

Vasp, com otimismo e incerteza

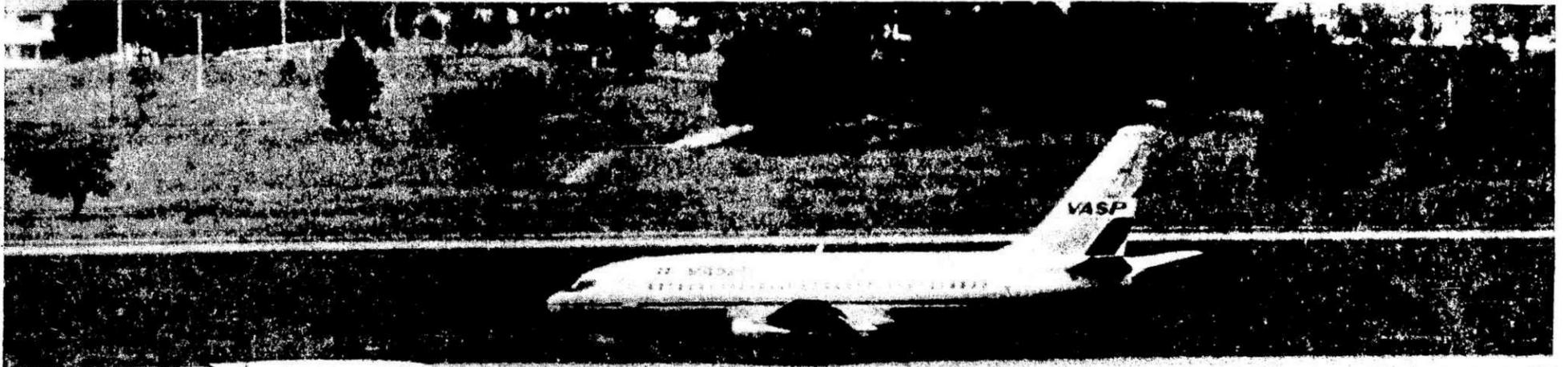
LUÍZ ROBERTO DE SOUZA QUEIROZ

A Vasp fechou os balanços de 1984 e 1985 com lucro, após alguns anos de prejuízo, e tem esperança de terminar 1986 com um equilíbrio entre receita e despesas, apesar da greve dos comissários de bordo, que paralisou seus aviões por duas semanas. O presidente da empresa, Antônio Angarita, é quem faz essa previsão

otimista, anunciando que, em março, entregará ao seu sucessor uma Vasp em condições excepcionais: "Frota padronizada, constituída pelos jatos mais econômicos que existem (duas versões do Boeing 737); nova malha de cidades atendidas na região Oeste; longos vôos sem escalas, que quase duplicam a rentabilidade dos aviões; negociações sobre linhas inter-

nacionais tão adiantadas que talvez sejam irreversíveis". No entanto, esse entusiasmo não é compartilhado por alguns comandantes mais antigos da Vasp, que vêem o prosseguimento de velhos problemas e a perspectiva de novas dificuldades. No Rio, o assessor econômico do Departamento de Aviação Civil, William Seraick, disse que "a Vasp

é uma empresa estatal deficitária" e que "seu grande problema está na descontinuidade administrativa". No dia 4 de novembro, a Vasp completa 53 anos de existência, tendo sido fundada por 72 empresários paulistas. Em 1936, deficitária, a companhia vendeu 90% de suas ações ao governo do Estado. São 50 anos de dúvidas.



