

AVIAÇÃO

TAP negoceia entrada no negócio de manutenção da brasileira TAM

As duas companhias já têm uma parceria nesta área, que pode agora ser aprofundada



Saiu a Varig, entrou a TAM | A companhia tem 70 aviões e é o mais recente membro da maior aliança aérea do mundo.

TAM estreia-se na Star Alliance

➔ A TAM, maior companhia aérea brasileira, anunciou ontem a entrada na aliança de transportadoras, Star Alliance, à qual também pertence a TAP. Em termos práticos a adesão da companhia brasileira deverá demorar entre 12 a 18 meses a ser concluída, sendo que depois disso a rede da Star chegará a 36 novos destinos, ultrapassando assim a “barreira psicológica” dos mil aeroportos servidos, e a seis novos países. Para Fernando Pinto, presidente executivo da companhia portuguesa, a entrada da TAM na aliança da TAP tem “um interesse muito grande”, pois trará “uma ‘alimentação’ adicional” para as ligações da companhia portuguesa ao Brasil. Em declarações aos jornalistas, à margem da cerimónia de adesão

da TAM, em São Paulo, Pinto salientou que a América do Sul é uma das regiões de maior crescimento em termos de tráfego aéreo e que, com a adesão da TAM, a TAP consegue penetrar ainda mais nesta zona, onde até ao momento apenas serve o Brasil e a Venezuela. Além da TAM, estão também em fase de adesão à Star Alliance, já responsável por 31,2% do tráfego mundial, a Air India e a Continental, sendo que a aliança tem convites pendentes a companhias da América Central e Rússia, esperando ainda aumentar o total de “associados” com as fusões em pré-eclosão na Europa, nomeadamente com a possível entrada da Lufthansa na Alitalia, conforme disse Jaan Albrecht em São Paulo. **FPC**

Filipe Paiva Cardoso, em São Paulo*
filipecardoso@mediafin.pt

A TAP é uma das cinco empresas que está na “short list” da TAM – maior companhia aérea brasileira – para entrar no capital da unidade de manutenção, que vai ser autonomizada em Dezembro e posteriormente vendida até 49% a um parceiro. A entrada da companhia portuguesa no capital seria realizado através da VEM, companhia brasileira de manutenção, detida a 100% pela TAP.

“É uma das hipóteses, falámos com cinco empresas, entre elas a VEM que poderá ser o investidor escolhido” avançou David Baroni Neto, presidente da TAM, à margem da sessão que marcou a entrada da companhia na Star Alliance (ver caixa). Também Fernando Pinto, líder da TAP, admitiu que “tem-se falado nisso” realçando que “já há uma parceria entre as empresas de manutenção, que poderá ser aprofundada”.

A TAP também está à procura de um parceiro para a VEM, da qual está disposto a ceder uma posição maioritária. Uma troca de participações entre a TAP e a TAM não foi falada, “mas nada é impossível”, referiu Fernando Pinto.

Eventuais negociações entre a TAM e a TAP, para uma fusão entre as duas e a angolana TAAG, foram também abordadas. “Nunca conversámos sobre isso”, afirmou o presidente executivo da TAM, enquanto Fernando Pinto respondeu de forma mais enigmática: “não há nenhuma negociação em andamento... que eu saiba, pelo menos”.

Star Alliance com mais peso na TAP

Segundo Fernando Pinto, a TAP “ganhou” 30 milhões de euros em vendas com os passageiros oriundos de companhias da Star Alliance em 2007, valor que, porém, só teve um impacto de 10 milhões de euros nas contas da transportadora. Para este ano, estimou o responsável, será de esperar um crescimento “de 10% a 15%” neste valor, fruto de algum crescimento no tráfego.

Na sua intervenção durante a sessão da Star Alliance, Fernando Pinto considerou o actual momento “como uma das piores crises” que o transporte aéreo já viveu, justificando tal consideração com a conjugação da volatilidade do preço do combustível e a crise financeira e económica.

Questionado sobre a evolução do custo da dívida – actualmente na casa dos mil milhões de euros – da TAP, o gestor apontou que esta não sofreu muito com a actual crise, já que a transportadora contratou os empréstimos “com juros pré-fixados”. “Logo, estamos protegidos”, acrescentou.

Em relação às taxas de combustível, Fernando Pinto referiu que um “corte” nestas ainda não está previsto, mas que se os restantes “players” o fizerem, a TAP seguirá a “moda”. Segundo as contas do presidente da TAP, as taxas que a companhia pratica hoje “pagam” cerca de “30 e poucos milhões de euros” dos 140 milhões de custos extraordinários que a companhia registou com combustível até ao momento.

*O jornalista viajou a convite da Star Alliance

JUSTIÇA ITALIANA PEDE SENTENÇA DE 13 ANOS DE PRISÃO PARA O FUNDADOR E EX-CEO DA PARMALAT



Bloomberg

➔ O veredicto só deverá ser conhecido dentro de alguns meses. Mas o pedido do Ministério Público italiano, feito na segunda-feira, é severo: 13 anos de cadeia para Calisto Tanzi (ao centro na foto), o fundador e ex-CEO da Parmalat, acusado de ter desviado cerca de 800 milhões de euros no âmbito do processo que culminou com a ruidosa falência da empresa, em 2003. Tanzi, que está agora com 70 anos de idade, encontra-se detido desde Dezembro de 2003, acusado de falência fraudulenta, especulação no mercado de capitais e prestação de contas falsas. No banco dos réus de um dos maiores escândalos financeiros europeus, conhecido como a Enron da Europa, sentam-se também outros oito ex-executivos da Parmalat, para os quais são pedidas penas entre os 42 meses e os seis

anos de prisão. Tanzi, porém, terá sido o grande orquestrador de toda a fraude, alega a acusação, citada pela agência Reuters. Perante a justiça italiana respondem também os ex-auditores da empresa, a Grant Thornton, aos quais é reclamado um arrestamento de bens no valor de 600 mil euros, aos quais se somam 300 mil euros de multa. Ao longo deste processo, Calisto Tanzi tem vindo a admitir a sua actuação fraudulenta enquanto presidente executivo de uma empresa da qual detinha 51% do capital, através da “holding” familiar Coloniale Spa. A falência da Parmalat revelou um buraco financeiro de 14 mil milhões de euros, lesando mais de 100 mil investidores. A par do processo em Itália, os seus ex-executivos enfrentam também a justiça norte-americana. **ES**