumido como a primeira etapa de uma cooperação que deveria evoluir para o estabelecimento de uma companhia aérea regional, o projeto Cabo Verde Connect. Neste sentido, o processo de certificação e registo da aeronave em Cabo Verde teve início ainda em 2019. Com a chegada da pandemia, o projeto foi suspenso.

#### Disrupção Operacional Parcial em Dez-2019

A entrega atrasada de aeronaves voltou a afetar profundamente a operação da Empresa na primeira metade de dezembro de 2019. Duas aeronaves B757-200, uma em leasing A&M e outra em Wet Leasing, eram esperadas em novembro, mas chegaram com três e duas semanas de atraso, respetivamente, comprometendo a operação em toda a rede, com uma longa sequência de atrasos e cancelamentos. O impacto foi particularmente negativo nas novas rotas recém-abertas, cujo sucesso dependia da confiança construída nessa fase crucial da operação.

Um total de 599 voos sofreu atrasos superiores a 15 minutos, ou cancelamentos. Mais de 48 mil passageiros viveram uma experiência muito negativa, impactando o prestígio do negócio incipiente decorrente da montagem do “hub”. Os danos tangíveis para a Empresa foram avaliados em cerca de EUR 8,60 milhões.

#### Frota e Rede

A Empresa operava no final de 2019 uma frota de três aeronaves B757-200, em locação operacional a longo termo (A&M — avião e manutenção), registados em Cabo Verde. Adicionalmente mantinha dois contratos de locação de curta duração (ACMI — avião, tripulação, manutenção e seguro), envolvendo um B737-400 e um B757-200.

Com a adição dos novos destinos, Lagos, Porto Alegre e Washington, a rede foi alargada e apresentava no final do exercício a configuração no mapa a seguir.

#### Desempenho Operacional e Financeiro

##### Principais Indicadores de Performance RESULTADOS DO Exercício mCVE

DESCRIÇÃO

Rendimentos

De Passageiros Outros		5 659 467	4 063 387	3140 24	5698 182
		1 096 438	847 738	411442	552 219
Total dos Rendimentos		6 755 905	4 911 125	3551766	6250 401

Gastos Operacionais

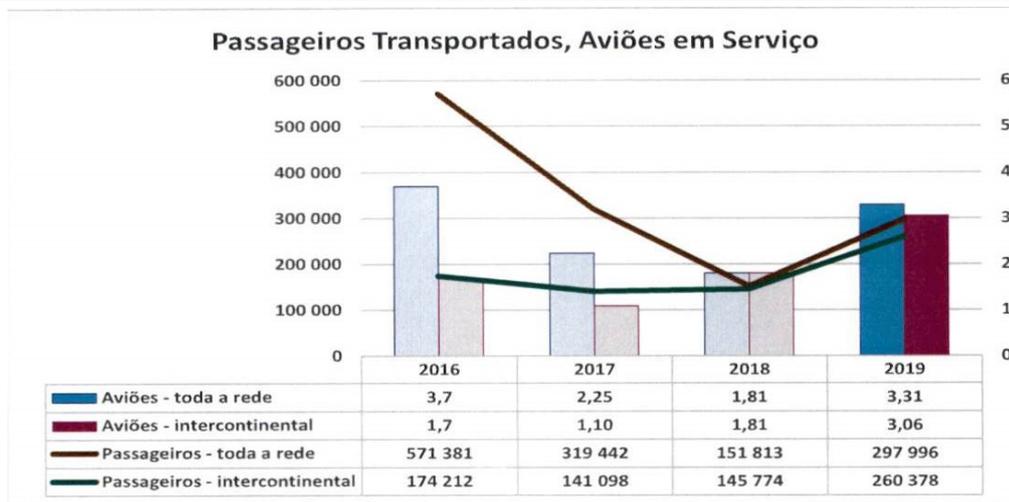
Avião - locação e manutenção	2 619 048	1 976 049	2 885 364	3 941 078
Combustível	1 139 367	1 038 714	1 655 493	2 650 100
Salários e relacionados com salários	1 313 580	1 241 068	1 330 086	1 395 136
Gastos com tripulações em serviço de voo	123 178	98 459	222 144	335 552
Handling, Aterragem e Navegação	1 168 206	766 041	925 138	1 499 279
Distribuição, Marketing e Vendas	517 083	399066	337 726	788 265
Seguros	67 044	51 596	35 613	69 142
Gastos com passageiros	408 887	609 772	1 202 417	815 627
Outros gastos operacionais	1 212 396	2 317 076	1 248 562	1 012 901
Total Gastos Operacionais	8 568 789	8 497 841	9842543	12507081

Resultados Financeiros	-340 320	-64 700	-293 525 -260 402
SEBT	-2 311 636	-755956	-6 711790 -6571

PRODUÇÃO E PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

DESCRIÇÃO	DEP BLH pAX STS	2016	2017	2018	2019
Partidas	ASK RPK	8 780,00	4 868,00	1540	3 236,00
Horas Block	ATK	11 967,01	7 322,79	6 416,50	12 074,62
Passageiros transportados	JET	571381	319 442,00	151814	297 996,00
Assentos Disponíveis	Km PLF	807 640,00	484 689,00	325 580,00	535 37580
Assentos-quilómetro Disponíveis		996446087,00	706533006,00	995671842,00	1525187 229,00
Passageiros-quilómetros					
Toneladas-quilómetros Disponíveis		657377 70,00	490416773,18	48143734,00	912 595 16880
Toneladas-quilómetros		114041692,00	81 746 820,90	134637587,00	192 918 059*3
Combustível Consumido - JET AI (Galões EUA)		59 163 831,00	44 137 509,59	51 513 773,00	97 647 682,98
Quilómetros Percorridos		6 911 776,00	4 963 986,76	8 110 777,00	36 201 649,12
Ocupação (passenger load factor)		6 030 539,00	3 984 165,00	5 096 405,00	8 504 832,00
		66%			
RASK E CASK CVE	PRASK	5,68 5,75 3,15			3,74
Rendimento de passageiro por ASK	RASK	6,78 6,95 3,57			4,10
Rendimento total por ASK	CASK	8,6012,039,89			8,20
Custo total por ASK					

DESCRIÇÃO	DEP BLH pAX STS	2016	2017	2018	2019
Partidas	ASK RPK	8 780,00	4 868,00	1540,00	3 236,00
Horas Block	ATK	11 967,01	7 322,79	6 416,50	12 074,62
Passageiros transportados	JET	571381,00	319 442,00	151814,00	297 996,00
Assentos Disponíveis	Km PLF	807 640,00	484 689,00	325 580,00	535 375,00
Assentos-quilómetro Disponíveis Passageiros-quilómetros		996446087,00	706533006,00	995 671842,00	1 525 187 229,00
Toneladas-quilómetros Disponíveis		657377 70,00	490 416 773,18	481437 134,00	912 595 168,00
Toneladas-quilómetros		114041692,00	81 746 820,90	134 637 587,00	192 918 059*3
Combustível Consumido - JET AI (Galões EUA)		59163831,00	44 137 509,59	51 513 773,00	97 647 682,98
Quilómetros Percorridos		6 911 776,00	4 963 986,76	8 110 777,00	36 201 649,12
Ocupação (passenger load factor)		6 030 539,00	3 984 165,00	5 096 405,00	8 504 832,00
		66%			
RASK E CASK CVE	PRASK	5,68 5,75 3,15			3,74
Rendimento de passageiro por ASK	RASK	6,78 6,95 3,57			4,10
Rendimento total por ASK	CASK	8,60 12,03 9,89			8,20
Custo total por ASK					



**Resultados Operacionais**

A Empresa registou em 2019 um resultado operacional (EBIT) negativo de cerca de 6.311.000 mCVE. O Prejuízo total baixou 2%, em comparação com 2018, contabilizando 6.571.000 mCVE.

Durante o exercício, 2019 o financiamento à Empresa totalizou mCVE 6.777.690, sendo:

1. mCVE 818.225 de contribuições recebidas do Estado antes da privatização;
2. mCVE 1.188.744 de prestações acessórias de capital recebidas dos acionistas, em dinheiro, após a privatização, na proporção da respetiva participação social;
3. mCVE 1.278.967 de outras contribuições recebidas do Estado de Cabo Verde, referentes a compromissos assumidos, no âmbito da privatização;
4. mCVE 3.491.753 de empréstimo bancário.

**Síntese da Posição Financeira**

**POSIÇÃO FINANCEIRA EM 31-12-2019. Milhões CVE**

DESCRIÇÃO	2019	2018	2017	2016
Ativo não Corrente	1 633	461	1214	678
Ativo Corrente	1 097	1 684	1 854	1 950
<b>Total Ativo</b>	<b>2 730</b>	<b>2 145</b>	<b>3 068</b>	<b>2 628</b>
Capital Próprio	-7608	-13 683	-11 172	-9 364
Passivo não Corrente	2 808	590	5 486	3 296
Passivo Corrente	7 530	15 238	8 754	8697
<b>Total do Passivo</b>	<b>10 338</b>	<b>15 828</b>	<b>14 240</b>	<b>11 993</b>
<b>Total do Capital Próprio e do Passivo</b>	<b>2 730</b>	<b>2 145</b>	<b>3 068</b>	<b>2 629</b>

Com o processo de privatização consumado a empresa transferiu a sua base para a Ilha do Sal, um processo que levou a transferência de quase todo o pessoal operacional para a ilha, tendo a empresa assegurado um montante único de subsídio para todos os funcionários para custearem a sua deslocação e foram negociadas compensações salariais paulatinas para mitigar o alto nível de inflação na ilha. Segundo a Presidente do Sindicato de tripulação de Cabine Sra. Carla Veiga, “para ida dos funcionários à ilha do sal todos receberam um subsídio único de 860 mil escudos e de forma particular o nosso sindicato fez com a empresa um conjunto de acordos a nível da melhoria gradual dos salários e outras questões em que a grande parte não foram cumpridas de forma total no tempo estipulado”.

O Serviço Lessing com aluguer dos aviões no valor de 800 mil dólares mensais, teve com impacto o desmantelamento do serviço de manutenção dos TACV, levando a que muitos funcionários fossem para reforma antecipada.

Segundo Diretor de manutenção e engenharia, Engenheiro Edmilson Lubrano, “antes da privatização a manutenção das aeronaves da companhia era feita ou era gerida pela manutenção da TACV. Após a privatização, tanto o contrato da privatização previa não só a cedência da aeronave como também prestações de alguns serviços por parte do dono da empresa nesse caso a Lofleidir que contratou Icelandic Técnica servisses para fazer os trabalhos, portanto, nós eramos responsáveis pela manutenção da aeronave, mas todo o trabalho de manutenção foi contratado a ITS e, todo o custo da manutenção também passou ou ficou incluído no contrato da aeronave/manutenção (...) Nesse ponto que nós não concordamos na altura com este tipo de contrato, porque estávamos a reduzir a capacidade da manutenção da TACV, contratando todos os serviços fora, e foi o que aconteceu porque depois abriu-se o programa de pré-reforma e maioria dos técnicos da manutenção aderiram ao programa e hoje estamos com números reduzido de técnicos de manutenção por causa desta decisão”

De referir que todos os serviços passaram a ser terceirizados a outras empresas do grupo Icelandic e com a retirada do parceiro estratégico a empresa TACV ficou fragilizada neste sector.

No plano discursivo o Governo exaltava Lofleidir Icelandic como sendo um parceiro estratégico com experiência na aviação comercial em rotas internacionais e com capital técnico e financeiro para projetar a TACV e estancar a “hemorragia financeira” da empresa acabando injeções de capitais do tesouro publico.

Na prática, a empresa continuou a receber injeções diretas do Estado, segundo relatório-parecer do Tribunal de Contas de 2018, numa média de dez mil contos por dia e a recorrer constantemente a banca, com aval do Estado, para despesas de tesouraria e de investimentos conforme se pode constar no quadro abaixo.

