



ENTIDADE REGULADORA
PARA A COMUNICAÇÃO SOCIAL

Deliberação

ERC/2023/181 (CONTJOR)

Participação contra o jornal *Expresso* a propósito da notícia
“Privatização da TAP acelera, em disputa entre franceses e
alemães”

Lisboa
3 de maio de 2023

Conselho Regulador da Entidade Reguladora para a Comunicação Social

Deliberação ERC/2023/181 (CONTJOR)

Assunto: Participação contra o jornal *Expresso* a propósito da notícia “Privatização da TAP acelera, em disputa entre franceses e alemães”

I. Participação

1. Deu entrada no dia 12 de setembro de 2023 uma participação contra o jornal *Expresso* a propósito da notícia “Privatização da TAP acelera, em disputa entre franceses e alemães”, publicada na edição de 9 de setembro de 2022 (edições impressa e *online*).¹
2. Afirma o participante que «[é] obrigação do jornalista confirmar ou verificar todos os factos que relata, sobretudo quando cita fontes "do Executivo" sem precisar. Após receber uma informação de uma fonte, cabe ao jornalista descrever com o máximo rigor possível e sem preconceitos, mesmo quando o tempo é curto. Os princípios não mudam e o objetivo do jornalismo – informar corretamente – também não, mesmo quando a fonte é do "Executivo".»
3. Entende que o artigo comete «erros crassos e menos crassos» e são «feitos diversos julgamentos (opinião da jornalista?) erróneos sobre o processo de concentração de companhias aéreas europeias, sobre as subsidiárias da Lufthansa e sobre a relação Air Europa/Iberia.»
4. Afirma ainda que «[s]ão criadas diversas considerações estratégicas que, ou vêm da cabeça da jornalista (e nesse caso são um artigo de opinião) ou vêm da tal fonte do Executivo (e não foram sujeitas a qualquer contraditório, com risco de serem mais "Fake News" num tema que já repetidamente foi alvo disso).»

¹ <https://leitor.expresso.pt/semanario/semanario2602/html/economia/temas/privatizacao-da-tap-acelera-em-disputa-entre-franceses-e-alemaes>

5. O participante acusa o denunciado de não ter contactado «as supostas empresas em questão», especialistas na matéria, nem «a Comissão Europeia, essencial para este negócio».
6. Afirma ainda que a notícia não apresenta contraditório nem ocorre «verificação de dados sobre este negócio e dá-se-lhe um destaque que não corresponde a um trabalho profissional e informativo».

II. Defesa do Denunciado

7. O denunciado afirma que «[a] única interação com o Participante ocorreu no contexto de um email que este dirigiu à jornalista, agenda do Expresso e da SIC e mais 12 pessoas, incluindo diretores, no próprio dia da publicação» no qual «sugere uma correção no texto na edição eletrónica do Expresso, afirmando que os dois *hubs* da Lufthansa são Munique e Frankfurt e não Berlim e Frankfurt, como inicialmente havia sido escrito. A troca entre Berlim e Munique tratou-se, efetivamente, de um lapso, que foi prontamente corrigido.»
8. Sustenta que «a peça publicada no Expresso não ultrapassa quaisquer limites da liberdade de imprensa e tão-pouco o seu teor é suscetível de afetar direitos de terceiros ou o interesse público e a ordem democrática.»
9. Esclarece o denunciado que «[a] peça frisava que o Governo pretendia acelerar a privatização da TAP e que gostaria que o processo avançasse ainda neste ano. (...) Vinte dias depois, no dia 29 de setembro, o primeiro-ministro, António Costa, avançou, no Parlamento, que o objetivo do Governo era fazer a privatização nos próximos dois meses, congratulando-se inclusive pelo facto de a Lufthansa estar livre de obrigações com a Comissão Europeia e disponível para “voltar às compras” .»
10. Acrescenta que «[c]om excepção da parte da novidade informativa de que o Governo queria acelerar a privatização da TAP – entretanto confirmada pelo próprio primeiro-ministro -, o resto da notícia é análise e informação já escrita outras vezes, inclusivamente por outros órgãos de comunicação social.»

