

## PRIVATIZAÇÃO TAP - OS DOIS CANDIDATOS QUE CONTINUAM NA CORRIDA À COMPANHIA AÉREA PORTUGUESA

Avançam assim a SAGEF (grupo Synergy - Germán Efromovich) e a Gateway (DGN, de David Neeleman, e HPGB, de Humberto Pedrosa, presidente da Barraqueiro). Ambas propõem-se comprar 61% da TAP. As propostas, tal como o Expresso avançou há uma semana, preveem um aumento de capital da TAP que varia entre os €300 e os €350 milhões. O investimento é sobretudo para a companhia, com uma aposta na renovação da frota e na expansão da rede. E o Estado "encaixa" com a venda das suas ações entre €20 e €35 milhões. Ainda antes de abrir a fase de negociação com os candidatos, o Governo contratou a sociedade de advogados Freshfields, avançava o "Público" esta semana, para avaliar se os investidores respeitam as regras da União Europeia que impedem que não-europeus controlem empresas do sector. O mesmo tinha feito no anterior processo de privatização, quando só Germán Efromovich estava na corrida. A composição e a nacionalidade dos consórcios tem sido um dos temas quentes da privatização. Efromovich tem passaporte polaco e Neeleman associou-se a um parceiro português, Humberto Pedrosa, para poder cumprir as regras comunitárias. O Governo conta ter uma decisão sobre a venda até ao fim do mês. **David Neeleman** "Quero deixar claro que sou eu, David, quem está participando neste processo e não a Azul", escreveu Neeleman num comunicado, a que o Expresso teve acesso, enviado aos trabalhadores da companhia aérea brasileira, de que é presidente e detém 8% do capital. Referindo-se ao processo de privatização da TAP, no dia em que entregou a sua proposta ao Governo (concorre através da sua holding DGN), David Neeleman disse acreditar que a TAP "é uma oportunidade muito boa para o Brasil e também para a nossa companhia (Azul)". Caso ganhe a corrida, "isto certamente significará acordos e parcerias comerciais entre a Azul e a TAP, fortalecendo a posição competitiva de ambas as companhias e estreitando ainda mais as existentes", refere. Fundada em 2008, a companhia de baixo custo Azul é a terceira brasileira que mais cresce. Tem 11 mil trabalhadores, voa para 105 destinos, com 138 aviões (a TAP tem 77) e transporta 21 milhões de passageiros (a TAP 11,4 milhões). Para a TAP, Neeleman propõe um aumento de capital entre €300 milhões e €350 milhões e um investimento na frota, com a compra de 53 aviões (que terá de encomendar), sobretudo de longo curso. A proposta prevê o reforço das ligações dentro do Brasil (para alimentar os voos transatlânticos) e mais voos de Lisboa para outros destinos dos Estados Unidos, bem como a partilha de 10% dos dividendos com os trabalhadores, como já acontece na brasileira Azul ou na norte-americana JetBlue (outra companhia de baixo custo fundada por Neeleman). Nos seus investimentos, o empresário faz-se acompanhar pelos brasileiros do grupo Bozano e da Gávea Investimentos e pelas sociedades gestoras de fundos Weston Presidio, PetersonPartners, TPG e Zweig-Dimenna. No consórcio que constituiu para concorrer à compra da TAP, está integrada a participação do empresário português Humberto Pedrosa (dono da Barraqueiro), desconhecendo-se como é que o capital está distribuído. **Germán Efromovich** Esta é a segunda vez que o empresário concorre à compra da TAP. Depois de quase ter ficado com 100% do grupo em 2012 - não ficou por falta de garantias - Germán Efromovich oferece agora uma injeção de cerca de €250 milhões em "dinheiro fresco" (dos quais €150 a €180 milhões para capitalizar no imediato) e €100 milhões em "espécie" - 12 aviões novos que a Avianca tem já disponíveis para a TAP operar: seis A330 (longo curso) e seis A320 (médio curso), admitindo que os primeiros aviões estejam disponíveis para entrega já daqui a dois meses e que os restantes possam chegar até ao final do ano. Ao mesmo tempo, promete a renovação da frota da Portugalá (PGA) nos seis meses seguintes à eventual tomada de posse. Ao todo, Efromovich pretende acrescentar 38 aviões ao grupo TAP e assegurar a chegada dos 12 Airbus A350 que a companhia já previa receber a partir de 2017 (ou seja, 50 aviões no total). Do plano estratégico que apresentou fazem parte o desenvolvimento das relações da TAP com a América Latina e do Sul e

Estados Unidos, bem como a rentabilização do aeroporto de Beja como centro logístico de carga do grupo, com sinergias com o porto de Sines, transformando aquela infraestrutura num hub de carga do grupo (TAP e Avianca) para a Europa. Efromovich promete ainda a distribuição de dividendos (entre 10% a 20%) pelos trabalhadores. No Brasil, a Avianca é detida a 100% pelo grupo Synergy, tem 46 aviões, 4300 trabalhadores, uma participação de 8,3% no mercado brasileiro e transportou 7,2 milhões de passageiros em 2014. A companhia tem operações separadas da Avianca Holdings (ex-AviancaTaca), empresa com sede na Colômbia, cotada na Bolsa de Nova Iorque, embora as duas sejam controladas pelo grupo Synergy, que detém 100% da Avianca Brasil e 51,53% da Avianca Holdings (onde também a norte-americana Kingsland Holdings detém 14,46%). A partir da Colômbia, a companhia latino-americana opera mais de 140 aviões, tem mais de 19 mil colaboradores e transportou 26,23 milhões de passageiros em 2014.

adaptação do texto publicado na página de internet "[Expresso](#)"  
(23 Maio 2015)