ITEM 2. RELAÇÃO DOS EMPRÉSTIMOS CONTRAÍDOS DE 2016 ATÉ À PRIVATIZAÇÃO (01MAR2019)												
NO	Entidade	Contrato	Data	Tipo	Finalidade	Moeda	Valor (Original)	Termo, meses	Juros, Tx nominal	Reembol-so/ Juros	Carência, meses	Garantia
1	Ecobank - Sindicato IIB/ Ecobank 1ª Linha (49%)	081VESNI193080005	23/ago/19	LP	Financia-mento PN	EUR	5 390 000,00	84,00	6,00%	Mensal	23/ago/26	AVAL Estado CV
2	IIB - Sindicato IIB/ Ecobank 1ª Linha (49%)	00013/40/000138/00	23/ago/19	LP	Financia-mento PN	EUR	5 390 000,00	84,00	6,00%	Mensal	23/ago/26	AVAL Estado CV
3	IIB - Sindicato IIB/ Ecobank 1ª Linha (51%)	00013/40/000146/03	23/ago/19	LP	Financia-mento PN	EUR	11 220 000,00	84,00	6,50%	Mensal	23/ago/26	Cash Collateral (75%)
4	IIB - IIB 2ª Linha (49%)	00013/40/000157/04	29/jan/20	LP	Tesouraria	USD	6 000 000,00	84,00	6,50%	Mensal	29/jan/27	AVAL Estado CV
5	IIB - IIB 2ª Linha (51%)	00013/40/000158/07	30/jan/20	LP	Tesouraria	USD	6 250 000,00	84,00	7,00%	Mensal	29/jan/27	Cash Collateral (100%)
6	Ecobank	081VRTN200440001	14/fev/20	CP	Tesouraria	CVE	66 159 000,00	6,00	6,50%	Integral no Vncto.	12/ago/20	Cash Collateral (120%)
7	IIB - IIB 3ª Linha	00013/40/000161/06	28/fev/20	LP	Tesouraria	USD	5 000 000,00	84,00	7,00%	Mensal	28/fev/27	AVAL Estado CV
8	IIB - IIB 4ª Linha	00013/40/000170/01	02/jun/20	LP	Tesouraria	CVE	218 000 000,00	84,00	7,00%	Mensal	02/jun/27	AVAL Estado CV
9	CECV	CECV4014	08/set/20	CP	Tesouraria	CVE	100 000 000,00	12,00	5,75%	Integral no Vncto.	07/set/21	AVAL Estado CV
10	CECV	CECV4015	23/dez/20	CP	Tesouraria	EUR	1 000 000,00	12,00	5,75%	Integral no Vncto.	22/dez/21	AVAL Estado CV
11	Banco Cabo-verdiano de Negócios	BCN20210303	03/mar/21	LP	Finto da Retoma	EUR	4 000 000,00	84,00	8,50%	Mensal	02/mar/28	AVAL Estado CV
12	International Invest-ment Bank (IIB)	00013/40/000183/08	29/mar/21	LP	Finto da Retoma	EUR	12 000 000,00	84,00	8,50%	Mensal	28/mar/28	AVAL Estado CV

Até a saída da Lofleidir Icelandic, a empresa TACV S.A. beneficiou de vários avales e garantia do estado e havia vários compromissos do parceiro estratégico em injetar capital na empresa que não foram cumpridos.

Armindo Sousa – Ex Administrador Financeiro da TACV: “Terá havido um entendimento no âmbito da negociação do acordo de privatização, os dois acionistas injetaram na empresa, logo a seguir à privatização doze milhões de dólares, ... doze milhões de dólares foi acordado, injetado como parte do financiamento do plano de negócio. Esse valor foi dividido em partes proporcionais à participação social dos dois novos grandes acionistas, nessa altura não tinha ainda entrados os trabalhadores e a diáspora, portanto o Estado, 49%, Lofleidir Cabo Verde 51%. A outra parte do Financiamento do plano de negócio, seria conseguido através da banca. O Estado emitiu um aval para um financiamento de 22 milhões de euros, assumindo o Estado, a responsabilidade de garantir 49%, desse montante, a outra parte foi garantida em 75% pela empresa, por constituição de um depósito colateral, ou seja 75% de 51% de 22 milhões de euros, foram garantidos por depósito colateral e há um risco, que a instituição financeira assumiu, que representa 25% de 51% de 22 milhões de euros, está claro? Portanto, o Estado garantiu 49% de 22 milhões por aval, a empresa garantiu 75% de 51%, por depósito colateral, utilizou os seus próprios recursos, para dar uma garantia ao banco (... ) nós, a própria TACV, a própria empresa garantiu parte do financiamento e depois esses recursos foram utilizados recentemente em 2021, para liquidação do contrato, portanto daquele empréstimo que esse depósito garantia, certo? A empresa liquidou esse financiamento, não liquidou na totalidade, mas obviamente o depósito não cobria a totalidade, tivemos que ir buscar o diferencial que eram de dois ou quatro milhões noutros recursos. (...) no início de 2020 ainda não tínhamos, ainda ninguém sabia que a pandemia ia causar ou que acabou por causar à aviação em todo o mundo, os acionistas, os parceiros chegaram a tomar uma decisão de financiar, assegurar um novo financiamento à empresa, um financiamento de 12, 25 milhões de dólares. O Estado emitiu um aval no valor de seis milhões de dólares, a Lofleidir Cabo Verde constituiu um depósito colateral no valor de seis milhões e duzentos e cinquenta mil dólares, para garantir a outra parte desse empréstimo de doze duzentos e cinquenta (... ) Mais tarde já no contexto da pandemia ou ainda antes da entrada no contexto da pandemia há um novo financiamento de cinco milhões, já a empresa está mesmo em cima do momento da suspensão da operação, o Estado garantiu essa operação de cinco milhões (dólares) e desde então tem sido o Estado a suportar os financiamentos, incluindo uma parte do financiamento da retoma, o acordo de março estabeleceu as condições de financiamento da retoma em que a empresa iria contrair um empréstimo de 12 milhões de euros, com o aval do Estado, mas ficava o acionista Lofleidir Cabo Verde, com a responsabilidade de mobilizar um financiamento ou operação, tinha que mobilizar recursos no valor de 30 milhões de dólares. Isso, obviamente não tinha acontecido no momento da rotura, mas havia um calendário que isso ia acontecer, no momento rotura já havia acontecido ou não, não sabemos precisar.”

Os problemas na relação entre o acionista Estado e parceiro estratégico aflorou-se em vários domínios como se pode constatar pelos relatos do inquirido: “de facto a empresa passou a funcionar com um sistema informático, que suportava as operações da tesouraria, a contabilidade e o controlo financeiro, passou a utilizar o sistema do grupo Icelandic, desde 2018.(...) Tínhamos um acesso de facto, esse acesso era limitado, não podíamos fazer determinadas coisas, por exemplo ir lá a contabilidade, fazer movimentos, não nos era permitido, porque há um sistema instituído, há regras, há normas, tínhamos uma relação só de serviços, mas, tínhamos acesso à informação, podíamos retirar relatórios, podíamos processar documentos, inclusive verificar faturas, processar se fosse serviço, a contabilidade era terceirizada, ... não tínhamos acesso total, mas tínhamos acesso. Estávamos num processo de implementação, não tínhamos ainda, concluído a implementação do sistema e de forma a disponibilizar mais acesso a outras funcionalidades, a outros recursos do sistema em função das nossas necessidades.”

A dificuldade em ter acesso a informação do sistema contabilístico foi corroborada pela Sra. Sara Pires, PCA da TACV: *“utilizava o sistema contabilístico islandês, o processo de formação não foi dado, o sistema funcionava em islandês, não houve disponibilidade por parte do parceiro em facultar informações; as informações eram facultadas a conta-gotas, portanto, são essas questões que provaram o não cumprimento do acordo, porque o acordo previa em eu, ter acesso; eu para aprovar pagamentos tenho de ter acessos a documentos contabilísticos que comprovam que de fato esses pagamentos são devidos; portanto houve alguma dificuldade no acesso às informações, e, essa dificuldade foi essencialmente por parte do parceiro que dificultava o meu trabalho. Como eu disse, eu fui inicialmente para os TACV como vice-presidente de tesouraria, esta informação está explanada no Acordo de março, para posteriormente ser nomeada Administradora Executiva. Sendo Administradora Executiva, participava nas reuniões do Conselho de Administração e na Comissão Executiva e tinha o poder de voto, algo que me foi impedido durante vários tempos, porque iam adiando as Assembleias Gerais, porque como sabem, o parceiro estratégico tinha 51% das ações, portanto, tinha a maioria; ditava as marcações da Assembleia Geral e adiava, mesmo a pedido do Estado, para a marcação da Assembleia Geral”*

#### IV. PARALIZAÇÃO E RETOMA DA OPERAÇÃO DA COMPANHIA

O ano de 2020 teve início sob o espectro da COVID-19. A chegada da pandemia começou a atingir a atividade da Empresa em fevereiro de 2020, quando o Governo de Cabo Verde decretou o fecho das fronteiras para ligações aéreas com a Itália. Nessa altura, os oito voos por semana, para Milão e Roma, foram suspensos.

Em 19 de março, no seguimento do encerramento das fronteiras para todas ligações aéreas de Cabo Verde com o exterior, a empresa suspendeu todas as suas operações, entrando num estado de completa hibernação. Sem qualquer rendimento da atividade produtiva e sem reservas de caixa, a sobrevivência da Empresa passou a estar dependente do suporte financeiro que os seus acionistas pudessem aportar, ou do suporte do Estado de Cabo Verde às empresas para mitigar os efeitos da pandemia.

Sendo assim, a Empresa aderiu em abril ao programa de lay-off temporário de colaboradores, conforme estabelecido pelo Decreto-lei n83/2020, de 4 de abril e suas sucessivas revisões, colocando nesse regime mais de 75% dos seus colaboradores. Devido à paragem prolongada, não foram renovados os contratos a prazo com 64 colaboradores, dos quais 55 do quadro de pessoal de cabine.

A Empresa aderiu igualmente à moratória ao cumprimento das obrigações decorrentes de contratos de financiamento, ao abrigo do Decreto-lei N238/2020, de 31 de março e suas sucessivas revisões.

Para assegurar o pagamento das remunerações aos seus colaboradores e a manutenção de serviços essenciais durante o período de hibernação, a Empresa teve de recorrer a financiamentos bancários, garantidos pelo Estado de Cabo Verde, no valor aproximado de EUR 4 milhões, entre abril e dezembro de 2020.

Entre outros efeitos da interrupção das operações, destacam-se a suspensão dos sistemas financeiros da IATA, ICH (IATA Clearing House) em março e BSP (Bank Settlement Plan) em abril, devido à perda de capacidade da Empresa para se manter em conformidade com os regulamentos da participação.

A partir de junho de 2020, a TACV manteve em Miami, EUA, os três aviões da sua frota. Dois deles foram posicionados pouco depois da suspensão das operações para, aproveitando o tempo de paragem forçada, serem submetidos a inspeções programadas e outros trabalhos relevantes. Depois das inspeções foram mantidos em preservação.

#### Negociações entre os Acionistas e o Governo

Em 12 de outubro de 2020, o Governo de Cabo Verde, através da resolução 138/2020, de 12 outubro, autorizava o tráfego aéreo comercial de passageiros com destino e a partir de Cabo Verde, suspendendo assim as restrições de viagens e autorizando a abertura das fronteiras, mas os voos da TACV continuaram suspensos.

O Presidente da AAC, Abraão Lima, refere a este propósito que como a transportadora aérea TACV não retomou as suas operações aéreas comerciais regulares como previsto, a autoridade aeronáutica “reuniu-se com a TACV para saber da sua intenção de retoma das operações e foram estabelecidos vários calendários e planos para a efetivação dos voos o que sistematicamente foi incumprido pela companhia”.

A partir dessa altura, o Governo de Cabo Verde iniciou negociações com o parceiro estratégico para a definição de um acordo entre os acionistas e o governo sobre um possível plano de recuperação e retoma e, definição das condições do suporte financeiro à Empresa.

As negociações prolongaram-se até março de 2021, quando foi finalmente assinado o acordo entre os principais acionistas e aprovado o plano de recuperação com as seguintes linhas gerais de ação:

1. Estratégia de vendas e distribuição reformulada e um minucioso exercício de redução de gastos, resultando no retorno gradual à rentabilidade nos próximos 5 anos.
2. Redução da frota de três para duas aeronaves Boeing B757-200, em regime de locação operacional A&M. Esta redução resultava do acordo alcançado com o locador Loftleidir Icelandic para terminar antecipadamente o contrato de locação respeitante ao avião MSN 29307, Registo D4-CCH, com efeitos a partir de 01 de dezembro de 2020.
3. Adicionalmente, foram ainda acordadas com o Locador adendas aos contratos respeitantes às aeronaves D4-CCF e D4-CCG, permitindo terminar esses contratos em 30 novembro de 2021, fixar o leasing rate em USD 2.600 por hora block e pagar as rendas em função da utilização semanal efetiva da aeronave (sem mínimo de horas garantidas).
4. Reestruturação de dívidas (dívidas subordinadas, dívidas com partes relacionadas e com terceiros) com redução significativa dos saldos devidos e diferimento do remanescente por um período, que permitisse à Empresa recuperar o equilíbrio.