Fernando Feilix (26/09/86)

Uma empresa aérea de mais de meio século, que superou altos prejuízos, mas que ainda não venceu o grande obstáculo: o fato de ser estatal

O velho problema de ser estatal

O problema da Vasp é que, sendo empresa estatal, não tem sua diretoria substituída cada vez que muda o governador de São Paulo, e é justamente nessa ocasião que a empresa tradicionalmente tem perdido suas grandes oportunidades. O próprio Angarita reconhece que, quando terminou o governo Maluf-Marín e começou sua gestão, estava tudo pronto e negociado para que a Vasp firmasse um contrato com a SAS, empresa escandinava, pelo qual faria a continuação dos vôos que terminam no Galeão, prolongando-os até Santiago do Chile e Montevideo. Mas, aproveitando a época de transição na empresa paulista, a Varig conseguiu essa linha. E não é caso único, garantem os comandantes, lembrando que numa outra transição, de Laudo Natel para Maluf, a Vasp, que tinha tudo pronto para assumir a Cruzeiro do Sul, viu aquela empresa ser incorporada à Varig, como no passado já tinha acontecido, de forma idêntica, com a Panair.

Além da descontinuidade administrativa, o fato de ser estatal tem valido à Vasp a Má vontade ostensiva de certas áreas do Ministério da Aeronáutica, que há não muito tempo anunciava que, enquanto não for privatizada, a empresa paulista não terá as linhas internacionais com que sempre sonhou.

Longarina, o azar

Entre os mais antigos comandantes da Vasp, comenta-se que o azar da empresa começou há muito tempo, com as longarinas do Viscount. É que por causa de acidentes ocorridos em outros países com esse tipo de avião, que a Vasp usava nos vôos entre São Paulo e Rio, o fabricante descobriu que tinha surgido um problema de fadiga de metal nas longarinas, e repentinamente houve determinação a nível mundial para que os Viscount não mais voassem.

A Ponte Aérea passou então a ser operada pelos Electra, de propriedade da Varig, que não só detém todos os equipamentos desse tipo como também ficou com uma grande fatia da linha, maior ainda a partir da absorção da Cruzeiro.

O tempo passou, os Electra que já eram aviões antigos, envelheceram ainda mais, mas nunca se conseguiu que fosse feita sua substituição por jatos modernos. "No governo Paulo Egydio, a Boeing chegou a colocar um '737' à disposição, para provar que ele pousava com muito mais segurança que o Electra na curta pista de Santos Dumont", lembra um

comandante da Vasp, mas o DAC impediu esses vôos de demonstração. Eles acabaram sendo feitos recentemente, lembra um assessor da diretoria da Vasp, que em abril último assistiu a 18 pousos e decolagens do novo Boeing-737-300 em Santos Dumont, em demonstrações para provar que usa muito menos pista do que o Electra.

Substituição a vista

Hoje, ninguém mais tem dúvidas de que a era do Electra acabou e esse

não fazem barulho incômodo, mas evidentemente o custo operacional será maior do que o do Electra, já amortizado há mais de uma década. E ele acredita na elegância da Varig, que segundo ele não discordou de discutir o assunto na Conac, a conferência sobre aviação comercial que se realiza no Rio de Janeiro, e certamente não vai defender a tese de que sua imensa participação nessa linha deve ser mantida. Mas os antigos funcionários da Vasp acham que o presidente da empresa está sendo um pouco ingênuo.

há vários anos transporta calçados e equipamento eletrônico de Manaus para o Panamá e Estados Unidos. Mas cada vez que a empresa pretende uma linha internacional, vê frustrada sua intenção. Ainda no governo Maluf, quando o então governador voou para o Paraguai num avião da Vasp e pediu a concessão de uma linha, ela foi dada, mas para a TAM, em mais uma decepção para São Paulo.

Mais recentemente, começaram os vôos charters da Vasp para Aruba, Curaçao e para o Sul dos Estados Unidos, e Angarita diz que deseja transformá-los em linha regular para poder comercializar diretamente as passagens, para usar os porões no transporte de carga e, principalmente, para trazer o turismo receptivo. Ele deveria defender essa tese na semana passada, perante a Conac, mas num gesto elegante, comentou, os diretores das empresas concorrentes e o diretor-geral do DAC, brigadeiro Waldyr Fonseca, adiaram para a terça-feira desta semana sua conferência, por causa dos problemas que enfrenta em São Paulo com a greve da Vasp.

