

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

TAP: o elefante branco que voa sempre com o bolso do contribuinte por baixo

Publicado em 2026-05-06 12:58:39



BOX DE FACTOS

- A TAP prepara-se para atingir a maior frota operacional da sua história, podendo chegar a cerca de 106 aviões.
- A companhia prevê receber novos Airbus A320neo, A321neo e A330neo.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

- O Estado português continua a ser accionista maioritário da companhia.
- O processo de privatização prevê a venda de uma participação minoritária, mantendo o Estado o controlo.
- A TAP recebeu nos últimos anos apoios públicos de grande dimensão, incluindo ajuda de reestruturação aprovada pela Comissão Europeia.
- O risco fundamental permanece: se a companhia voltar a falhar, o contribuinte português poderá ser novamente chamado a pagar a factura.
- A questão central não é apenas se a TAP deve crescer, mas quem suporta o risco desse crescimento.

TAP: o elefante branco que voa sempre com o bolso do contribuinte por baixo

A TAP não é apenas uma companhia aérea. É o espelho voador de um Estado que nunca sabe quando deve

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Há empresas que são empresas.

Há símbolos que são símbolos.

E depois há a TAP: essa criatura híbrida, meio companhia aérea, meio bandeira nacional, meio altar patriótico, meio buraco orçamental com asas.

Sempre que a TAP reaparece nas notícias, Portugal volta à mesma liturgia. Fala-se de “activo estratégico”, “hub atlântico”, “ligações ao Brasil”, “diáspora”, “soberania aérea”, “interesse nacional”, “marca Portugal”. Tudo palavras respeitáveis. Todas elas com gravata, perfume institucional e tendência para acabarem na carteira do contribuinte.

Agora surge a notícia de que a TAP se prepara para ter a maior frota de sempre, podendo chegar a cerca de 106 aviões operacionais, com novos Airbus A320neo, A321neo e A330neo. Em teoria, isto poderia ser sinal de confiança, crescimento e modernização. Numa empresa privada robusta, com lucros sólidos, capital próprio forte e accionistas disponíveis para assumir riscos, seria apenas uma decisão empresarial.

Mas a TAP não é uma empresa normal.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

A pergunta que ninguém consegue evitar

Em 2025, a TAP apresentou lucro líquido de apenas 4,1 milhões de euros, uma queda de 92% face ao ano anterior, apesar de receitas operacionais de 4,31 mil milhões de euros, mais de 16 milhões de passageiros transportados e EBITDA de 725,8 milhões.

Ou seja: há actividade, há receita, há movimento, há aviões cheios — mas a margem líquida é microscópica para uma companhia exposta a combustível, câmbios, guerras, recessões, greves, aeroportos saturados e concorrência feroz.

E é aqui que a pergunta se torna inevitável:

Quem paga se a aposta correr mal?

A resposta é desagradavelmente simples: enquanto o Estado continuar como dono maioritário, o risco último continua a repousar sobre os contribuintes portugueses.

O Governo está a avançar com a privatização parcial da TAP, vendendo até 49,9% do capital: 44,9% a um investidor de referência e até 5% reservados aos trabalhadores. O

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

vender a TAP, mas não quer largar o volante. Quer atrair capital privado, mas manter o controlo político. Quer que alguém ponha dinheiro, aceite riscos, traga gestão, integre a TAP numa rede global — mas sem mexer demasiado na bandeira, no hub, nas rotas, nos equilíbrios regionais, nos compromissos políticos e nos fantasmas nacionais.

É como vender metade de um avião e avisar o comprador de que o cockpit continua reservado ao Estado, a rota é decidida em Conselho de Ministros e, em caso de turbulência, a factura passa pela Autoridade Tributária.

Comprar uma minoria com o Estado no cockpit

Naturalmente, isto reduz o apetite dos compradores. E os que ficam não são filantropos apaixonados por azulejo português, fado e pastel de nata servido a 35 mil pés.

Air France-KLM e Lufthansa olham para a TAP pelo que ela vale estrategicamente: Brasil, Atlântico, África lusófona, América do Norte, slots, marca, rede e posição geográfica. Há interesse, sim. Mas há também cautela. E não admira.

Comprar uma companhia aérea é sempre entrar num negócio de margens frágeis, capital intensivo, ciclos violentos

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

A TAP tem valor, sim. Negá-lo seria absurdo. Mas valor estratégico não é desculpa para irresponsabilidade financeira.