#### Resolution agreement (Acordo de resolução, assinado em MARÇO)

Na sequência desse entendimento, o Governo cabo-verdiano autorizou a 06 de março o quinto aval do Estado a um pedido de empréstimo de emergência da administração da Cabo Verde Airlines (CVA), no valor de 12 milhões de euros, conforme o anexo 2 do Acordo:

“ 8.1. 12.000.000 EUR (Doze Milhões de Euros), por Garantia do Estado (Aval) a ser prestada para a CVA receber tal montante em 28 de fevereiro de 2021 por meio do International Investment Bank (IIB)

8.2. 4.000.000 EUR (Quatro Milhões de Euros), por Garantia do Estado (Aval) a ser fornecida para a CVA receber tal valor em 28 de fevereiro de 2021 por meio do Banco Comercial de Negócios (BCN).”

Além dos avales, ficou definido a injeção de capital no valor de 15.000.000 (quinze milhões) de dólares para pagamento de salários de janeiro a maio de 2021, bem como dívidas vencidas e os custos para reiniciar as operações.

No tocante a reestruturação das dívidas da TACV, o Governo assumiu o compromisso de obter, e obteve (os acordos anexos ao resolution agreement assinado em março), da ASA, CVH, e AAC o compromisso de reestruturação da dívida histórica dos TACV/CVA, obrigando estas entidades a perdoarem 95% das dívidas da empresa para com as entidades públicas cabo-verdianas.

Em relação ao ASA, a dívida de 2.830.970 (dois milhões, oitocentos e trinta mil, novecentos e setenta dólares), equivalente a CVE 256.961.485 (duzentos e cinquenta e seis milhões, novecentos e sessenta e um mil, quatrocentos e oitenta e cinco Escudos cabo-verdianos) foi reduzido em 90% para 283.097 (duzentos e oitenta e três mil e noventa e sete dólares): Ainda assim, a ASA foi obrigada a perdoar o valor de US \$ 2.547.873 (dois milhões quinhentos e quarenta e sete mil, oitocentos e setenta e três dólares), aceitando o pagamento de apenas 141.549 (cento e quarenta e um mil quinhentos e quarenta e nove dólares), correspondendo a 5% da dívida da CVA para com a ASA. Um perdão de 95%, na realidade.

Também a CV Handling, cuja a dívida era de US \$ 2.928.658 (dois milhões, novecentos e vinte e oito mil, seiscentos e cinquenta e oito dólares) equivalente a CVE 265.828.441 (duzentos e sessenta e cinco milhões, oitocentos e vinte e oito mil quatrocentos e quarenta e um Escudos cabo-verdianos), reduziu em 90% para US \$ 292.866 (duzentos e noventa e dois mil, oitocentos e sessenta e seis dólares) e a CVH perdeu 2.635.792 (dois milhões seiscentos e trinta e cinco mil e setecentos e noventa e dois dólares), aceitando o pagamento de US \$ 146.433 (cento e quarenta e seis mil quatrocentos e trinta e três dólares), correspondendo a 5% da dívida da CVA com a CVH na data de assinatura deste Contrato. Também um perdão de 95%.

Em relação à AAC no valor agregado era de US \$ 526.322 (quinhentos e vinte e seis mil trezentos e vinte e dois dólares), equivalente a CVE 47.773.170 (quarenta e sete milhões, setecentos e setenta e três mil, cem e três escudos cabo-verdianos). Este montante foi reduzido em 90% para USD 52.632 (cinquenta e dois mil, seiscentos e trinta e dois dólares) e a AAC perdeu o valor de US \$ 473.690 (quatrocentos e setenta e três mil, seiscentos e noventa dólares), aceitando o pagamento de USD 26.316 (vinte e seis mil, trezentos e dezasseis dólares dos Estados Unidos), correspondendo a 5% da dívida da CVA para com a AAC na data de assinatura deste Acordo.

No total, o estado de Cabo Verde perdeu à CVA 95% de toda a sua dívida para com empresas públicas e instituições do Estado e que foi reduzido a apenas 314.297 (trezentos e catorze mil duzentos e dez dólares) correspondendo a 5% da dívida devido pela CVA às respetivas Entidades Relacionadas com o Estado.

Quanto ao INPS, foi assinado um acordo para alterar a primeira data de parcelamento para 30 de setembro de 2021. Na data da assinatura deste Acordo, o Governo forneceu à CVA e à Loftleidir por escrito confirmação do INPS em relação à aceitação da alteração na data de pagamento mencionada na seção 13 do acordo. O pagamento seria feito em 24 parcelas mensais começando em julho de 2021.

O Governo concedeu ainda o perdão da dívida da TACV relativamente a todos os impostos retidos na fonte em atraso relacionados ao imposto de renda dos funcionários e suspendeu todos os processos de infração administrativa contra a CVA.

O Governo permitiu o pagamento de todos os impostos retidos na fonte em atraso relativos a imposto de renda dos empregados, sem juros, em parcelas trimestrais / semestrais, pelo período de 5 anos com carência de 12 meses.

*“Sujeito a, e na data do investimento real pela Loftleidir ou um terceiro investidor na CVA de 30.000.000 USD, conforme estabelecido na seção 2 deste Acordo, como uma condição precedente para tal investimento, o Governo de deve, como uma obrigação de obter resultado, conceder ou confirmar a isenção de imposto de renda retido na fonte ao setor de aviação, inclusive à CVA, principalmente no que se refere a taxas de arrendamento de aeronaves e pagamentos relacionados, a fim de permitir que a CVA concorra em comercialização contra companhias aéreas isentas de impostos e melhora o desempenho da CVA e do setor de aviação em geral. O Governo obriga-se a cumprir esta obrigação, que também cobrirá quaisquer valores devidos pela CVA relativos a 2018, 2019, 2020 e anos seguintes. Para o propósito desta Seção, o Governo concorda em fornecer à Loftleidir uma confirmação por escrito confirmando a isenção estabelecida nesta seção 17, o mais tardar 24 maio 2021 assunto ao investimento da Loftleidir ou de um terceiro investidor em CVA de 30.000.000 USD, conforme estabelecido na seção 2 deste Acordo”, segundo o acordo assinado entre as partes.*

#### CONTRIBUIÇÃO DA LOFTLEIDIR/ICELANDAIR

O contrato estabelecia no ponto A seção 2, que a Loftleidir deveria em investir US \$ 30.000.000 (trinta milhões de dólares norte-americanos) em capital novo na CVA até 31 maio 2021, por meio de um depósito direto na conta bancária da CVA. Esta era a condição para que o Governo vendesse ao grupo as suas ações na TACV por US \$ 500.000 (quinhentos mil dólares).

A seção 5 estabelecia que caso este investimento não fosse feito até 31 de maio, o Governo teria de adquirir obrigatoriamente os 51% de ações da Loftleidir na TACV pelo valor de US \$ 500.000 (quinhentos mil dólares).

Na data de assinatura do Acordo, a Loftleidir Icelandic ehf aprovou ainda a reestruturação a dívida da TACV à Loftleidir Icelandic ehf em 30 de novembro de 2020, no total montante de US \$ 35.478.444 (trinta e cinco milhões quatrocentos e setenta e oito mil e quatrocentos e quarenta e quatro dólares) da seguinte forma, e conforme estabelecido no Anexo 9 do referido Contrato:

*“23.1. o valor de US \$ 6.250.000 (seis milhões duzentos e cinquenta mil Dólares dos Estados Unidos) mencionado na seção 19 deste Acordo será reduzido em 90% para 625.000 (seiscentos e vinte e cinco mil dólares dos Estados Unidos).*

*23.2. O valor de US \$ 2.135.120 (dois milhões cento e trinta e cinco mil e um cento e vinte dólares dos Estados Unidos) mencionado na seção 20 deste Acordo será reduzido em 90% para USD 213.512 (duzentos mil centos dólares dos Estados Unidos).*

*23.3. Em relação aos valores de aluguel pendentes a pagar nos termos dos Contratos de Locação de Aeronaves em 30 de novembro de 2020 no valor total de USD 27.093.656 (vinte e sete milhões noventa e três mil trezentos e vinte e quatro dólares dos Estados Unidos). Este montante será reduzido em 90% para US \$ 2.709.332 (Dois milhões setecentos e nove mil e trezentos e trinta e dois dólares dos Estados Unidos).*

*23.4. Em relação ao pagamento de custos e por serviços prestados em benefício da CVA, mas pagos por Loftleidir Icelandic ehf's, conforme estabelecido no Anexo 9 do presente Acordo, no valor de US \$ 1.179.448 (um milhão, cento e setenta e nove mil e quatrocentos e quarenta e oito Dólares americanos); este montante será pago à Loftleidir islandes, (os “Serviços Prestados e Pagamentos em Mora”) pela CVA da seguinte forma:*

*i) USD 589.724 (quinhentos e oitenta e nove mil, setecentos e vinte e quatro Dólares dos Estados Unidos) na data de assinatura deste Acordo.*

*ii) USD 589.724 (quinhentos e oitenta e nove mil, setecentos e vinte e quatro Dólares norte-americanos) até 10 maio 2021.*

*23.5. Em relação ao pagamento de custos e por serviços prestados em benefício da CVA, mas pagos por Icelandair ehf (461202-3490), conforme estabelecido no anexo 9 do presente Acordo, no valor de US \$ 321.132 (trezentos e vinte e um mil e cento e trinta e dois Dólares dos Estados Unidos); este montante será pago à Icelandair ehf 461202-3490, (os “Serviços Prestados e Pagamentos em Mora”) pela CVA da seguinte forma:*

*i) USD 160.566 (cento e sessenta mil, quinhentos e sessenta e seis Dólares dos Estados Unidos) na data de assinatura do presente Acordo.*

*ii) USD 160.566 (cento e sessenta mil, quinhentos e sessenta e seis Dólares dos Estados Unidos) até 10 de maio de 2021.*

*23.6. adiar USD 1.773.922 (um milhão setecentos e setenta e três mil e novecentos e vinte e dois dólares dos Estados Unidos) correspondendo a 5% da dívida devida por CVA para Loftleidir Icelandic ehf (o “Loftleidir Icelandic ehf Total Deferred Amount”) conforme estabelecido no anexo 9 do presente Acordo no prazo de 12 meses a contar da data do presente Acordo.*

*23.7. aceitar o pagamento imediato de US \$ 1.773.922 (um milhão setecentos e setenta e três mil novecentos e vinte e dois dólares dos Estados Unidos), correspondendo a 5% da dívida da CVA à Loftleidir ou Loftleidir ehf islandês na data de assinatura deste Acordo”.*

#### Obrigações Permanentes

Uma outra medida importante, estabelecida no acordo e que acabou por ditar a reversão da privatização, foi a imposição do Governo de uma Vice-presidente da Tesouraria no Conselho de Administração, com poderes para aprovar todos os pagamentos a serem feitos, tendo em vista o cumprimento do Acordo de Março, que previa a priorização do pagamento dos salários dos trabalhadores e despesas inerentes a retoma dos voos da companhia.

A então vice-presidente de Tesouraria da companhia, Sara Pires, explica assim a sua missão na então TACV/CVA:

*“A minha entrada nos Transportes Aéreos, deu-se a 1 de abril de 2021 (dois mil e vinte e um), fui convidada pelo acionista Estado, para integrar a equipa da CVA no Conselho da Administração, enquanto Administradora Executiva, algo que não chegou a acontecer porque para ser efetivado, teria de haver uma Assembleia Geral e na Assembleia Geral, teria de ser votado pela maioria para ser Administradora Executiva da empresa. Portanto, entrei nos TACV a 1 de abril de 2021 (dois mil e vinte e um), inicialmente para o cargo de vice-presidente de tesouraria, a quem tinha plenos poderes para validar todos os pagamentos efetuados pela empresa, isto no âmbito do Acordo de março. No decorrer da minha estadia na empresa, seria realizada uma Assembleia Geral, que foi por várias vezes adiada pelo parceiro internacional e no qual eu deveria ser nomeada Administradora Executiva. As funções que me foram incumbidas de exercer pelo acionista Estado, era de validar todos os pagamentos, validar todos os contratos, no âmbito da Resolução de março; portanto, seria uma pessoa que estaria a inspecionar, ou a fiscalizar todos os pagamentos feitos pela empresa. O Acordo de março equivale a isto; há um documento que faz parte do Acordo de março que tem essas especificações.”*

Trata-se de uma das cláusulas contratuais que acabou por não ser cumprida, tendo a então vice-presidente de Tesouraria reportado ao Governo não só as tentativas de adiamento da Assembleia-geral, mas também de bloqueio para a realização do acordado no contrato de março, como por exemplo, falta de acesso ao sistema contabilístico da empresa.