A posição da empresa

Com 35% do mercado aéreo nacional e transportando mensalmente quase 15 mil passageiros, a Vasp tem uma grande frota padronizada de Boeing-737, nas versões "200" e "300", da última das quais recebe mais três aviões, até dezembro. Tem também tri-reatores Boeing-727-200 e também Airbus e, nesse governo, pelo menos, não se cogitou de privatizar a empresa.

A Vasp tinha mais nove Airbus encomendados, mas com o mercado desaquecido, a diretoria atual fez um estudo do contrato, inclusive com advogados franceses, e descobriu que não havia penalidade prevista no caso do rompimento do contrato, e cancelou-o. Angarita livrou-se também de três Boeing-727-200, arrendados para o Exterior, depois de verificar que não eram adequados, por serem de custo operacional alto e não operarem na maioria dos aeroportos do Oeste, onde a Vasp tem sua principal fatia de mercado.

A substituição de um "727" por um "737", garante Angarita, economiza 100 mil dólares mensais, apenas com combustível. Em três anos economizou-se 7,2 milhões de dólares e por isso ele refuta as críticas de que o acusam por ter arrendado os aviões. Ele não os quer ainda hoje, com o mercado quente.

2º Clichê

Sem acordo, greve chega ao 16º dia

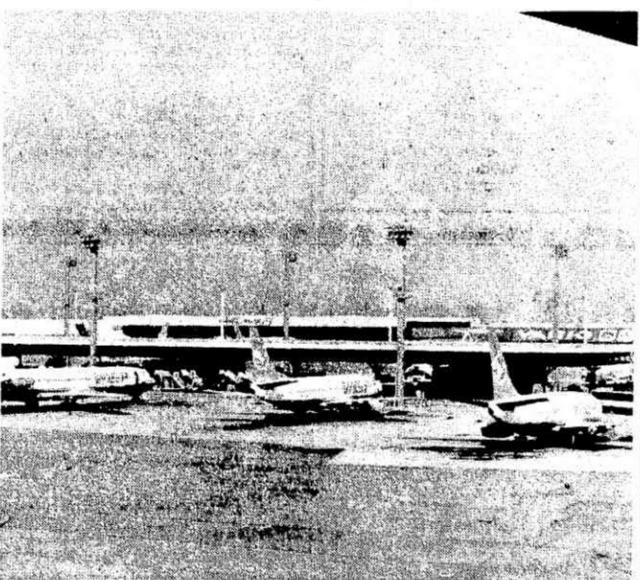
A diretoria da Vasp, em reunião ontem à tarde, manteve sua disposição de somente discutir as reivindicações salariais dos comissários em greve, caso haja uma volta definitiva ao trabalho. Cerca de 200 comissários, enquanto isso, participavam de uma assembleia, na sede do sindicato da categoria, aguardando inutilmente a chegada de uma resposta positiva às sugestões que encaminharam na noite de sexta-feira à empresa, entre elas a retomada parcial de trabalho por algumas tripulações. Como não houve acordo, a greve entra hoje no seu 16º dia.

O superintendente de Recursos Humanos da Vasp, Roberto Gouveia Quartim, desmentiu que o presidente da empresa, Antônio Angarita fosse o autor da proposta em que os comissários dariam "prova de boa vontade", permitindo que dez tripulações voltassem ao trabalho, durante 48 horas, fazendo vôos de ida e volta a São Paulo. Durante este tempo, sem interferência direta do sindicato, quatro representantes dos comissários reiniciariam as negociações com uma comissão da Vasp, pedindo também o cancelamento das demissões e punições à liderança sindical.

Continuando o esquema iniciado quarta-feira, de retomada parcial de vôos, a Vasp informou que ontem mais nove aviões da empresa decolaram — cinco de São Paulo, dois de Curitiba, um do Recife e um do Rio. De Guarulhos, às 11 horas, seguiu para Brasília um vôo com seis passageiros, enquanto, às 12 horas, decolou para Curitiba um avião com 57 passageiros.