11. Sustenta que «[j]á se sabia, já foi escrito por vários órgãos de comunicação social, e até confirmado pelo ministro das infraestruturas, Pedro Nuno Santos, que o Grupo Lufthansa, A Air France/KLM e a IAG (Iberia/British Airways) são os três principais concorrentes à compra da TAP, e que a IAG não estaria entre os favoritos por causa dos riscos que representaria para o hub de Lisboa. O ministro tem dito também que o governo não gostaria de vender a TAP a fundos. Por isso, Lufthansa e Air France/KLM têm sido dadas como favoritas».

12. Acrescenta ainda:

«Quanto à informação de que os processos de concentração estão a acontecer na Europa, trata-se de informação absolutamente factual e não deslocada ou fora da realidade. A 31 de agosto, o Financial Times noticiou que o governo italiano estava em negociações com a Air France-KLM, Delta Air Lines e com a empresa norte-americana Certares para vender uma participação de controlo na ITA Airways, a empresa sucessora da falida Alitalia, e que a Lufthansa tinha deixado de ser a opção preferencial. Também em Agosto, o grupo de aviação IAG, que detém a British Airways, a Iberia e também a Vueling e Aer Lingus, anunciou que adquiriu 20% das ações da companhia aérea espanhola Air Europa.»

13. No que se refere à referência à "fonte do executivo", ressalta o estrito cumprimento dos deveres e obrigações de sigilo profissional previstos nos artigos 11.º e 14.º, n.º 2, alínea a), do Estatuto do Jornalista, e nos termos do disposto no Código Deontológico dos Jornalistas.

14. No que se refere às empresas visadas, refere que é de comum conhecimento que a informação nunca é por estas confirmada, mas apenas «numa fase já consumada, em comunicados oficiais, até porque se trata de empresas cotadas em bolsa».

15. Considera que «a Comissão Europeia não tinha de ser contactada neste caso, uma vez que o negócio ainda não foi realizado, nem formalizado», pelo que seria extemporâneo fazê-lo.

16. Conclui que «a peça jornalística visada não viola o disposto no art. 3.º da Lei da Imprensa», tendo sido cumpridos «os mais elevados padrões jornalísticos», pelo que «requer o

arquivamento da queixa e conseqüente encerramento do procedimento administrativo encetado pela ERC.»

III. Análise e fundamentação

17. A análise da peça em apreço remete para a verificação do cumprimento do dever de rigor informativo.

18. Segundo o artigo 3.º da Lei de Imprensa (Lei n.º 2/99, de 13 de Janeiro) «[a] liberdade de imprensa tem como únicos limites os que decorrem da Constituição e da lei, de forma a salvaguardar o rigor e a objetividade da informação, a garantir os direitos ao bom nome, à reserva da intimidade da vida privada, à imagem e à palavra dos cidadãos e a defender o interesse público e a ordem democrática».

19. De acordo com a alínea a) do n.º 1 do artigo 14.º do Estatuto do Jornalista² (doravante, EJ), é dever dos jornalistas informar «com rigor e isenção, rejeitando o sensacionalismo e demarcando claramente os factos da opinião». Por sua vez, a alínea f) do n.º 1 do citado artigo do EJ, refere que os jornalistas devem «identificar, como regra, as suas fontes de informação, e atribuir as opiniões recolhidas aos respetivos autores».

20. Segundo o ponto 1 do Código Deontológico do Jornalista³, «[o] jornalista deve relatar os factos com rigor e exatidão e interpretá-los com honestidade. Os factos devem ser comprovados, ouvindo as partes com interesses atendíveis no caso. A distinção entre notícia e opinião deve ficar bem clara aos olhos do público». Destaque ainda para o ponto 7 do mesmo diploma: «O jornalista deve usar como critério fundamental a identificação das fontes.»