#### Tentativa de retoma da operação da companhia

A assinatura do acordo entre os acionistas e a aprovação do plano de recuperação permitiram desencadear a seguinte sequência de eventos importantes.

No início de abril de 2021 é iniciado o plano de regularização do passivo reestruturado, nos termos do acordo dos acionistas e nos termos acordados com os credores comerciais. Na preparação da retoma das operações, uma das aeronaves, o Boeing-757 D4 - CCG “Baía do Tarrafal”, é reposicionada em Cabo Verde no dia 14 de abril de 2021. A segunda aeronave deveria chegar até finais de maio, mas nunca chegou e nenhuma explicação foi dada para este facto.

A 18 de junho de 2021, a CVA tentou retomar os voos internacionais depois de 15 meses inoperante. Todavia a operação foi inicialmente suspensa pelas empresas ASA/CV Handling, por alegadamente não ter sido feito o pagamento devido pela operação do dia.

Após a realização do processo de check-in dos passageiros e com estes já na sala de embarque, foi impedida a entrada da tripulação na aeronave. Conforme depoimento da Diretora do aeroporto, Eunice Spencer, foi o administrador da ASA, Nuno Santos que solicitou a “não permissão do acesso da tripulação a aeronave”. As orientações, disse, consistiam em não permitir, no primeiro momento, a entrada da tripulação na sala de embarque, mas depois, no segundo momento, permitiu-se o acesso da tripulação à aeronave, para evitar constrangimentos na sala de embarque, onde se encontravam os passageiros.

Mas ao solicitar a permissão para iniciar os procedimentos de voo, a tripulação foi informada pelo controlador aéreo de que por motivos comerciais não poderiam dar seguimento aos procedimentos e que o voo ficaria temporariamente suspenso.

O administrador Nuno Santos, garantiu à CPI, que a recusa em prestar serviço à TACV deveu-se unicamente a falta de pagamento antecipado das taxas devidas a ASA e a CV Handling para a realização do voo, (170 mil escudos) mas também da dívida acumulada de janeiro a maio de 2021, no valor de 3.250 contos. O administrador nega, por outro lado, responsabilidades no cancelamento do voo.

*“Relativamente a operação do dia 18 de junho, nós estamos a falar nessa altura de duas dívidas que foram comunicadas. Dívida de janeiro a maio de 2021 no valor de 3 mil e tal contos e estamos a falar não de dívida, mas de condições de se realizar o voo de pré-pagamento de operação do dia no valor de 170 contos, mas convém dizer que, nós reafirmamos que a ASA não tem nada a ver com o cancelamento do voo, a decisão do cancelamento de voo teve a ver com o avançar da hora que a tripulação que não conseguia fazer o voo de regresso Lisboa/Sal. Tanto a situação foi arrastando chegou o momento que não era possível fazer o voo com a mesma tripulação. O avião teria de dormir em Lisboa ou teriam de ter período de descanso e regressar.”*

A então vice-presidente de Tesouraria, Sara Pires, responsável por autorizar os pagamentos, afirmou que quando contactada, autorizou o pagamento das despesas relativas ao voo.

*“Eu, primeiramente, no dia 18, no dia do voo, fui contactada para efetuar um pagamento para a ASA, porque a ASA tinha impedido o avião de sair, porque já tinham enviado uma comunicação, uma semana antes, a dizer que todos os voos teriam de ser feitos em pronto pagamento. Nós hoje, todos os voos fazemos a pronto pagamento com todos os fornecedores e a TACV não liquidou a fatura referente aos voos que iam decorrer durante o mês de junho e não pagou a fatura referente aquele voo específico. E por causa disso, fui contactada que era para autorizar este pagamento. prontamente autorizei o pagamento; este pedido, se não me engano o voo era de manhã, às 11:00 horas, e este pedido foi feito por volta da 1 (uma) da tarde, foi a altura em que a administração tomou o conhecimento referente a este pagamento, fizeram a ordem do pagamento, foi feito o pagamento, e eu, nesta altura, o conhecimento que tinha era que o voo estava atrasado por causa deste pagamento. Efetuamos o pagamento e por decisão da empresa cancelou-se o voo, e era um voo que tinha poucos passageiros, a empresa cancelou o voo no dia 18 (dezoito), pelos sucessivos atrasos e porque o voo ia sair com grande atraso e se reagendou para o próximo voo no dia 28 (vinte e oito) de junho.”*

Mas para a ASA, o pagamento a ser feito era maior conforme avançou o PCA, Jorge Benchimol Duarte, que diz que além do pronto pagamento das despesas relacionadas com o voo do dia 18, a ASA decidiu exigir também pagamento de parte da dívida existente entre as duas empresas.

*“A operação desse dia estava programada e antecipadamente os TACV foram avisados de que tinham de cumprir com o que estava estipulado, que era o pagamento pronto da dívida, mas havia também a necessidade de dar um sinal sobre a dívida do passado. Da dívida acumulada, dar um sinal, de pagar pelo menos uma parte, e este sinal não foi dado. Fomos muito claros que havia a necessidade de pagarem uma parte da dívida acumulada, além do pagamento para essa operação. A TACV interpretou que estava a pagar a dívida, a fazer o pré-pagamento para operação específica desse dia, o que dissemos que não iam aceitar, porque a situação vinha se arrastando e não havia sinais de nenhum cumprimento do plano que tinha sido apresentado. Por esse motivo esse dia o serviço não foi prestado na altura em que queriam que fossem prestados, que era para o avião sair.”*

*“Depois, já bem tarde, e com um atraso substancial fez-se o pagamento no valor estritamente da operação. Fez-se o pagamento desse valor, mas dissemos que não, que queríamos que o pagamento fosse mais. É esta foi a decisão tomada da não prestação de serviços.”*

Portanto, enquanto a TACV entendia que a questão era de pronto pagamento dos serviços prestados e cumpriu o acordado, a ASA resolveu introduzir a necessidade de pagamento da dívida existente, ou pelo menos parte dela.

Segundo o administrador Armindo Sousa, as dívidas ultrapassavam os 3 mil contos que a TACV devia desde janeiro 2021. O Administrador confirma que a TACV chegou mesmo a fazer o pagamento em data posterior.

*“Quanto à primeira disse que quando os TACV quiseram retomar os voos constava uma dívida e foi decidido que a TACV voava, mas com pré-pagamentos do valor correspondente ao voo e com o pagamento da dívida*

*O Pré-pagamento do voo foi feito no dia 18, no valor de 170.243 escudos que era a dívida ligada ao voo, tudo aquilo que era serviço ligado à operação, mas a dívida não foi paga. Registamos foi uma entrada no dia 30-06 do valor de 2.459.411 escudos”. Portanto foi essa a informação que reportou ao Conselho de Administração.*

Segundo informações prestadas a AAC por Antolívio Martins, Administrador Responsável da TACV, no processo de averiguação “ASA recusou embarque do voo da TACV” mandado instaurar pela Agência de Aviação Civil (AAC), só tiveram conhecimento da decisão da ASA no próprio dia do voo.

“No dia 15 de junho, às 13h16min, a Sra. Carla Helena Leite de Barros, do Departamento Financeiro da TACV, SA recebeu um comunicado, via email, da Sra. Selma Neves da ASA do valor da dívida da companhia aérea para com a ASA, no montante de 3.249.997.00 CVE, informando sobre a alteração da modalidade de pagamento para pré-pagamento ou pagamento cash, solicitando a programação dos voos visando a preparação das faturas proformas e também, a assinatura e regularização dos contratos dos espaços comerciais; No dia 17 de junho, a TACV, SA respondeu solicitando uma fatura proforma do voo de partida e de regresso do dia seguinte, 18 de junho, visando o pré-pagamento o mais urgente possível, inclusivamente, foi enviada a programação de voos para faturas futuras”

No entanto, o Sr. Antolívio Martins disse que não recebeu nenhuma resposta da ASA até ao dia 18 de junho; Somente quando chegou no aeroporto, por volta das 08 horas da manhã, já na aerogare, é que foi abordado pelo Diretor de Operações de Terra, o Sr. António Socorro, informando-o que a ASA tinha recusado o acesso da Tripulação à aeronave por dívidas pendentes.

“Na altura, dirigiram-se os dois ao Serviço de Operações, Informações e Comunicações Aeroportuárias (SOICA) para solicitar esclarecimentos e foram informados que, por ordem superior não poderiam dar acesso à aeronave por falta de pagamento; seguidamente, o Sr. António Socorro ao fazer a verificação da sua caixa de entrada de correio eletrónico na telemóvel, constatou que, efetivamente, a ASA tinha respondido no mesmo dia, 17 de junho, às 10h52min com a fatura proforma anexada.”

Só depois de efetuado o pronto pagamento das despesas do voo do dia 18 de junho, segundo Antolívio Martins, a ASA informou que o pagamento não deveria ser só do voo, mas das dívidas da companhia para com a empresa de aeroportos, no valor de mais de 3 mil contos.

*“Às 12h15min, o Sr. Erlendur Svavarsson, Presidente & CEO da TACV, enviou uma mensagem ao Vice-Primeiro Ministro o Sr. Olavo Correia, ao Ministro dos Transportes o Sr. Carlos Santos, ao Representante do Governo no Conselho de Administração da TACV o Sr. Eugénio Inocêncio, reportando que, segundo informações da ASA, a decisão de não deixar o voo sair era do Governo e não da ASA e, de seguida reencaminhou o email para o Sr. Jorge Benchimol, PCA da ASA e para si. Por volta das 13h00 o PCA da ASA respondeu que o impedimento se devia a incumprimentos nos pagamentos e nas relações comerciais. Na sequência o Sr. Erlendur Svavarsson respondeu ao Sr. Jorge Benchimol e aos demais destinatários, questionando de que, se o pagamento do montante de 3.249.997.00 CVE em dívida fosse feito se a ASA autorizaria o embarque dos passageiros e a operação, mas não receberam nenhuma resposta por parte da ASA. Ainda assim, nesse mesmo dia, foi emitida a ordem de pagamento para o banco, do valor de 3.249.997.00 CVE em dívida, aprovada e executada às 19 horas”*

O Administrador Antolívio Martins declarou que encarou toda a situação com estranheza, pois nunca foi uma pré-condição o pagamento do valor de 3.249.997.00 CVE em dívida para que a companhia aérea iniciasse as operações que, inclusivamente, as dívidas da TACV para com a ASA tinham sido negociadas previamente e definido um plano de pagamento, pelo que não fazia sentido o conteúdo do email do Sr. Jorge Benchimol, PCA da ASA.

Acrescentou que, em momento algum, desde que a companhia aérea iniciou a preparação para a retoma das operações, a ASA abordou a TACV sobre os pagamentos e que o primeiro contato foi no dia 15 de junho.

*“De notar que, nos dias que antecederam a operação de retoma, a TACV realizou vários voos, uns de manutenção e outros para transporte de materiais e staff, sem qualquer problema ou questionamento por parte da ASA; Estranhamente, também a Cabo Verde Handling (CVH) abordou o Sr. António Socorro, Diretor de Operações de Terra e informou-o de que, como prestador de serviço de assistência em terra, a nível de cobrança/pagamento também decidiram pela modalidade de pré-pagamento ou pagamento em cash, tendo, inclusivamente, desligado o Ground Power Unit (GPU) da aeronave, passando a aeronave a utilizar o Aircraft Power Unit (APU). Toda a situação continuou a despertar estranheza no Sr. Antolívio Martins, inclusive, a justificação de que, a suspensão da prestação dos serviços se devia ao tipo de cliente que é a TACV, um cliente que está constantemente em incumprimentos. No entanto, passado algum tempo, com a troca de turno, a CVH retomou a prestação do serviço de assistência em terra, sem demais;*

“No dia 19 de junho, pelas 19 horas, o Sr. Oliveira, Flight Dispatcher, do serviço NCC da TACV enviou um email à ASA solicitando autorização para realizar no dia seguinte, 20 de junho, o voo semanal de manutenção, tendo a ASA recusado, justificando que continuava por liquidar o valor de 3.249.997.00 CVE em dívida, apesar da ordem de pagamento emitida pela TACV, no dia anterior, 18 de junho. Disse ainda que, dado que a ordem de transferência foi emitida no dia 18 de junho, uma sexta-feira, no final da tarde e que, durante o fim de semana os bancos não funcionam, a transação somente ficaria finalizada na segunda-feira seguinte, 21 de junho e, que o Responsável Financeiro da ASA tinha conhecimento da transferência efetuada, no entanto, continuou a defender que a mesma não estava concretizada pois o valor ainda não tinha entrado na conta da ASA, pelo que continuariam a recusar o acesso à aeronave; - pode-se ler no inquérito instaurado pela AAC.

