

Gol fica mais perto da líder TAM

Com a compra da Varig, a Gol fica a 2,5 pontos percentuais da rival

Mariana Barbosa

Com a aquisição da Varig, o agora Grupo Gol está a 2,50 pontos percentuais da TAM e, segundo analistas, não tardará a se transformar em líder. A TAM tinha 47,33% em fevereiro, ante 44,83% de Gol mais Varig.

Desde que foi lançada, em janeiro de 2001, a Gol cresce bem acima da média do setor. Em 2006, a empresa cresceu 47,5%, ante 30% da TAM. Nem mesmo o acidente com o Boeing, que ao se chocar com o jato Legacy, provocou a morte 154 pessoas há seis meses, abalou os resultados da companhia.

“Quando a Gol se transformará em líder vai depender do ritmo de expansão da frota da Varig”, afirma o consultor Paulo Bittencourt Sampaio, que em janeiro, quando a diferença estava em 8,8 pontos percentuais, previu que a Gol ultrapassaria a TAM em dezembro deste ano. “A Gol levou seis anos para conseguir o que a TAM conseguiu em 30”, disse Sampaio. Em janeiro, a Gol transportou 1,6 milhão de passageiros por quilômetro pago, praticamente o mesmo volume transportado pela TAM em janeiro 2006, ano em que comemorou 30 anos.

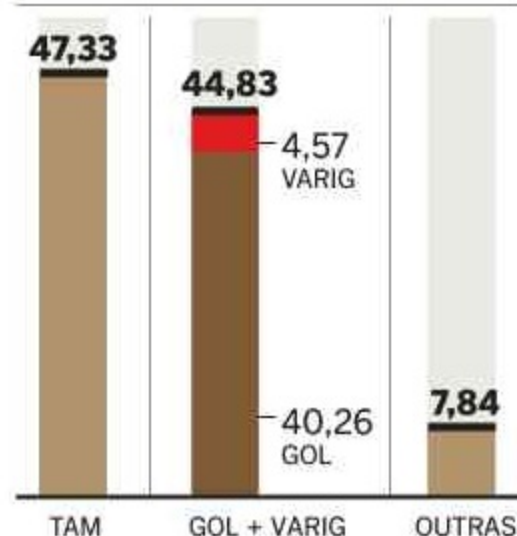
Para Sampaio, a expansão da Varig no mercado doméstico pode não ser tão rápida, pois a Gol terá de destinar parte dos novos aviões para as rotas internacionais. Caso não sejam retomadas até julho, a Varig perde as concessões internacionais.

Para Sampaio, a maior concentração de mercado nas mãos de Gol e TAM, ainda que com três bandeiras, dificultará ainda mais a vida das pequenas companhias. “A terceira empresa, seja ela qual for, terá muitas dificuldades”, diz Sampaio.

GOL MAIS PERTO DA TAM

A participação das companhias aéreas no mercado doméstico em fevereiro de 2007

EM PORCENTAGEM



FONTE: ANAC

INFOGRÁFICO/AE

Na avaliação do consultor, é difícil prever qual será essa terceira força – se OceanAir ou BRA. “Não podemos descartar ainda uma possível entrada da LAN no mercado brasileiro, sobretudo se houver alteração na lei que prevê aumento de participação para capital estrangeiro no setor”, afirma.

Para Sérgio Lazzarini, professor do Ibmec-SP e especialista em aviação, a compra da Varig pela Gol é ruim para o passageiro. “A Gol está comprando as concessões, que são o ativo mais valioso da companhia, e não a marca Varig. Essa é uma excrescência do modelo regulatório brasileiro. Concessão é um bem público, não pode ser vendida. O correto seria liquidar a Varig e leiloar a concessão”, diz ele. “Poderia ter havido um processo mais transparente na distribuição dessas concessões para evitar concentração e não prejudicar o consumidor.”