De acordo com a Vasp, os aviões que estão saindo de São Paulo foram comissários recém-contratados, todos com carteira de vôo. Os grevistas, porém, não acreditam que eles sejam recém-contratados, mas, sim, "fura-greves". O fato é que os novos contratados ainda não foram vistos em Cumbica. Os grevistas afirmam que esses comissários têm entrada através da Base Aérea, sem uniforme, e trocam de roupa dentro do avião, "para não serem reconhecidos pelos companheiros em greve".

A assessoria de imprensa da Vasp informou que, na sexta-feira, gerentes de base de todo o País entregaram um documento para Antônio Angarita, com 3.342 assinaturas, fazendo um apelo para os grevistas retornarem ao trabalho.



Benedito Salgado (18/09/1986)

Aviões modernos, uma providência que ajudou

avião, desativado quase no mundo inteiro há vários anos, deverá ser substituído na Ponte Aérea. A grande discussão que se trava agora sobre o futuro da linha — de dois milhões de passageiros anuais e cujo crescimento é de 15% ao ano — é sobre o equipamento que será usado e sobre o rateio. O presidente da Vasp, Antônio Angarita, lembra que um Electra leva 112 passageiros, enquanto um Boeing, na versão usada no Brasil, transporta 132. A segurança é muito maior, o conforto também, insiste ele, os jatos modernos

Internacionais, não

Mas é o próprio Angarita quem confessa que a discussão a respeito das linhas internacionais é outra questão, e lembra que o presidente da Varig afirmou que lutará, enquanto for vivo, para que a Varig seja a única empresa a voar para o Exterior com a bandeira brasileira. Angarita diz que entende essa posição, mas luta contra ela. Há muito tempo que a Vasp faz vôos cargueiros para o Exterior, afirma, ("ainda com os velhos DC-4 voava para a Argentina") e

Mais de 1 bilhão de prejuízo

RIO
AGÊNCIA ESTADO

O assessor econômico do Departamento de Aviação Civil (DAC), William Seraick, disse ontem que a Vasp "é deficitária". Reconheceu que nos últimos anos ela se recuperou, depois de ter prejuízos até 1982, mas seu desempenho este ano já está comprometido pela greve dos comissários. "O grande problema da Vasp é a descontinuidade administrativa, que gera várias consequências negativas, afetando desde a programação de linhas à política de reequipamento" — acrescentou.

Seraick citou o caso do avião Airbus: o modelo comprado, o B-2, não é conveniente para a empresa, mesmo agora, que ela planeja vôos internacionais. No Airbus escolhido, o tanque central tem um raio de ação pequeno, mas a atual administração precisa de um avião em condições de ser utilizado para vôos

longos. Esse modelo não é capaz de fazer a ligação Rio-Caracas-Miami. Já o comprado pela Varig, o B-4, tem capacidade para isso, o que permite mais economia e melhor rendimento operacional.

Por falta de continuidade em sua administração, a Vasp teve também problemas no ano passado, que lhe causaram prejuízos, segundo especialistas em transporte aéreo. A empresa não acreditou na recuperação econômica do País e, em função de um planejamento excessivamente cauteloso, arrendou alguns aviões para empresas estrangeiras. E depois perdeu o primeiro lugar em pontualidade e a boa colocação em regularidade.

O prejuízo da Vasp com a greve, para Seraick, já passou de Cz\$ 1 bilhão, mas ele preferiu não fazer maiores comentários, dizendo apenas que "o governo paulista deve ter razões para não atender às reivindicações".

Em discussão, o futuro das linhas internacionais

HÉLIO CONTREIRAS

A IV Conferência da Aviação Comercial (Conac), que será encerrada terça-feira, no Othon Palace do Rio, tem, segundo o ministro da Aeronáutica, brigadeiro Octávio Moreira Lima, o objetivo de "apresentar subsídios para as novas diretrizes do transporte aéreo brasileiro".

A atual política de aviação internacional — que deu à Varig a exclusividade dos vôos internacionais e de longo curso e à Cruzeiro, os vôos da América Latina — foi adotada em 1973, durante o governo Médici, "de cima para baixo, sem que houvesse uma consulta aos diversos segmentos do transporte aéreo ou uma avaliação mais profunda das aspirações do setor".

