

DECOLAGEM EM VÔO DUPLO

Sob as bênçãos do governo, Varig e TAM unem esforços para sair do atoleiro

Marcelo Carneiro

De um lado, um gigante atolado em dívidas que beiram 3 bilhões de reais. Do outro, uma companhia mais bem estruturada, mas que, a cada decolagem, mal consegue encher metade dos assentos de suas aeronaves. Abatidas por uma crise que afeta o setor mundialmente e que, no Brasil, atingiu seu momento mais agudo, as duas principais empresas aéreas do país decidiram juntar forças. Na semana passada, sob as bênçãos do governo federal, Varig e TAM assinaram um protocolo de entendimentos para a criação de uma nova empresa, que poderia resultar de uma fusão. O acordo veio em boa hora. Duas semanas atrás, a Varig teve um Boeing arrestado em Paris, por não honrar dívidas de uma operação de leasing, o aluguel de seus aviões. Foi o fundo do poço para a maior companhia da América Latina, que, apesar do tamanho, nunca esteve tão perto da quebraadeira. Já a TAM amargou um prejuízo de 619 milhões de reais entre janeiro e setembro do ano passado. O acordo só deve ser sacramentado em junho e, pelo menos por enquanto, não há previsão de aporte de novos recursos, estatais ou privados.

A solenidade de assinatura do protocolo, porém, mostrou que o governo

faz questão de apadrinhar esse casamento. Dois ministros — Luiz Fernando Furlan, do Desenvolvimento, e José Viegas, da Defesa — e o comandante da Aeronáutica, tenente-brigadeiro Luiz Carlos Bueno, prestigiaram a cerimônia. Furlan foi categórico ao afirmar que o BNDES, sob seu comando, “não atuará como um hospital de empresas”, rejeitando a hipótese de novos financiamentos. Mas é óbvio que a solução para as dívidas passará por negociações em Brasília. Entre os principais credores da Varig estão o Banco do Brasil e a BR Distribuidora. Parte desses problemas financeiros se deve ao fato de que a aviação é uma operação comercial de alto risco. O custo de manutenção das aeronaves é elevado, a oscilação do preço do petróleo sempre preocupa e qualquer abalo na economia gera a diminuição do número de passageiros. No caso das companhias brasileiras, que têm receita em reais e 40% das despesas em dólares, o problema torna-se dramático. Como o Planalto vê com bons olhos a fusão, resta saber de que forma apoiará a concretização do acordo.

MARCO ANTONIO TEIXEIRA/AG. O GLOBO



Apesar do empenho em ajudar a encontrar saídas para a crise das empresas aéreas, o governo pouco falou sobre um dos aspectos mais importantes de uma fusão desse porte: os benefícios aos passageiros. Juntas, Varig e TAM dominarão mais de 70% do mercado de vôos domésticos — uma concentração pesada, o que poderia representar o fim de uma saudá-



GUSTAVO MIRANDA/AG. O GLOBO

GIGANTE NO AR

vel guerra entre as companhias por tarifas reduzidas e melhores serviços. Há dois anos, o governo liberou os preços, e hoje as empresas ainda enfrentam a concorrência da novata Gol, que segue a filosofia de custos baixos e bilhetes baratos, uma tendência em alta no mundo da aviação nos últimos anos. "Se a fusão for aprovada, as duas principais companhias vão parar de competir, e isso é grave", avalia o economista Claudio Considera, ex-secretário de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda.

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) acredita, no entanto, que a concentração, por si só, não representa uma ameaça aos interesses dos usuários. Apesar dos temores, a avaliação de especialistas do setor é que o crescimento, em todo o mundo, das empresas com tarifas mais baixas se tornou um obstáculo à concentração. "No Brasil, a Gol já tem uma boa fatia do mercado e é a única que está crescendo", diz o consultor em aviação Paulo Sampaio. Se a guerra de preços continuar, poderá haver redução no número de linhas e rotas. Menos ofertas e opções nunca são

► Juntas, TAM e Varig dominariam 70% do mercado de vôos domésticos

► A nova empresa teria 218 aeronaves, quase quarenta a mais que a italiana Alitalia

► As duas companhias registraram grandes prejuízos, mas a situação da Varig é bem mais difícil. O patrimônio líquido da empresa já é de 1,5 bilhão de reais negativo

► Analistas de mercado calculam que, com a fusão, a redução de custos das duas companhias poderia chegar a 80 milhões de dólares por ano

uma boa notícia para o consumidor. Hoje, uma viagem de São Paulo ao Recife pode custar 425 reais pela Varig, 412 pela TAM ou 361 pela Gol, que ainda oferece melhores condições de pagamento. Em compensação, o vôo nas duas principais companhias é sem escalas e dura 45 minutos menos que pela Gol, na qual o passageiro terá de parar

no Rio de Janeiro e em Salvador.

Outro aspecto da fusão que causa dúvidas nos analis-

tas é se, de fato, duas companhias como Varig e TAM, com culturas empresariais tão distintas, poderão resultar em uma só companhia. Na Varig, por exemplo, o problema está na gestão da empresa pela Fundação Ruben Berta, dona de 87% das ações. Composta de um colegiado de 200 funcionários que elege membros para um conselho curador, a fundação sempre imprimiu um tom de corporativismo na solução dos problemas financeiros da companhia. Todas as tentativas anteriores de saneamento esbarraram na resistência à adoção de medidas mais duras, como demissões. É bom lembrar que, como o próprio nome indica, no momento tudo não passa de um protocolo de intenções. No ano passado, a fusão entre a Companhia Siderúrgica Nacional e a indústria anglo-holandesa Corus foi dada como certa. Meses depois, os executivos das duas empresas anunciaram o rompimento do noivado. ■

Aviões das duas empresas: concentração do mercado preocupa