21. A peça informativa em apreço dá conta do cenário de possível privatização da TAP, começando por elencar as posições do governo, recorrendo a uma «fonte do executivo» e a

² Aprovado pela Lei n.º 1/99, de 13 de janeiro, na sua redação atual.

³ Aprovado no 4.º Congresso dos Jornalistas, em 15 de janeiro de 2017, e confirmado em Referendo realizado em 26, 27 e 28 de outubro de 2017.

declarações públicas de António Costa. A peça expõe ainda, numa secção sobre a SATA, as declarações de Luis Rodrigues, presidente da empresa.

22. Contudo, importa referir que no decorrer da exposição são feitas afirmações – no que se refere às negociações para a privatização da TAP – aparentemente não suportadas por qualquer fonte. De facto, exerce-se na peça uma análise do sector em causa, dos candidatos e da forma como se posicionam em termos de favoritismo junto do governo, sem uma referência direta a qualquer fonte de informação. Recorre-se ainda a expressões imprecisas, tais como: «o Expresso sabe», «há quem admita que», «havendo quem acredite que» (Vide Pontos 5 e 6 do Relatório de Visionamento).

23. O artigo 11.º, n.º 1, do Estatuto do Jornalista, refere que «os jornalistas não são obrigados a revelar as suas fontes de informação, não sendo o seu silêncio passível de qualquer sanção, direta ou indireta». Entende-se, contudo, que o próprio exercício da faculdade de não divulgação da fonte e a imputação de “anónima” ou a referência a um pedido de confidencialidade pela fonte deve ser sempre proporcionado aos leitores. Como supra referido, o jornal *Expresso* recorre a várias expressões, tais como o termo “o Expresso sabe”, que nada dizem sobre a natureza da fonte da informação.

24. Pelo exposto, entende-se que a peça apresenta, ao nível da utilização de expressões indefinidas, algumas lacunas no cumprimento do dever de rigor informativo na exposição dos factos.

IV. Deliberação

Tendo analisado uma participação contra o jornal *Expresso* a propósito da publicação, no dia 9 de setembro, de uma peça informativa intitulada “Privatização da TAP acelera, em disputa entre franceses e alemães”, o Conselho Regulador da ERC, no exercício das atribuições e competências de regulação constantes, respetivamente, na alínea d) do artigo 7.º, e na alínea a) do n.º 3 do artigo 24.º dos Estatutos da ERC, aprovados pela Lei n.º 53/2005, de 8 de novembro, delibera pelo arquivamento do processo, dado que apesar da utilização de

expressões algo imprecisas, verifica-se que o denunciado não incorreu em violação do dever de rigor informativo.

Lisboa, 3 de maio de 2023

O Conselho Regulador,

Sebastião Póvoas

Francisco Azevedo e Silva

Fátima Resende

João Pedro Figueiredo

Relatório de visionamento do Processo n.º 500.10.01/2022/278

1. No dia 9 de setembro de 2022, o jornal Expresso publicou, nas suas edições impressa e *online*, uma peça informativa intitulada “Privatização da TAP acelera, em disputa entre franceses e alemães”. As edições *online* e impressa apresentam ainda o subtítulo: “Governo quer arrancar com venda de mais de 50% da transportadora este ano”.
2. A edição em papel conta com a chamada de primeira página do caderno “Economia”, com o título “Governo quer acelerar privatização da TAP” e subtítulo “Venda deverá arrancar ainda este ano. Conversas com Lufthansa, Air France/KLM e IAG têm avançado e está a ser testado o modelo mais favorável à manutenção do hub da TAP em Lisboa”.
3. Na legenda da imagem que acima a peça encontra-se a seguinte legenda: «Lufthansa e Air France/KLM são os candidatos mais fortes à aquisição da TAP. Iberia está na corrida, mas o risco para o hub afasta-a dos favoritos».
4. Afirma-se na peça:

«(...) O Governo está empenhado em avançar com a privatização da companhia aérea ainda este ano, para a poder concluir nos primeiros meses de 2023, avançou ao Expresso fonte do Executivo.