O ministro disse que a reivindicação da Vasp e Transbrasil de realizar vôos internacionais regulares é um dos pontos da conferência, mas que, segundo ele, exigirá estudos profundos "para que as decisões sejam baseadas na realidade da aviação brasileira".

O brigadeiro lembrou que a questão não poderia ser objeto de uma decisão unilateral do Brasil, porque envolve acordos bilaterais, que terão de ser revisados se o governo brasileiro tomar a iniciativa de colocar novas empresas na aviação internacional. A maior parte dos acordos só permite que mais de uma empresa brasileira opere no seu mercado, critério que prevê a reciprocidade.

A Vasp e Transbrasil já realizam vôos charters (fretados), que poderão

ser transformados em vôos regulares, dependendo de avaliação a ser feita pelo Ministério da Aeronáutica. Há possibilidade de ambas receberem concessão para a realização de vôos internacionais regulares em caráter experimental, e, atestando a capacidade de realizá-los, obterem a confirmação definitiva.

Na sua palestra na Conferência da Aviação Comercial, o presidente da Varig vai dar ênfase ao papel da iniciativa privada no transporte aéreo.

Já o diretor da empresa, Rubel Thomas, destacou os investimentos feitos pela Varig não só em tecnologia, especialmente informática, mas também em infra-estrutura. Ele lembrou que a Varig tem 128 escritórios "nos cinco continentes e nossa infra-estrutura não deixa nada a desejar às de outras empresas, como a Lufthansa". "Enquanto a infra-estrutura montada no Exterior custa 11 milhões de dólares, por mês, os serviços são executados por cerca de dois mil funcionários."

Em 1975, quando a Varig adquiriu o controle da Cruzeiro do Sul (que estava em crise), o total da participação de ambas na aviação doméstica brasileira era de 53%, mas, para que as duas companhias aéreas ficassem com a exclusividade dos vôos internacionais — os de longo curso com a primeira e os regionais (da América Latina) com a segunda —, o limite de participação das duas na aviação doméstica passou a ser de 40%.

Segundo alguns especialistas em transporte aéreo, "a mais beneficiada

com adoção desse critério foi a Transbrasil", informação que é contestada pela empresa presidida pelo comandante Omar Fontana (cuja "capacidade de trabalho e dinamismo empresarial" são constantemente assinalados por técnicos do Departamento de Aviação Civil).

Para o chefe de planejamento do Departamento de Aviação Civil (DAC), brigadeiro Paes e Barros, "a IV Conferência de Aviação Comercial tem alcançado seu objetivo de avaliar a situação do transporte aéreo do País, correspondendo à expectativa".

Varig

O presidente da Varig, Hélio Smidt, que fará uma palestra na Conac, na terça-feira, refutou a argumentação da Transbrasil de que a empresa que dirige exerce o monopólio dos vôos internacionais de longo curso. "Esta palavra monopólio já está se tornando demasiadamente cansativa. Todo brasileiro sabe que se quiser usar o transporte aéreo para qualquer parte do mundo tem mais de uma empresa para fazê-lo."

Ao falar a O Estado de S. Paulo, o empresário disse que o "monopólio é algo que compete e só pode ser exercido pelo Estado neste setor, mas pegaram esta palavra pesada para fazer sensacionalismo, para impressionar, porque só este pode ser o objetivo de quem a usa".

Para Smidt, "o que existe é uma situação realmente de exclusividade, mas que está baseada em uma política adotada pelo próprio governo, a exemplo do que ocorre em diversos outros

países, e com base nas necessidades do transporte aéreo".

O presidente da Varig disse que "a empresa privada tem um papel e uma responsabilidade relevantes no transporte aéreo, tanto na aviação doméstica quanto na internacional, com a exigência de grandes investimentos, que não devem ser feitos com a dependência do dinheiro do governo, que, na verdade, é da sociedade brasileira, devendo ser inspirada em critérios realistas".