#### ARRESTO DO BOEING BOEING-757 D4 -CCG “BAIA DO TARRAFAL

No dia 21 junho, o Governo anunciou à imprensa que iria encetar um processo para reverter a privatização dos 51% do capital da TACV/CVA e, apenas três dias depois, a então ministra da Presidência do Conselho de Ministros, Filomena Gonçalves, confirmou também à imprensa que o executivo havia dado entrada no Tribunal com um processo “para arrestar” o único boeing da companhia aérea TACV

Entretanto, enquanto tentava cobrar a dívida existente, já no dia 18 de junho, data em que se deveria realizar o primeiro voo, a ASA/CV Handling deram entrada junto do Juízo Cível da Comarca do Sal a uma Providência Cautelar de Arresto com a alegação da necessidade de garantir o pagamento das dívidas.

Antolívio Martins informou, no inquérito mandado instaurar pela AAC, que no dia 21 de junho, pediu ao Sr. António Socorro, Diretor de Operações de Terra, que solicitasse à Direção Financeira da ASA todas as faturas pró-forma referente ao primeiro mês de operação, ao qual a Direção Financeira da ASA respondeu que os envios das mesmas estavam pendentes de autorização superior.

“Na sequência dos acontecimentos durante o fim de semana de 18 a 20 de junho: cancelamento do voo de retoma, suspensão da prestação dos serviços aeroportuários e de assistência em terra e do anúncio por parte do primeiro-ministro o Sr. Ulisses Correia e Silva da reversão do processo de privatização da TACV, foi ordenado pela TACV a suspensão da ordem de transferência do montante de 3.249.997.00 CVE, dado que algumas faturas tinham sido contestadas, por faturação sem prestação do serviço. No entanto, foi feito um pagamento gradual e faseado das faturas que faziam parte do total de 3.249.997.00 CVE, tendo sido finalizado todos os pagamentos no dia 28 de junho”.

Mas, apesar de todo o esforço descrito pelo Sr. Antolívio Martins para o pagamento das dívidas, este não seria o principal motivo do arresto, que continuou em marcha junto do tribunal, mas sim, a suspeita de que após a saída de Cabo Verde, a Icelandair não mais faria regressar a aeronave ao arquipélago.

Aliás, já no pedido de Providência Cautelar a ASA/CV Handling afirmavam que a aeronave era o único bem passível de satisfação dos créditos e que “os requerentes tomaram conhecimento que o Estado de Cabo Verde está a avançar com o requerimento de uma Providência Cautelar contra a Requerida, invocando o perigo eminente de perda da aeronave afeta a esta última; “No Requerimento Judicial apresentado pelo Estado, este alega que o Presidente do Conselho de Administração da TACV anunciou ontem, dia 17/06, que se preparava para reter o único avião em Portugal, de modo a que não regresse ao território Nacional”.

Factos que demonstram que a questão do pagamento das despesas do voo, foi apenas um subterfúgio para a suspensão do voo e que o Governo já se preparava para pedir o arresto junto do tribunal, independentemente do pagamento das dívidas da ASA por suspeitar que a Icelandair não permitiria o regresso da aeronave de Portugal.

Apesar destas evidências constantes do documento entregue no Tribunal da Comarca do Sal, quando questionado sobre este facto, o Ministro Carlos Santos negou à CPI que fosse intenção do Governo pedir o arresto do avião.

De referir que quando questionado sobre este facto pela CPI, também o Ministro das Finanças, Olavo Correia, negou que tivesse havido intervenção do Governo. Quanto ao arresto, o auditado afirmou que o Governo não teve nenhuma intervenção direta, explicando que a ASA ao dar conta que os dois principais acionistas não estavam alinhados, em junho de 2021 tomou as devidas medidas e avançou com uma providência cautelar junto dos tribunais do país para reaver os valores em falta em matéria de pagamento de dívidas, afirmando igualmente que a ASA informou Governo de Cabo Verde sobre a sua decisão e o Governo não poderia estar contra a referida decisão.

Em depoimento, o administrador Nuno Santos, contradiz a versão dos ministros e mostra que mesmo antes da ASA, o Governo de Cabo Verde, procurava formas de pedir o arresto do avião.

Segundo o administrador da ASA, Nuno Santos, foram alertados pela equipa jurídica do Governo junto da TACV, de que havia esse risco do avião não regressar de Lisboa. Nuno Santos refere à intenção também do Governo de pedir o arresto do Boeing.

“Na questão do arresto, duas questões estão ligadas (.....), nós recebemos email da Advogada que assessorava o governo no processo, informando, que poderia, que havia um risco que a aeronave voar e não regressar a Cabo Verde e que o governo na altura também pensava num processo de arresto de modo a ter garantias. Este foi o email enviado, se os Senhores entenderem que devem ter acesso ao email, por favor sugiro que acione os canais próprios para pedir este facto. É relativamente a esta informação, os Conselhos tem que agir e agir atempadamente, relativamente esse indicio que eu já disse também, agora eu tenho a certeza que era mais do que um indicio pela forma que o processo nesse dia foi tratado e pela pressão que se fez, para mim este é uma opinião pessoal, era mais do que um indicio, de facto havia grande probabilidade do avião não regressar portanto perante esta possibilidade, o governo pensava ou acionista pensava fazer também um processo de arresto, a ASA pensou e rapidamente nós decidimos, uma vez que há ameaça, nós temos uma dívida aqui por cobrar, nós vamos também como garantia acionar um processo de arresto como única garantia do único ativo, que tínhamos na altura a aeronave.”

Questionada sobre este facto, Eva Caldeira Marques, advogada do Governo, admitiu à CPI ter enviado esta informação à ASA e ao Ministro responsável pelos Transportes, Carlos Santos. Sobre como obteve a informação, disse que a mesma teria sido transmitida pela representante do Governo na CVA, Sara Pires, que citou o responsável Björgólfur Johannsson que teria dito que caso os pagamentos devidos a Loftleidir não fossem autorizados, o avião não regressaria de Portugal.

“A Sara Pires ia nos dando conhecimento sempre de como estava as operações e reportava as dificuldades que tinha com o conselho de administração, porque é verdade que a uma certa altura nós reparamos que a parceira estratégica a se preocupar menos com o que havia sido o plano de negócio proposto, o objetivo de se reconstituir o HUB no Sal, de se constituir esta importante plataforma internacional de transportes aéreos e alavancagem do turismo nacional, tudo o que tinha sido proposto no plano de negócio para companhia, nós reparamos já não havia tanto esse preocupação, como o conselho de administração na altura ou parceira estratégica, preocupada com outros interesses, com interesses próprios. Era extremamente importante, nós garantimos que eles não punham interesses próprios a frente dos interesses públicos que determinaram a garantia do Estado em retomar a operação. Por isso nós acompanhávamos de perto a gestão do conselho de administração e as informações que recebíamos da nomeada do Estado a Dra. Sara Pires. (...) e a Dra. Sara Pires, começou a reportar que a parceira estratégica ou a administração nomeada pela parceira estratégica estava a insistir em pagamentos para suas empresas associadas de forma prioritária, ela disse eu não posso autorizar isso sem nós autorizarmos outros pagamentos, os pagamentos dos trabalhadores a operacionalização em geral, não só pagamentos que acabam por interessar as parceiras da parceira estratégica, mas todos os pagamentos de forma proporcional para garantir a operacionalização. E havia essa pressão por do Conselho de Administração para que a Dra. Sara Pires autorizasse. Os pagamentos tinham que ser autorizados pela PCA nomeada pela parceira estratégica e pela Dra. Sara Pires nomeada pelo Estado de Cabo Verde, que apesar de não ser acionista maioritária fez o garante das operações”.

“A Dra. Sara Pires passou extremas dificuldades com Conselho de Administração que exigia aqueles pagamentos que ela não estava a autorizar porque considerava uma violação ao acordo com estado de Cabo Verde o chamado Resolution Agreement, portanto havia muita pressão nas reuniões do Conselho de Administração para que ela autorizasse os pagamentos. E nesta reunião que antecedeu o arresto, eles pressionaram de todas as formas e a reunião, segundo relatou Dra. Sara Pires e nós ouvimos as gravações, para que pagasse a parceira ou a uma das associadas da parceira estratégica e a Dra. Sara Pires recusou-se, ela disse “eu não vou autorizar esse pagamento sem vocês entregarem todos os documentos comprovativos que suportam essa dívida e também sem nós pagamos as outras dívidas que devem ser pagas concomitantemente conforme aprovado” e lá o Chairman afirmou, “se você não autorizar esse pagamento, vou já chamar a comissão executiva da Loftleidir para que o avião fique em Portugal” - houve lá uma ameaça clara do que o avião, que era único veículo de transporte dos TACV, ficaria em Portugal. Eles tinham a capacidade enquanto proprietária do avião ou quem contrato o leasing foram eles, de manter o avião em Portugal e então a Dra. Sara Pires, alarmada informou o Estado imediatamente, informou-me a mim como era a sua obrigação (...) Portanto, ela imediatamente informou-nos e também havia questão de violação de acordo, havia questão de melhor interesse da empresa e havia questão de ela enquanto nomeada pelo acionista Estado, estar a lidar com património público. E a empresa tinha acabado de negociar diferentes acordos de protocolos com diferente entidades, entre quais a ASA que é uma participada do Estado é uma entidade de direito privado, mas acionista principal é o Estado, portanto acaba por ser património de todos os cabo-verdianos, património do Estado e a ASA estava em negociação para o abate da dívida para com os TACV em 90% (...). Portanto se o Resolution Agreement implicava o abate de dívida de todas essas participadas do Estado também as dívidas para com as participadas da parceira estratégica o facto de se perder o avião que era única garantia que se poderia ser dada para pagamento dessas dívidas, significava que o interesse do estado e do património público estava em causa. Levando-se o avião para Portugal, sabendo que o avião ficaria em Portugal e não no território nacional, qual era garantia de pagamento da dívida sabendo-se que o avião era único bem, ta certo ainda que em forma de contrato leasing, mas era bem afeto ao uso dos TACV, saindo esta única garantia de Cabo Verde? Quer dizer a devedora ficava sem

*nenhum património que pudesse dar em garantia para diversos credores públicos que ela tinha e acredito que este foi provavelmente foi a terceira razão pela qual a Dra. Sara Pires, sentiu-se no dever de nos informar que iríamos perder esta garantia do Estado.*

*“O Estado perderia essa garantia, não só o Estado enquanto garante do financiamento que se fez à TACV, mas também Estado como acionista maioritário da ASA que também estava a negociar um abate da dívida da ASA para com a TACV, a TACV perde este único instrumento de garantia de uso, mas é garantia também, perde esta única garantia porque vai ficar retido em Portugal. Há um dever de informar o Estado em todas as suas vertentes, enquanto o financiador dos TACV, enquanto acionista da ASA e também dever de informar a ASA que aqui há um perigo de perder a única garantia da dívida que estava a negociar com os TACV enquanto credora, tanto naturalmente que não só a Dra. Sara Pires nos informou quando e achei também que era o dever do Estado e meu dever, enquanto representante legal, enquanto Advogada de informar a todos os interessados do que havia risco de perder uma garantia de uma dívida que estava a ser negociada. Informe imediatamente o Estado, informe imediatamente a ASA, ao conselho de administração uma vez que também têm a obrigação de agir no melhor interesse da empresa que administra.”*

Após o arresto do avião pelo tribunal da ilha do Sal, a administração islandesa da companhia TACV anunciou a suspensão de vendas e do plano de retoma de voos.

#### V. ReNacionalização da companhia

##### Reversão da Privatização

No dia 22 de junho, o Conselho de Ministros aprovava a decisão do Governo de reversão da privatização, e a transmissão para o Estado de 51% das ações da companhia vendido à Loftleidir, como forma de assegurar “com a máxima urgência” a retoma normal das atividades de transporte aéreo internacional de passageiros e cargas da companhia aérea de bandeira.