O problema português é que há décadas ninguém sabe decidir o que a TAP deve ser. Se deve ser empresa competitiva, companhia de bandeira, instrumento de política externa, garantia de ligações à diáspora, pilar turístico, laboratório sindical, brinquedo partidário, reserva patriótica ou monumento nacional com turbinas.

Como Portugal nunca escolhe, tenta ser tudo ao mesmo tempo. E quando uma empresa tenta ser tudo, normalmente acaba por ser sobretudo cara.

A memória curta de um país que paga

A história recente devia tornar-nos prudentes.

A Comissão Europeia aprovou, em 2021, ajuda de reestruturação de 2,55 mil milhões de euros para a TAP, ao abrigo das regras europeias de auxílios de Estado. O próprio Governo português referiu então que, somando outros montantes autorizados relacionados com a pandemia, se

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

dinheiro público a uma escala que deveria exigir memória, pudor e prestação de contas.

O Tribunal Geral da União Europeia rejeitou, em Dezembro de 2025, a contestação da Ryanair contra a aprovação dos 2,55 mil milhões de euros de ajuda à reestruturação da TAP, confirmando a validade jurídica do apoio. Mas validade jurídica não é absolvição política.

A pergunta continua de pé:

Quantas vezes pode um país pobre salvar uma companhia aérea antes de admitir que há algo profundamente errado no modelo?

Portugal é um país com salários baixos, serviços públicos sob pressão, habitação inacessível, jovens qualificados a emigrar, ferrovia degradada, saúde em tensão, escolas envelhecidas, justiça lenta e Estado fiscalmente voraz.

Neste contexto, cada euro que entra para salvar ou proteger uma empresa deve ser escrutinado com dureza. Não por ódio à TAP. Mas por respeito pelos portugueses que pagam.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Aviões novos podem ser mais eficientes, menos consumidores, mais competitivos e necessários para substituir aeronaves antigas. Isso é verdade. Mas aviões novos também trazem compromissos: leasing, financiamento, manutenção, tripulações, seguros, formação, slots, combustível, taxas, peças, logística e pressão para encher lugares.

Uma frota maior só é virtude se houver procura sustentável e margem suficiente para transformar crescimento em lucro real.

Caso contrário, é apenas risco ampliado com pintura nova.

O sector aéreo é cruel. Uma companhia pode parecer saudável em anos bons e entrar rapidamente em crise quando o combustível sobe, a procura cai, a geopolítica explode, os aeroportos entopem ou a concorrência comprime preços.

A própria TAP já sentiu como custos operacionais, concorrência e constrangimentos aeroportuários podem apertar resultados, mesmo com passageiros e receitas a crescer.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

- Com que financiamento?
- Com que risco residual?
- Com que plano de rotas?
- Com que margem?
- Com que sensibilidade ao preço do combustível?
- Com que impacto no processo de privatização?
- Com que responsabilidades para o Estado se o comprador privado não aparecer, desistir ou exigir garantias?
- Com que protecção para o contribuinte?

Porque a TAP tem este dom nacional: tudo nela começa como estratégia e acaba como encargo.

Vender sem largar, crescer sem explicar

Há ainda outro ponto. A privatização parcial em tempos de incerteza pode ser vendida como pragmatismo, mas também pode transformar-se num negócio fraco para o Estado.

Se o mercado estiver cauteloso, se os compradores exigirem desconto pelo risco político, se a minoria não lhes der controlo suficiente, se as condições impostas forem demasiado rígidas, Portugal pode acabar por vender barato o que quer preservar caro.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

política.

A TAP devia ser tratada com uma honestidade brutal: ou é uma empresa que deve viver de mercado, concorrência, capital privado e gestão profissional; ou é uma infraestrutura pública estratégica, e então o Estado deve assumir claramente que quer pagar por ela, explicando quanto, porquê e com que retorno social mensurável.

O que não pode continuar é esta névoa portuguesa em que a TAP é privada quando convém à eficiência, pública quando convém ao resgate, estratégica quando convém à retórica, e comercial quando convém esconder a factura.

A companhia de bandeira e a bandeira da irresponsabilidade

Os políticos arrastam isto há décadas porque a TAP é demasiado simbólica para ser gerida friamente e demasiado cara para ser mantida sentimentalmente.