Transbrasil

O diretor-presidente da Transbrasil, Humberto Barreto, disse que nem a empresa que dirige nem a Vasp pretendem tomar o lugar da Varig no mercado internacional do transporte aéreo, mas sim participar do seu crescimento. Ao falar a O Estado, ele lembrou que 95% dos passageiros de vôos internacionais apoiam a abertura do mercado internacional para a Transbrasil e Vasp, segundo pesquisa realizada nos aeroportos, inclusive do Rio e de São Paulo.

"Nós não queremos tirar um parafuso sequer da Varig. Pretendemos, apenas, fazer vôos internacionais regulares com base no crescimento da aviação. Em 1965, quando a Varig recebeu 'de graça' os vôos da Panair, havia três frequências semanais para a Europa. Hoje, há três vôos diários da Varig para a Europa, o que mostra o crescimento da aviação internacional", acrescentou Barreto.

Ele disse que "o monopólio de vôos internacionais exercido pela Varig é um caso único no mundo de um monopólio de uma empresa privada em uma eco-

nomia de mercado". E argumentou que "ao invés de pretenderem tirar espaço da Varig na aviação internacional, o que a Transbrasil e Vasp querem é participação. Para o diretor da Transbrasil, tanto sua empresa quanto a Vasp têm condições de realizar vôos internacionais regulares, recordando os vôos já realizados pela Transbrasil para o Egito e a Arábia Saudita, que demonstram ter a empresa condições de participar da aviação internacional e corresponder às novas exigências operacionais."

"Nós pretendemos a transformação dos nossos vôos charters em vôos regulares, para Orlando, na Flórida, por exemplo. Pretendemos, ainda, fazer vôos de Brasília para Washington, duas ou três vezes por semana. O vôo para Orlando poderia ter sua origem no Rio, São Paulo ou outra cidade brasileira, dirigindo-se para Manaus, onde seria internacionalizado, e de lá seguindo para Orlando e Washington".

VASP

O futuro da Vasp não preocupa o professor da Fundação Getúlio Vargas, Antônio Angarita, presidente da empresa. Otimista investido, ele acredita que o próximo presidente da Vasp será "muito melhor" do que ele, mas, mais reticente quando lhe perguntam se será um presidente indicado por Antônio Ermírio ou por Paulo Maluf. "A Vasp tem presidentes de altíssimo nível — relembra —, um Faria Lima, um Luiz Rodovil Rossi, um brigadeiro Pamplona, e apesar de todas as maelas que sempre atribuíram a ela, é uma empresa que ao longo de 50 anos só fez cres-

cer, ampliar-se, ganhar em eficiência e em modernização".

Angarita nega que tenha como ponto de honra deixar a empresa com uma linha internacional consolidada. "Não sou eu quem quer isso — afirma —, é a Vasp que faz por merecer essa linha, que tem tudo para ser uma grande operadora internacional." E essa linha não é seu único projeto. Já viabilizada economicamente, a empresa deve melhorar em muito sua rentabilidade, com o desenvolvimento de sua malha Oeste e a criação de novas linhas ponto a ponto, que economizam escalas onerosas, pois é no pouso e na decolagem que os jatos consomem grandes quantidades de combustível.

Na malha Oeste, a ideia é passar a pousar em Vilhena e em Nova Floresta, enquanto os vôos ponto a ponto irão substituindo gradativamente os antigos "pirga-pirga" ao longo do Litoral. Hoje, a Vasp já possui vôos diretos entre São Paulo e Recife, entre São Paulo e Salvador e está voando, também sem escalas e com Airbus, de São Paulo para Porto Alegre.

A criação de conexões favoráveis para os usuários e outro projeto em andamento, acrescenta Angarita, resultando que com êxito sucesso comercial, a Vasp voltou a operar em Vilhena, de onde saem vôos diretos para diversos capitais. Com tudo isso, conclui, "não é uma greve, embora muito prejudicial, que vai sacrificar o futuro da empresa aérea que para ela, deve ser motivo de orgulho para todos os paulistas".

(Agência Estado Rio)