A reversão da privatização da companhia teve efeitos a partir daquele dia, com a publicação do Decreto-lei 50/2021, de 22 de junho, alegando “sérias preocupações com o cumprimento dos princípios, termos, pressupostos e fins definidos no processo de privatização”.

Na base da decisão de reverter a privatização, o Governo alegou ainda preocupações como “o cumprimento com os procedimentos acordados de pagamento de despesas, registo contabilístico e contratação”, a “salvaguarda dos interesses da empresa e objetivos da parceria em consequência de envolvimento em atos e contratos que revelam substâncias e sérios conflitos de interesse”, a “contribuição para o reforço da capacidade económico-financeira e da estrutura de capital” da companhia ou sobre a “concretização integral da venda direta em prazo, condições de pagamento e demais termos”.

*“Posteriormente ao acordo de resolução, foram identificados factos na governança dos TACV e no relacionamento da Loftleidir Cabo Verde e partes interessadas com os TACV que podem contribuir para a insustentabilidade da continuidade do acordo, pois que existe um risco sério, real e significativo de a Loftleidir Cabo Verde não cumprir com a sua proposta de investimento de capital nos TACV”, acrescentava o Decreto-lei.*

A então vice-presidente da Tesouraria, Sara Pires em depoimento à CPI precisa os incumprimentos alegados pelo Governo e fala de um parceiro sem disponibilidade financeira para investir na TACV conforme o acordado no Resolution Agreement de Março de 2021. .

*“O parceiro internacional não tinha disponibilidade financeira, por isso é que recorremos à Banca e o Estado sendo avalista deste financiamento quis garantir a partir da Resolução de março que de fato os fundos disponibilizados seriam de fato utilizados naquilo que era o pressuposto da retoma e que seriam bem utilizados. Por isso é que o Estado indicou a minha pessoa e era a pessoa que teria de validar todos os pagamentos e nenhum pagamento poderia ser feito para um Banco se não houvesse o meu ok (oquei), um ok (oquei) escrito, não só de assinatura e um ok (oquei) em determinado valor até por telefone. Portanto, havia um controlo máximo da utilização desse recurso que foi disponibilizado pelo Banco e foi avalizado pelo Estado. A continuidade desta parceria não ocorreu porque à medida que decorria a implementação do plano de retoma, o Estado foi informado de alguns incumprimentos por parte do parceiro internacional, eu enquanto representante do Estado, indicada pelo Estado na empresa, alertei o Estado de várias tentativas do parceiro em executar pagamentos sem a minha aprovação. E com esses alertas é que ditaram a não continuidade da parceria”.*

Para a atual PCA da empresa, se se deixasse decorrer o contrato até o previsto, até 31 de julho de 2021, Cabo Verde correria o risco de ser lesado e não ter no final nenhum ativo. A gestora avança “tentativas de retirada de dinheiro do país”. A própria administradora que avalia como má a escolha do parceiro estratégico por parte de Cabo Verde.

*“Um dito parceiro estratégico de privatização que só queria absorver os recursos públicos e não queria injetar um único tostão na empresa. Eu, se fosse o acionista Estado, fazia o rompimento do acordo. Porquê? Porque no momento em que se decidiu pelo rompimento verificou-se que os recursos colocados à disposição da empresa com o aval do acionista*

*Estado, de realçar que da outra parte houve a manifestação de intenção de fazer entrada de capital, mas tudo levava a crer, que isto não ia se concretizar pelas movimentações que o parceiro internacional fazia ou queria fazer e que não conseguiu, foi o momento exato porque se deixássemos que chegasse ao fim do acordo provavelmente não tínhamos lá nenhum tostão e a empresa nem retomaria, não estaríamos hoje a ter vpos semanais da companhia e provavelmente a companhia nem existia. É preciso dizer que a empresa, esteve até junho, durante 15 (quinze) meses parado, teve a sua suspensão do seu “AOC”, a 28 de junho, o que significa a suspensão da “AOC”? Quando uma autoridade aeronáutica suspende o certificado operador aéreo é porque a empresa está em grandes dificuldades de iniciar a operação de retomar a operação de voar e tem um prazo de 6 (seis) meses para a empresa voltar a operar, ou seja, a empresa teria impreterivelmente de voar até 27 de dezembro caso contrário seria revogada o seu certificado de operador aéreo. Portanto, havia várias questões que mostravam claramente que a parceria não poderia dar certo e punha em causa o grande investimento que foi feito em março, via empréstimo bancário com o aval do Estado.*

*Portanto, foi no momento ideal, ou seria naquela altura ou corríamos sérios riscos; é do conhecimento público que houve uma providência cautelar para impedir os Administradores Executivos de movimentarem as contas bancárias porque mandavam ordens ao Banco e os Bancos só não executavam porque tinham presente o Acordo de março, mas houve várias tentativas de fazer movimentações bancárias. Portanto, alguém que esteja desesperadamente a tentar tirar dinheiro de cá, na minha modéstia opinião, não tem dinheiro para vir colocar cá”.*

#### Resolução do contencioso no Tribunal Internacional

Após a decisão do Governo de reversão da privatização, a Loftleidir Cabo Verde, anunciou ter dado início a um processo arbitral contra o Estado alegando “violação dos acordos celebrados entre as partes”.

Num comunicado enviado à imprensa, o grupo refere que o processo arbitral decorria junto do International Court of Arbitration de Paris e que rejeitava todas as acusações de incumprimento contratual alegadas pelo Estado cabo-verdiano.

*“Em julho de 2021, o Estado de Cabo Verde rescindiu de forma unilateral o contrato celebrado entre as partes para efeitos de reinício das operações da TACV assinado em março de 2021, gerando assim avultados prejuízos para a Loftleidir Cabo Verde”, acrescentava o comunicado.*

O primeiro-ministro, Ulisses Correia e Silva, anunciou em julho de 2022, um entendimento com os investidores islandeses que até julho de 2021 lideraram a TACV, então renacionalizada. Segundo o chefe do Governo, Cabo Verde saiu em vantagem nesse entendimento.

O chefe do Governo garantia ainda que sobre alegadas dívidas de parte a parte, conforme estava a ser discutido em tribunal arbitral, e que em junho de 2021 levou mesmo ao arresto, no Sal, de um Boeing 757-200 do grupo Icelandair ao serviço da TACV, foi “tudo consolidado, tudo acordado”.

Mas, em depoimento à CPI, o Vice-primeiro ministro detalhou as condições para o entendimento. E um das dessas condições, além do retorno do avião ao grupo Icelandair, foi o pagamento de 1, 46 milhões de dólares, por parte de Cabo Verde.

*“Quanto ao acordo feito após o aresto, havia um processo a decorrer no Tribunal Arbitral, e o Governo entendeu ser melhor estabelecer um acordo com a Loftleidir do que continuar com o conflito. Antes, o Governo de Cabo Verde solicitou uma análise externa aos advogados para analisarem os riscos que o Governo estaria a incorrer em matéria de custos, e tendo em conta os valores que a Loftleidir estavam a pedir, cerca de 1 milhão de dólares americanos, o Governo chegou a conclusão que era preferível chegar a um entendimento para sanar o conflito, pagando o valor pretendido, tendo em conta os custos que o Governo iria incorrer, bem como a indefinição daquilo que seria os resultados finais”.*

*“(…) O que foi feito é um Acordo com a empresa e o Governo pagou à Icelandair 1 milhão de dólares americanos para fechar o acordo. Num encontro de contas a Icelandair pagou 0.46 milhões de dólares, tendo em conta o valor que teriam de pagar que decorre do processo de compra das ações da TACV, e com isso o Governo fechou a operação com base no valor de 1.46 milhões de dólares americanos.”*

#### CONCLUSÕES

Tudo isto considerado, os deputados do PAICV votaram contra a proposta de relatório sobre esta CPI, apresentada pelos seus membros, deputados do MpD, por entender, em primeiro lugar que este relatório não espelha o apuramento do objeto e do âmbito do Inquérito feito durante os trabalhos da CPI.

Em segundo lugar porque o dito relatório não reproduz com fidedignidade o resultado das inquirições feitas na CPI, nem a substância dos documentos apensos aos autos desta mesma CPI.

E finalmente porque discordam das conclusões da já aludida proposta de relatório aprovada que no nosso entendimento, as ilações deviam ser as seguintes:

