

TAP usa nova dívida de 375 milhões para pagar à banca

Procura de investidores internacionais permitiu à companhia aérea aumentar o montante da emissão de obrigações de 300 para 375 milhões de euros. Taxa de juro de 5,625% supera os 4,375% pagos em Junho.

A TAP fechou esta sexta-feira uma emissão de obrigações no valor de 375 milhões, uma revisão em alta do montante inicial de 300 milhões. A taxa de juro foi de 5,625% e a maturidade da operação é de cinco anos. Este preço é mais alto que os 4,375% pagos em Junho, numa emissão de 200 milhões de euros com recurso também a investidores particulares e com uma maturidade mais curta (2023).

Sobre a emissão concluída esta semana, a companhia revelou que “as receitas resultantes da oferta destinar-se-ão à antecipação do reembolso de determinados empréstimos no âmbito do passivo existente da TAP e extensão do respectivo prazo médio de maturidade”. Segundo apurou o PÚBLICO, esta operação de refinanciamento serviu para pagar empréstimos à banca portuguesa – que não mostrou abertura para renegociar créditos -, substituindo dívida antiga aos bancos nacionais que estava a vencer por outra com prazo mais longo, de investidores internacionais.

A dívida líquida da TAP ascende a 786 milhões de euros, um saldo resultante de um endividamento bruto de 1031 milhões de euros e de uma posição de liquidez de 245 milhões. Com os bancos, a companhia aérea liderada por David Neeleman tinha, no final de Setembro deste ano, dívida de curto prazo no valor de 170 milhões de euros (a menos de um ano). Em conjunto com obrigações e *leasing* de aviões, o endividamento corrente chega aos 205,6 milhões de euros. É esta fatia que será refinanciada com a nova emissão de obrigações, alongando os prazos de reembolso e dando mais tempo à gestão para libertar capitais para fazer face às responsabilidades assumidas. O BCP é o maior credor da TAP.

O resto da dívida bancária (de médio e longo prazo) ascende a 364 milhões de euros, sendo que o total de endividamento bruto da companhia nos prazos mais longos (incluindo bancos, obrigações e *leasing* financeiro) é de 825 milhões de euros (excluindo a emissão desta sexta-feira).

Adicionalmente, a companhia detida pelo Estado e por um consórcio privado liderado por David Neeleman e Humberto Pedrosa irá usar os proveitos desta operação para efectuar o “pagamento de comissões e despesas relacionadas com a oferta das obrigações”, assim como irá “financiar as necessidades decorrentes da actividade normal da sociedade”, explicou a TAP no mesmo comunicado. A operação foi concretizada depois de uma operação de venda junto de cerca de uma centena investidores institucionais em Londres, Paris, Milão e Frankfurt.

As responsabilidades da TAP com obrigações contratuais relacionadas com o *leasing* de aviões atingiam, em Setembro deste ano, um total de 2,18 mil milhões de euros, sendo que mais de 400 milhões têm de ser pagos em menos de um ano. A TAP conta actualmente com 108 aviões, dos quais cinco detidos pela companhia, 16 através de *leasing* financeiro, 66 de *leasing* operacional e 21 através da subcontratação de todo o serviço de aviação. Até 2025, deverão chegar mais 48 aeronaves para reforçar ou renovar a frota actual.

A companhia aérea registou nos primeiros nove meses deste ano [um prejuízo de 111 milhões de euros](#), um desempenho explicado pelas imparidades relacionadas com aviões, os custos com juros da dívida, os efeitos cambiais e um [agravamento dos custos com pessoal](#). Despesas que mais do que consumiram a redução generalizada de outros custos operacionais e, sobretudo, contrabalançaram o ligeiro crescimento registado nos proveitos operacionais de todas as actividades (passageiros, manutenção e carga/correio).

Para Diogo Lacerda Machado, administrador não executivo e também presidente da Comissão de Estratégia da TAP, indicado pelo accionista Estado, “a TAP deverá, nos próximos tempos, começar a ganhar sustentadamente dinheiro e tem a capacidade de ser, na minha opinião hoje, como é, uma companhia interessante”, de acordo com declarações [citadas pela Lusa](#).

Esta emissão foi a primeira da TAP com uma classificação de dívida, tendo tanto a Standard & Poor’s como a Moody’s classificado a situação do endividamento da TAP como “lixo”, isto é, de “classificação de não-investimento”, uma avaliação que explica o valor elevado dos juros pagos pela companhia nesta operação.