Em janeiro, durante a campanha eleitoral, António Costa não escondeu que a TAP, S.A., totalmente nacionalizada, iria voltar ao mercado e seria para privatizar acima de 50%, um processo para avançar depois do plano de reestruturação, que estará concluído no final de 2024. Na altura, Costa admitiu que “felizmente já havia companhias interessadas”. Em cima da mesa estará a privatização de pelo menos metade da TAP, mas dentro do Executivo há quem admita que não haverá resistência em vender uma percentagem perto dos 100%. A companhia está a revelar-se um dossiê difícil para o Governo, com muita exposição mediática, críticas à gestão e contestação sindical na rua. (...) Entre as favoritas à compra da TAP continua a alemã Lufthansa e o grupo que junta a francesa Air France e a holandesa KLM. A IAG, liderada pela britânica British Airways e a espanhola Iberia, também sinalizou junto do Governo o interesse na

companhia portuguesa, mas será uma hipótese a descartar pela ameaça que seria para o hub de Lisboa.»

5. Traça-se, de seguida, uma análise aos candidatos e as suas “hipóteses”:

«Tanto a Lufthansa como a Air France/KLM têm prós e contras. O grupo liderado pelos franco-holandeses tem ganho adeptos dentro do Governo e da TAP, porque, além de os respetivos Estados manterem uma participação no capital, a sua lógica de concentração tem sido manter as empresas autónomas — havendo quem acredite que na tensão que por vezes existe entre a gestão da Air France e da KLM a companhia portuguesa pudesse funcionar como árbitro. Também é verdade que a TAP seria o elo mais frágil desta aliança, que tem como acionista minoritário a norte-americana Delta, que no último verão fez uma grande aposta no mercado português. Já a Lufthansa, que o Expresso sabe que não faz questão de ter alguém na gestão executiva se vier a tornar-se acionista da TAP, tem como política transformar as suas parceiras em subsidiárias, que usa para alimentar os seus dois hubs, em Munique e Frankfurt. A única que escapou a esta lógica foi a Swiss. (...) A seu favor, a Lufthansa tem o facto de o investimento histórico germânico em Portugal ser considerado gerador de riqueza para o país.

O favoritismo dentro do Governo vai saltitando entre a Lufthansa e a Air France/KLM, mas não será apenas o Executivo de Costa a escolher — as circunstâncias e a vontade dos candidatos pesam bastante. E há um dado novo na equação: a privatização da ITA, a antiga Alitalia. Se até há algumas semanas era a Lufthansa que parecia estar à frente nas negociações, as últimas notícias dão conta de que é a Air France quem irá ser o novo acionista da companhia italiana. E, se assim for, será mais difícil à companhia francesa lançar-se sobre a TAP.»

6. Afirma-se de seguida que «[a]s conversas entre o Governo, os seus assessores financeiros e as companhias candidatas têm decorrido nos últimos meses com alguma regularidade e muita discrição. (...) mas o Expresso sabe que todos os cenários, virtudes e ameaças das potenciais parcerias estão a ser estudados e equacionados pelo gabinete do ministro das Infraestruturas, Pedro Nuno Santos. Inegociável é a manutenção do hub da TAP em Lisboa.»

7. Por último, afirma-se que «(...) parece ser evidente que a concentração e a racionalização da rede são um foco dominante na estratégia das companhias aéreas neste período pós-covid.»

8. A peça inclui ainda uma secção sobre a questão da SATA, afirmando que «a venda da açoriana SATA Azores Airlines poderá arrancar também nos próximos meses. No quadro do plano de reestruturação do grupo SATA foi assumido o compromisso de privatização da maioria da Azores Airlines.» Dá-se depois conta da posição de Luís Rodrigues, presidente da empresa, que «já recomendou ao Governo Regional dos Açores que o processo avance o mais depressa possível.»