- I. Mesmo em 2019, considerado o melhor ano para a companhia aérea cabo-verdiana, os resultados mostram que a empresa apresentou um fundo de maneiço negativo na ordem dos 6.432.875 milhares de CVE. A empresa recorria a créditos de curto prazo para fazer face aos seus compromissos de imediato.
- II. Comparando os resultados, pode-se perceber que há uma degradação dos resultados líquidos, que duplicou de 2016 para 2018 passando de -2.311.636 para -6571.133 milhões de contos, durante o período em análise, ou seja mais de duas vezes mais.
- III. Durante estes anos (de 2016 a 2019) a empresa foi construindo um novo passivo que em 2018 atingiu 15,8 milhões de contos (superando o passivo de 2016 que era de 11,9 milhões de contos) e que se fixou em 10,3 milhões de contos em 2019.
- IV. As evoluções dos ativos demonstram que não houve investimentos na empresa o que contraria a ideia de mobilização de um parceiro estratégico com capacidade financeira para a mobilização de capital.
- V. A 26 de Abril de 2017, o Governo de Cabo Verde e o Grupo Icelandair (do qual é parte a empresa Loftleidir Icelandic) assinaram um *memorando de entendimento*, para efeitos de reestruturação e privatização dos TACV.
- VI. A 10 de Agosto de 2017, a *Loftleidir Icelandic*, a TACV, e o *Governo de Cabo Verde* assinaram um *Contrato De Gestão* e uma *Side Letter (Carta Lateral)*, com o objeto de reestruturação e privatização dos TACV. O Contrato de Gestão substituiu ou prevaleceria sobre «*todos os acordos anteriores entre as Partes relativos ao seu objeto*» [c. 13.1, contrato]; e a *Carta Lateral prevalecia sobre o contrato de gestão [C. 1.a, e 5.b, Side Letters]*.
- VII. Com o contrato de gestão foi também aprovado o Plano de Negócios, parte integrante do Contrato, Anexo I, (v. cláusulas 1.4 e 2. Do Contrato), concebido pela Loftleidir Icelandic, a 20 de junho de 2017, plano este que continha os objetivos a ser atingidos, e que deveria ser implementado por um CEO (Chief Executive Officer) nomeado por esta mesma empresa (Loftleidir Icelandic) [v. Cláusulas 1.1 e 3 do Contrato].
- VIII. Os termos destes contratos colocavam as partes, Governo de Cabo Verde e os TACV, numa posição de manifesta desvantagem, quando comparados com os poderes e direitos e as garantias da outra parte, a Loftleidir Icelandic.
- IX. Em matéria de cessão de direitos/benefícios, deveres/obrigações, a TACV ou o Governo de Cabo Verde não podiam, em nenhum momento, ceder (absolutamente ou a título de garantia, e no todo ou em parte), transferir, hipotecar, onerar ou negociar de qualquer outra forma os benefícios ou as obrigações resultantes ou fora do contrato de gestão [c. 10.1; C. 6. A e b da Carta lateral]; mas já a Loftleidir Icelandic podia atribuir os seus benefícios ou obrigações ao abrigo do contrato de gestão ao Grupo Icelandair ou a qualquer uma das subsidiárias do Grupo Icelandair.
- X. Ao CEO foram dados “plenos poderes de autoridade” para implementar o dito plano de negócios, podendo, livremente, praticar atos e celebrar contratos até ao valor *USD Duzentos e Cinquenta Mil Dólares. (\$ 250.000)* [v. C. 3.3 e 3.4 do Contrato].
- XI. O CEO tinha “carta branca” para realizar os custos necessários à implementação deste plano de negócios, os quais foram suportados pelo Governo de Cabo Verde e pela TACV. [c. 5, Contrato].
- XII. E mais: nos termos do contrato de gestão, a TACV ou o Governo de Cabo Verde ficaram obrigados a «indemnizar, defender e isentar a Loftleidir Icelandic, os seus executivos, funcionários, agentes, representantes, consultores e contratados de e contra todas e quaisquer perdas, custos, penalidades, multas, danos, reclamações, despesas (incluindo honorários de advogados) ou responsabilidades decorrentes de, ou relacionadas a este Contrato.» [c. 17.1, do Contrato].
- XIII. Ainda, mais: o Contrato comportava uma cláusula de total exclusão de responsabilidades da Loftleidir Icelandic, os seus executivos, funcionários, agentes, representantes, consultores e contratados, que nos termos contratuais não seriam responsabilizados, em circunstâncias praticamente nenhuma, resultantes ou decorrentes direta ou indiretamente da execução do contrato de gestão [c. 17.2, primeira parte, Contrato]. Esta exclusão de responsabilidade conhecia uma única exceção em caso de negligência grave, conduta dolosa ou fraude do CEO em exercício ou à conduta dolosa ou fraude de quaisquer executivos, funcionários, agentes, representantes, consultores e contratados da Loftleidir Icelandic [c. 17.2, segunda parte].»
- XIV. O contrato de Gestão não reconhecia a terceiros (não parte no contrato) quaisquer direitos decorrentes da execução deste mesmo contrato [c. 20, Contrato]. O que significa que, por exemplo, um utente que sofra um dano por causa da ação ou omissão do CEO, ou de quaisquer outros funcionários, agentes, representantes, consultores e contratados da *Loftleidir Icelandic*; não poderia responsabilizá-los.
- XV. Quaisquer disputas ou reivindicação decorrente ou relacionada aos Contrato de Gestão ou à carta lateral, ou ao seu objeto, seriam resolvidos de acordo com as leis da Inglaterra e do País de Gales.» [sic., c. 21.1, do Contrato; e c. 7., a) e b), da *Side Letters*].
- XVI. *As partes no Contrato de gestão acordaram que seriam os tribunais da Inglaterra e do País de Gales as instâncias com jurisdição para resolver qualquer disputa ou reivindicação decorrente ou relacionada a este Contrato de Gestão ou seu objeto [c. 21.2, Contrato]*
- XVII. O Preço do contrato de Gestão era particularmente alto para a realidade do nosso país [v. Cláusula 4 do Contrato]. O Governo de Cabo Verde e os TACV pagaram, com preço de ouro, pelo Contrato de Gestão, designadamente *USD Cem Mil Dólares (USD 100.000)*, a título de “taxa inicial”, E, durante a vigência do Contrato, a TACV pagou à *Loftleidir Icelandic* a *Taxa Mensal* de USD Setenta e Cinco Mil (USD \$ 75.000) [c. 4.1].
- XVIII. Este montante, mensal (USD \$ 75.000) não incluía outras despesas designadamente *relocation*; subsídios de alojamento/moradia, diárias e despesas de viagem [c. 4.2], o que quer dizer que o valor real pago mensalmente era substancialmente superior.
- XIX. E se depois da emissão das faturas os TACV ou o Governo não pagassem em trinta dias, a Loftleidir Icelandic poderia exercer o direito de cobrar juros sobre o montante em atraso à taxa de 7 por cento adicionados anualmente à taxa básica do Banco da Inglaterra, calculados diariamente e acumulados a partir da data de vencimento até a data do efetivo pagamento do valor vencido e capitalizados mensalmente [c. 4.4, Contrato].
- XX. E, ainda, se um único pagamento estabelecido na Cláusula 4 do contrato de gestão não for feito à Loftleidir Icelandic no prazo de 30 dias após o vencimento, esta empresa poderia, simplesmente, rescindir imediatamente o Contrato [c. 6.4].
- XXI. Mas, o absurdo da não defesa dos interesses nacionais em matéria de pagamentos, residia na cláusula 4.5.: «*Se o presente Contrato for rescindido por qualquer motivo, todos os pagamentos devidos à Loftleidir Icelandic serão devidos imediatamente.*»
- XXII. Portanto, mesmo que a *Loftleidir Icelandic* não conseguisse alcançar os resultados da reestruturação – que corresponderiam a alcançar pelo menos 90 % das metas estabelecidas no plano de negócios relativo à reestruturação e privatização dos TACV [c. 2, da Carta Lateral] – no prazo estabelecido, o que seria uma causa para a rescisão do contrato, por parte Governo e dos TACV, ainda assim a *Loftleidir Icelandic* teria direito a receber, imediatamente, “todos os pagamentos devidos”.
- XXIII. Ou seja, ainda que o motivo da rescisão do contrato fosse única e exclusivamente imputável à *Loftleidir Icelandic*, por eventual grosseiro incumprimento das suas obrigações contratuais, ainda assim o Governo de Cabo Verde e os TACV teriam de pagar, imediatamente, àquela empresa os valores previstos na cláusula 4, multiplicados pelo tempo restante de execução do contrato de gestão, só com os limites previstos na cláusula 6 sobre «prazo e rescisão do contrato»
- XXIV. Tendo a carta lateral, cujos termos prevalecem sobre os do contrato de gestão, previsto de modo expreso a possibilidade de *Loftleidir Icelandic* receber ações da TACV como pagamento em espécie, isto depois de uma avaliação desta empresa (TACV) realizada por um terceiro independente, e por esta via aquela empresa (a Loftleidir Icelandic) adquirir 51% do total das ações de acordo com as leis de privatização da República de Cabo Verde.» [c. 3. da Carta Lateral]; é evidente que, desde o início, e ainda antes do Decreto-lei (n.º 45/2017, de 21 de setembro) de privatização dos TACV, era vontade do Governo ceder à *Loftleidir Icelandic*, por ajuste direto, a maioria do capital social do TACV.
- XXV. Chegamos a semelhantes raciocínio e conclusão, por maioria de razão, na medida em que, também, previu-se na carta lateral um direito de preferência da *Loftleidir Icelandic* na aquisição das ações dos TACV, [c. 4.a, da Carta Lateral, primeira parte].

- XXVI. O Governo decidiu pela criação da *NEWCO - RECLAMAÇÃO E RESOLUÇÃO DE CRÉDITOS, SA*, alegadamente como parte da reestruturação da empresa, na perspectiva de redução do seu passivo, e, também, para preservar a recuperação dos créditos dos credores dos TACV não Garantidos.
- XXVII. A *NEWCO* sucedeu a TACV em tudo o que se refere à reclamação e resolução de créditos de terceiros, qualquer que seja a sua designação, natureza e montante, inerentes à respetiva atividade.
- XXVIII. Portanto, sendo a *NEWCO* uma empresa pública, sob a forma de sociedade anónima unipessoal, com capital de ECV 2.500.000\$00, subscrito integralmente pelo Estado de Cabo Verde, em termos materiais, toda as dívidas dos TACV transferida desta empresa para a esfera jurídica da *NEWCO* passou a ser indiretamente servida pelo tesouro do Estado, aumentando a dívida pública do país.
- XXIX. Com o fim das operações domésticas dos TACV a 1 de agosto de 2017 – portanto, três meses depois da assinatura do memorando de entendimento para a reestruturação e privatização dos TACV, celebrado entre Governo de Cabo Verde e o Grupo Icelandair – criou um monopólio, de fato, nas rotas aéreas domésticas.
- XXX. Apesar deste monopólio de fato, o Governo limitou-se a celebrar com o único operador no mercado doméstico dois memorandos de entendimento, documentos não imperativos e que não implicam verdadeiras obrigações para as partes.
- XXXI. O Governo não celebrou com o único operador no mercado doméstico, e monopolista de fato, a BinterCV qualquer contrato de concessão, não estabeleceu qualquer caderno de encargos, enfim, não garantiu, de nenhuma forma, que o superior interesse público de não ruptura de transportes aéreos domésticos ou nacionais seria, sempre, assegurado, fosse qual fosse a conjuntura económica, empresarial ou outra, que não teríamos ilhas isoladas, que teríamos preços acessíveis, que seriam assegurados serviços de emergência, designadamente evacuações médicas.
- XXXII. Por este vazio de obrigações, foram vários os casos de recusa de transporte de doentes que deveriam ser evacuados de urgência para hospitais centrais, inclusivamente a *Binter Cabo Verde* e um seu piloto foram condenados pelos crimes de impedimento de prestação de socorro e omissão de auxílio, pelo Tribunal de comarca da Boa Vista.
- XXXIII. A justificação dada para a não celebração do contrato de concessão, de não existência de lei de desenvolvimento da previsão de celebração destes contratos existente no Código aeronáutico, é obviamente inaceitável na medida em que para haver contrato de concessão entre o Estado de Cabo Verde e uma outra pública entidade pública ou privada basta que a lei não proíba esta possibilidade, sendo que a nossa lei manifestamente permite, tanto é assim que o Estado celebrou um contrato de concessão emergencial com a Bestfly Angola, provando que não há nenhum impedimento legal para a celebração do contrato de concessão, pelo que, por analogia de situações, poderiam perfeitamente celebrar o contrato de concessão com a Binter Cabo Verde.
- XXXIV. O Governo negligenciou, grosseiramente a garantia de um serviço público de transportes aéreos domésticos que assegurasse a efetiva conectividade entre as ilhas, de forma regular, sem rupturas de disponibilidade de voos designadamente de e para as ilhas mais periféricas, a preços acessíveis para todos, que assumisse o transporte de doentes evacuados, de cargas, e que, enfim, assegurasse o respeito pelo interesse público.
- XXXV. Os bilhetes de passagem aéreos passaram a ser muito mais caros, a frequência de voos inter-ilhas muito menores, várias ilhas ficaram verdadeiramente sitiadas em determinadas alturas do ano, sem qualquer possibilidade da realização de viagens aéreas de ida ou volta, doentes que deveriam ser evacuados ficaram em terra, evacuações médicas negadas pela via aérea tiveram de ser feitas ou tentadas, de forma muito precária, por via marítima, em embarcações de “boca aberta”, tendo-se verificado perdas de vidas humanas.
- XXXVI. Com a entrada em funcionamento do hub aéreo do Sal, a Binter Cabo Verde passou também a ser criticada por não conseguir escoar as bagagens provenientes dos voos internacionais, para as ilhas.
- XXXVII. Por causa da inexistência de qualquer contrato prevendo obrigações de serviço público de transportes aéreos interilhas, a Binter CV ameaçou claramente suspender voos nas rotas domésticas, paralisando os transportes aéreos inter-ilhas.
- XXXVIII. Desconhecem-se que critérios objetivos presidiram a escolha da *BESTFLY ANGOLA* (e não outra companhia), para assegurar a continuação “emergencial” de ligações aéreas domésticas, e não foram dados aos cabo-verdianos quaisquer garantias de lisura e de não favorecimento no negócio de aquisição de 70% do capital social da TICV, por parte da BestFly World Wide, tendo em conta que o sócio único desta empresa, sr. Nuno Pereira, é, precisamente, o Diretor Geral da BestFly Angola e um dos seus acionistas, empresa com o qual o Governo celebrou o «contrato de concessão emergencial», por 6 meses.
- XXXIX. Na sequência, a *TICV* reassumiu as operações aéreas domésticas, com um monopólio de fato, voltando a situação a ser, no essencial igual, ao que já era antes da *BESTFLY WORLD WIDE* adquirir a maioria do capital social da empresa: praticando preços acima do poder aquisitivo da grande maioria dos cabo-verdianos, mantendo reduzida a frequência de voos para todas as 7 ilhas com aeroportos ou aeródromos, havendo ilhas – como a de São Nicolau e Maio – que vêm conhecendo períodos de verdadeiro isolamento por indisponibilidade de voos de e para a ilha, e optando por uma modalidade de afretando aviões para evacuações de doentes interilhas, a custos manifestamente proibitivos para o erário público.
- XL. O processo de privatização do capital social dos Transportes Aéreos De Cabo Verde, TACV, S.A., que comercialmente passou a ser conhecida por *CVA - CABO VERDE AIRLINES*, aprovado pelo Decreto-lei n.º 45/2017, de 21 de setembro (alterado pelo Decreto-lei n.º 8/2020, de 5 de fevereiro), optou pela venda direta a um “parceiro estratégico de referência” de ações representativas de até 51% do capital social dos TACV, S.A.;
- XLI. Na fundamentação da opção pelo modelo de privatização escolhido, por um lado não foi minimamente justificado, nem fundamentado, a opção pelo *Ajuste Direto*, que nos termos da legislação em vigor no país deve ser uma exceção, e não pelo *Concurso Público*.
- XLII. Por outro lado, o Governo ignorou completamente a importância da conectividade inter-ilhas, fazendo “*tábua rasa*” das suas próprias orientações dadas para efeitos de reestruturação dos TACV, limitando-se, antes, a valorizar o papel “fundamental” dos transportes aéreos nacionais na prossecução do interesse público, em materializar a ligação do arquipélago com os diversos destinos da diáspora; atrair novos fluxos turísticos; unir os pontos da zona económica de influência de Cabo Verde em África e assegurar a regularidade do transporte de pessoas e de bens;
- XLIII. Persistem claros indícios de desvalorização dos TACV para a “venda” de 51% do seu Capital Social, com documentos oficiais atestando que estes 51% foram avaliados em EUR 1.318.102,50 (um milhão, trezentos e dezoito mil, cento e dois euros e cinquenta cêntimos), montante este baseado na avaliação independente feita à empresa excluindo o valor dos imóveis que lhe pertenciam, e o sr. Ministro dos transportes afirmando, na CPI, de forma totalmente contraditória que «*E fez a avaliação dos prédios, à volta de 605.000 contos; fez a avaliação das peças sobressalentes que tinha no armazém, à volta de 318.000 contos e a avaliação que é uma peça obrigatório 26 do processo antes da privatização e que está também plasmados nos diplomas, a avaliação da empresa rondaria 1.000.000 contos. O Governo estava a fazer a privatização sem os imóveis, os quais passam a ser património do Estado (já estão registados como património do Estado) é esta informação que se deve dizer: a TACV foi vendida por um valor que resulta da avaliação feita por uma empresa independente. O comprador não estava interessando nas peças sobressalentes e portanto, praticamente, vendeu-se a apenas a marca TACV. E essa marca, destes 51% chegou-se a um valor de venda de 145.000 contos*».
- XLIV. Loftleidir propôs ao governo um modelo de reestruturação que lhe assentava que nem uma luva, modelo homologado acriticamente pelo Governo, para, depois este mesmo Governo entregar a Empresa por ajuste direto à Loftleidir, por um preço muito abaixo da sua avaliação, montante que, sabe-se, nunca foi pago.
- XLV. Numa análise retroativa fica claro que o Governo desenhou um modelo de privatização dos TACV à exata medida da loftleidir, empresa que reestruturou os TACV e o preparou para a privatização. Se não, vejamos:
- XLVI. Para além do desenho de privatização previsto no art. 2.º do Decreto lei de Privatização, n.º 45/2017, de 21 de setembro, feito à imagem e semelhança da *Loftleidir*, basta para chegar a tal conclusão virmos o estabelecido nas cláusulas 3., b) e d), e 4. a) da Carta Lateral ao Contrato de Gestão, que estabelece a possibilidade da Loftleidir icelandic ou qualquer outra empresa do Grupo receber ações dos TACV como “pagamento em espécie”, e com direito de preferência.

