

TAP estuda comprar aviões para entrar no capital da Varig

Plano da empresa é adquirir os aparelhos das empresas de leasing e repassá-los à Varig

WILTON JUNIOR/AE-30/7/2003

Jair Rattner

ESPECIAL PARA O ESTADO
LISBOA

Mesmo sem ficar com a empresa de logística e transporte de carga VarigLog, a empresa aérea portuguesa TAP não desistiu de entrar no capital da Varig. A afirmação foi feita ontem pelo presidente da TAP, o brasileiro Fernando Pinto, analisando a decisão da Varig de vender a VarigLog para o fundo americano Matlin Patterson.

Como forma de viabilizar a Varig, a TAP tinha acertado a compra das subsidiárias VarigLog e a Varig Engenharia e Manutenção (VEM). Mas os portugueses acabaram ficando apenas com a empresa de manutenção. “A área de manutenção da Varig tem aproximadamente o mesmo faturamento que a da TAP. A da TAP fatura anualmente € 200 milhões, e a VEM, US\$ 200 milhões. No entanto, a TAP está com sua capacidade de ampliação esgotada, por falta de espaço, enquanto a Varig Engenharia e Manutenção tem grande capacidade de crescimento”, disse Fernando Pinto.

Segundo Michael Conolly, diretor financeiro da TAP, o fato de a Varig ter optado por vender a empresa ao fundo americano permitiu à empresa Aero LB – criada pela TAP, por investidores de Macau e pelo fundo brasileiro Stratus – ter um lucro de US\$ 7,6 milhões. “Quando adquirimos as duas empresas, estabelecemos um preço de US\$ 24 milhões pela Varig Engenharia e Manutenção e de US\$ 38 milhões pela VarigLog, com uma multa de US\$ 12 milhões caso a Varig optasse por vender as empresas a outros. Como a operação foi fechada às pressas, demos um



OFICINA – TAP pode repassar para a Varig Engenharia e Manutenção (VEM) alguns serviços que não consegue atender na Europa

prazo de um mês para que a Varig pudesse tentar outras ofertas mais altas. Como a opção da Varig foi vender ao fundo americano, nós vamos receber de volta US\$ 45,6 milhões.”

Segundo Conolly, o plano da TAP para a recuperação prevê a compra pela empresa portuguesa dos aviões que estão a serviço da Varig e entrar com esses ativos como capital. Com isso, o dinheiro do fluxo de caixa, que hoje é usado para pagar o leasing, seria utilizado para pagar as dívidas.

Atualmente, todos os aviões

que se encontram a serviço da Varig estão sob contratos de leasing. Conolly diz que apenas 80% seriam adquiridos segundo esse plano – alguns não estão em condições de voar e outros já teriam sido vendidos.

Com a aprovação dessa primeira fase do plano de recuperação, a Varig poderia ganhar dois anos de proteção em relação aos credores. No entanto, Conolly acredita que a companhia brasileira não pode esperar tanto tempo para fazer a sua reestruturação, uma vez que é deficitária.

O projeto português para a Varig Engenharia e Manutenção é de aumentar a parcela do trabalho para terceiros. “Neste momento, a VEM tem 80% do seu trabalho para a Varig e 20% para outras empresas”, afirma Jorge Sobral, diretor da área de manutenção da TAP, nomeado administrador não executivo da VEM.

“Trabalhamos com dois cenários. Num deles, o mais positivo, manteríamos a Varig e poderíamos ter um crescimento de 7% ao ano. No mais negativo, em que a Varig deixaria de

existir, prevemos que a VEM alcançaria lucros em três anos”, afirmou Sobral.

Como a TAP tem clientes na sua área de manutenção que não consegue atender, algumas das encomendas passariam para a companhia brasileira. Além disso, as duas empresas são complementares: a Varig tem mais experiência em aviões da americana Boeing e a TAP é considerada uma das melhores empresas em manutenção dos aviões europeus Airbus. ●