Ninguém quer ser o responsável por “perder a companhia de bandeira”. Mas todos aceitam, com espantosa ligeireza, que o contribuinte seja o passageiro silencioso em todos os voos de risco.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

diferentes.

Uma política pública de conectividade pode ser contratada, subsidiada de forma transparente, limitada, auditável e orientada para rotas essenciais. Uma companhia aérea nacional, pelo contrário, tende a transformar-se num universo de interesses: sindicatos, administrações, partidos, regiões, turismo, aeroportos, fornecedores, consultoras e patriotismo de ocasião.

A TAP pode ter futuro. Mas só terá futuro decente se deixar de ser tratada como mito.

Empresas não se gerem com saudade. Companhias aéreas não sobrevivem com hinos. Aviões não voam com discursos parlamentares.

Voam com capital, eficiência, procura, gestão, disciplina e margem.

E se não houver margem, alguém paga. Em Portugal, esse alguém tem nome conhecido: o contribuinte.

Epílogo — A maior lucidez de sempre

A TAP está à venda, mas não está realmente solta.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Tem valor estratégico, mas também memória de resgate.

Tem aviões novos, mas um país velho na forma de decidir.

A grande pergunta não é se a TAP vai ter a maior frota de sempre.

A grande pergunta é se Portugal vai ter, finalmente, a maior lucidez de sempre.

Porque um país pobre não pode continuar a confundir orgulho nacional com garantia bancária eterna.

A TAP não é apenas uma companhia aérea. É o espelho voador de um Estado que nunca sabe quando deve mandar, quando deve vender, quando deve sair — e quando deve parar de pedir aos portugueses que paguem a viagem.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

A TAP é talvez um dos símbolos mais perfeitos da incapacidade portuguesa de separar interesse nacional, orgulho simbólico, gestão empresarial e responsabilidade financeira.

Uma companhia aérea pode ser relevante para a conectividade do país, para o turismo, para a diáspora, para as ligações atlânticas e para a presença internacional de Portugal. Mas essa relevância não pode funcionar como salvo-conduto eterno para decisões pouco transparentes, crescimentos arriscados ou novas exposições do contribuinte.

Se a TAP é estratégica, o Estado deve explicar quanto custa essa estratégia, que retorno traz e que limites existem para o apoio público. Se a TAP é uma empresa comercial, então deve viver sob regras comerciais, com capital, gestão e risco assumidos por quem dela beneficia.

O patriotismo não pode continuar a servir de cheque em branco. Muito menos quando quem assina é o contribuinte e quem decide raramente paga a factura.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

<https://www.publico.pt/2026/05/02/economia/noticia/tap-preparase-maior-frota-2173161>

- Reuters — *Portugal's TAP profit slumps 92% on one-off charge, says bookings solid:*

<https://www.reuters.com/business/portugals-tap-profit-slumps-92-oneoff-charge-says-bookings-solid-2026-04-09/>

- Governo de Portugal — *TAP's privatisation moves to final phase with two bidders:*

<https://www.portugal.gov.pt/en/gc25/communication/news/taps-privatisation-moves-to-final-phase-with-two-bidders>

- Reuters — *Air France-KLM submits offer for minority stake in Portugal's TAP airline:*

<https://www.reuters.com/business/air-france-klm-submits-offer-minority-stake-portugals-tap-airline-2026-04-02/>

- Comissão Europeia — *Aprovação da ajuda de reestruturação à TAP:*

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_21_7069

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

[news/european-commission-approves-tap-airlines-restructuring-aid](#)

- Reuters — *Ryanair loses challenge against Portuguese airline TAP's 2.55 billion euros state aid:*

<https://www.reuters.com/sustainability/boards-policy-regulation/ryanair-loses-challenge-against-portuguese-airline-taps-255-billion-euros-state-2025-12-10/>

- Reuters — *Portuguese airline TAP's profit slides, hit by competition and bottlenecks:*

<https://www.reuters.com/markets/europe/portuguese-airline-taps-profit-slides-hit-by-competition-bottlenecks-2025-08-28/>

Crónica de Francisco Gonçalves

Com coautoria editorial de **Augustus Veritas**, para o projecto Fragmentos do Caos.

Uma reflexão crítica sobre a TAP, a privatização parcial, a maior frota de sempre, o risco público e a relação crónica entre orgulho nacional e factura fiscal.

 [GitHub Pages](#)

 [IPFS \(IPNS\)](#)

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.