- XLVII. No que tange à vertente plasmada na alínea b) do artigo 2º, o mesmo diploma determina, no seu artigo 4º, critérios de seleção do parceiro estratégico em subsequentes etapas do processo de venda direta, nomeadamente: a) A contribuição para o reforço da capacidade económico-financeira e da estrutura de capital dos TACV, S. A.; b) A apresentação de um adequado projeto estratégico, tendo em vista a promoção do crescimento dos TACV, S.A., com respeito pelo cumprimento dos objetivos delineados pelo Governo para este processo de privatização, a promoção do reforço da sua posição concorrencial enquanto operador de transporte aéreo à escala global nos mercados atuais e em novos mercados; c) A capacidade para assegurar o cumprimento, de forma pontual e adequada, das obrigações de serviço público que incumbam aos TACV, S.A.; d) A contribuição para o crescimento e desenvolvimento da economia nacional; e) A ausência de condicionantes jurídicas ou económico-financeiras do interessado para a concretização da venda direta em prazo, condições de pagamento e demais termos que sejam considerados adequados para a salvaguarda dos interesses do Estado e para a prossecução dos objetivos da privatização.
- XLVIII. Não é, portanto, de se estranhar que imediatamente a seguir, a vertente de venda direta referida no artigo 2º do DL de Privatização tenha sido encetada com a escolha do “parceiro estratégico” *LOFTLEIDIR ICELANDIC, EHF*, empresa de direito Islandês, controlada pelo Grupo *Icelandair*, que utilizou a *LOFTLEIDIR CABO VERDE, EHF*, também de direito Islandês, como veículo especial de compra. A *Loftleidir Icelandic* e seguidamente, a *Loftleidir Cabo Verde*, apresentaram um plano de negócios consentâneo com o disposto no supracitado artigo 4º do Decreto-lei de privatização.
- XLIX. Aliás, é o próprio Governo a confessar – para nunca mais retirar! – que « durante a preparação do processo de privatização dos TACV, a *Loftleidir Icelandic ehf*, ao abrigo de um Acordo de Gestão celebrado com o Estado de Cabo Verde a 10 de agosto de 2017, assumiu o compromisso [1] não só de gerir e reestruturar os TACV, [2] como também o de cumprir com o plano de disponibilização das aeronaves para as atividades dessa empresa. A *Loftleidir Icelandic ehf* subsequentemente organizou e celebrou vários contratos de locação de aeronaves com os TACV. Na mesma linha, também apresentou uma Proposta Vinculativa respeitante ao seu plano de negócios e de investimentos na empresa, que se comprometia a executar se fosse nomeado pelo Governo como parceiro estratégico preferencial para efeitos da privatização em causa, proposta que mereceu a aprovação do Governo.» (v. 10.º parágrafo do preâmbulo do Decreto-lei nº 50/2021 de 06 de julho, aprova a reversão e transmissão para o Estado de Cabo Verde de 51% das ações representativas do capital social dos Transportes Aéreos de Cabo Verde, TACV, SA, adquiridas pela *Loftleidir Cabo Verde, ehf*, nos termos do Decreto-lei nº 45/2017, de 21 de setembro, alterado pelo Decreto-lei nº 8/2020, de 5 de fevereiro).
- L. A privatização dos TACV falhou os seus principais objetivos: deixar de ser um alto risco orçamental e fiscal, ser a companhia ancora do hub aéreo, a renovação do seu modelo económico, trazer a participação de parceiros privados com know-how e capacidade financeira para fazer investimentos privados na empresa, e assim alavancar o setor dos transportes aéreos, concretizando o potencial de Cabo Verde de se tornar um HUB aéreo no oceano atlântico.
- LI. A privatização dos TACV não atingiu os objetivos da Agenda de Privatizações, Concessões e Parcerias Público-Privadas, formalmente prevista na Resolução n.º 87/2017, de 3 de agosto [v. art. 2.º da Resolução n.º 87/2017, de 3 de agosto, publicada na I SÉRIE, do n.º 46 «B. O.» da República De Cabo Verde, de 3 de Agosto de 2017, que tinha por objeto a aprovação da agenda de privatizações, concessões e parcerias público-privadas, mas que, entretanto, já foi revogada pela Resolução n.º 104/2022, de 16 de novembro, publicado na I Série — n.º 108 do «B.O.» da República de Cabo Verde, de 16 de novembro de 2022].
- LII. Com a privatização dos TACV, a companhia continuou a ser “risco orçamental e fiscal”, usando as palavras do Governo, com um endividamento excessivo, perdas operacionais contínuas, e a contribuir, de forma direta, para uma significativa redução dos recursos públicos disponíveis, por conta das injeções financeiras feitas na empresa.
- LIII. Com a privatização dos TACV não houve investimentos privados na empresa, os investimentos continuaram, de forma direta ou indireta a ser públicos.
- LIV. Com a privatização dos TACV, esta empresa não conseguiu transformar-se numa companhia âncora do incipiente hub aéreo que começou a ser montado no Aeroporto Internacional «Amílcar Cabral», na Ilha do Sal.
- LV. Plano de Reestruturação e Privatização dos Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV), que deveria ser implementado pelo Conselho de Administração dos TACV, nos termos definidos pelo Governo, devia comportar a reestruturação do negócio doméstico e regional, para além da reestruturação do negócio internacional com vista à sua futura privatização; Porém, com a reestruturação, o negócio doméstico foi, simplesmente abandonado, criando-se um monopólio de fato, e o regional secundarizado no pós-privatização dos TACV até ser, também, abandonado com a renacionalização da empresa.
- LVI. A privatização dos TACV não contribuiu, como era objetivo inicial, para o desenvolvimento do turismo e a criação de um centro de aviação em Cabo Verde.
- LVII. O Governo escolheu a *LOFTLEIDIR ICELANDIC EHF*, uma empresa do *GRUPO ICELANDAIR*, para reestruturar os TACV e preparar a companhia para a sua privatização, tendo assinado com aquela empresa um *Contrato De Gestão e uma Side Letter*; porém nem a *LOFTLEIDIR ICELANDIC EHF*, nem nenhuma das empresas do *GRUPO ICELANDAIR*, têm qualquer experiência e nem interesse em matéria de ligações aéreas interilhas ou de curto e médio cursos. A sua experiência de gestão de companhias do setor aéreo, está ligada a voos intercontinentais, fato que permitiu-lhe criar e consolidar na Islândia um *Hub Aéreo*, que liga o norte da Europa e os Estados Unidos da América.
- LVIII. A saída da TACV dos voos domésticos foi feita sem acautelar o interesse público, e criou um monopólio de fato, agravando as condições para se viajar interilhas, com o Governo a limitar-se a a celebrar com este operador dois memorandos de entendimento, documento que, pela sua natureza não contratual e não imperativa, não constituía garantia absolutamente nenhuma de continuação, sem qual quer ruptura, dos voos domésticos.
- LIX. A *Loftleidir Icelandic* é convidada pelo Governo para preparar a empresa para a privatização teve acesso a informações privilegiadas que lhe permitiu preparar uma proposta que ajustasse aos seus interesses na obtenção do lucro em detrimento do interesse da mobilidade dos cabo-verdianos.
- LX. O desmantelamento do serviço de manutenção foi uma medida que apenas beneficiou o parceiro estratégico que arrecadou receitas para outras empresas do seu grupo.
- LXI. No ato de venda o Estado não acautelou a presença mínima na governança da empresa, entregando toda a Comissão Executiva à *Loftleidir/Icelandic*, assumindo, no entanto, o ônus de garantir os financiamentos da operação. Esta “opção” permitiu que o sócio maioritário pudesse ter a totalidade dos poderes, incluindo o de fazer negócios consigo próprio, em prejuízo dos TACV e de Cabo Verde.
- LXII. 31 de dezembro de 2019 era o prazo contratualizado para o pagamento do remanescente de 48 mil contos relativos à venda de 51% da TACV, mas nunca houve nenhum sinal nesse sentido e, por isso, o Estado tinha todas as condições para reverter toda a venda ou pelo menos reverter 17% das ações da empresa, “visto que 96.893.714,78 CVE pagos na natureza, correspondem a 34% das ações ao preço de venda no acordo em Março de 2019”. Uma medida que, automaticamente, a *Loftleidir* perderia a maioria e um reajuste necessário no Conselho de Administração e governança da empresa.
- LXIII. Ao contrário o Governo optou por renegociar as condições de retoma no pós-covid, com o compromisso de mais injeção de recursos, quando o parceiro já dava sinais de não estar interessado no negócio, segundo as declarações do vice-primeiro-ministro.
- LXIV. O resultado desta decisão: outros recursos que envolvem as privatizações e que tiveram que ser suportados pelo Estado de Cabo Verde a começar pelos 48 mil contos que a parceira estratégica deveria pagar pelas ações e nunca foram pagos ao Estado de Cabo Verde; 1 milhão de contos para devolver o avião pagos no quadro do acordo feito em sede de tribunal Arbitral Internacional para a devolução do avião arrestado por Cabo Verde; e ainda 3 Milhões de contos a serem injetados no quadro da preparação da empresa para nova privatização até 2024, sendo que 1 (um) milhão já entregues em 2022.
- LXV. Um processo que resultou em mais injeção de capital apenas por parte do Estado, num processo no tribunal, pagamento de mais de um milhão de euros e a necessidade de reconstruir a companhia do Zero, sem aviões, sem património e apenas com dívidas.

Nestes termos e com base nos argumentos expendidos votamos contra

Os Deputados do PAICV, *Walter Emanuel da Silva Évora, Demis Roque Silva de Sousa Lobo Almeida, Carla Solange Fortes Lima e Adélia de Jesus Mendes Almeida*



**II SÉRIE**  
**BOLETIM**  
**OFICIAL**

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electronico: [www.incv.cv](http://www.incv.cv)

**INC****V**

IMPRESA NACIONAL DE CABO VERDE

*Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde.*  
*C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09*  
*Email: [kioske.incv@incv.cv](mailto:kioske.incv@incv.cv) / [incv@incv.cv](mailto:incv@incv.cv)*

**I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do *Boletim Oficial* devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.**