COLABOROU PATRÍCIA CANÇADO



MERCADO EXTERNO – A Gol tem prazo até julho para retomar as rotas internacionais da Varig

Fundo não investiu na empresa

Matlin Patterson falava em ficar 5 anos na companhia

Apesar de todos os esforços para salvar a Varig, a companhia não decolou. Desde que foi adquirida pela VarigLog e pela Volo, em julho do ano passado, com capital do fundo de investimentos americano Matlin Patterson, a nova Varig não passou de uma promessa.

A companhia tentou fugar o passageiro pelo bolso, com descontos nas passagens, e também pelo estômago, com serviço de bordo que incluía hambúrguer de picanha e sorvetes. Mas com a falta de opções de destinos e frequências, a participação de mercado nunca passou de 5%.

Fontes do setor revelam que

a companhia estava perdendo cerca de US\$ 20 milhões por mês. O grande problema da empresa era a falta de aviões. Durante os quatro meses primeiros meses após o leilão, os novos controladores diziam que não conseguiam avião pois a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) estava demorando para conceder o certificado de homologação de empresa aérea, o Cheta. O documento saiu em dezembro, mas os aviões e os investimentos prometidos não apareceram. Por essa época, o fundo Matlin – que inicialmente falava em ficar no negócio por cerca de cinco anos – já tinha decidido não mais apor-

tar recursos. A intenção era vendê-la para um investidor que fosse também operador.

“Desde que a Varig foi comprada, o mercado não ouviu nenhuma estratégia clara do que seria feito para reerguê-la. A nova Varig ficou perdida. Ela não tinha credibilidade e por isso não conseguia crédito para fazer leasing de aviões”, diz a analista de aviação do Banco Brascan, Mel Fernandes.

Para o professor do Ibmec-SP Sérgio Lazzarini, os investidores nunca mostraram comprometimento com o negócio. “Eles queriam mesmo era a VarigLog.”

Júnior foi eleito pelo pai, Nenê, para criar a Gol

Constantino de Oliveira Júnior, 38 anos, foi o filho escolhido pelo pai, o empresário Constantino de Oliveira, o Nenê, para comandar a criação de uma companhia aérea de baixo custo. Em seis anos, Júnior transformou a Gol numa das empresas que mais crescem e lucram no País. Em 2005, ele e os outros três irmãos – Henrique (35), Ricardo (43) e Joaquim (41) – estrearam na lista dos bilionários da revista Forbes, com uma fortuna pessoal de US\$ 1,1 bilhão cada um.

Apesar do sucesso retumbante dos negócios, pessoas próximas a Júnior dizem que ele ainda é um sujeito simples e trabalhador. É um empresário reservado, pragmático e do tipo avesso a badalações. O dono da Gol raramente voa na companhia aérea. Prefere usar um jato da empresa de táxi aéreo da família para se deslocar.

Ele aproveita a vida fazendo esportes, sua grande paixão. O empresário corre, faz trilha de mountain bike e já foi vice-campeão sul-americano de Fórmula 3 e competidor na Fórmula 3000. Seu hobby atual são as corridas de Porsche. Em 2006, ele chegou a participar duas vezes da Copa GT3. Neste ano, prometeu participar de todas as provas – inclusive, já venceu a primeira delas.

“Ele é caladão. Chega, corre e vai embora. Tem um assessor que cuida das coisas pra ele”, diz um corredor. Para um amigo, o esporte é onde ele libera o stress do trabalho. “Só assim ele agüenta a pressão da aviação. O Júnior tem o total controle da situação. A vida dele não é fácil”, diz o publicitário Fico Meireles, que atendeu a conta da Gol durante seis anos.

Segundo Meireles, o que mais impressiona na personalidade de Júnior é a inteligência e a segurança. “A família é parecida. O pai e os irmãos são muito inteligentes também”, diz Meireles. “Eles podiam ser uns chatos, mas não são. Eles andam em carro blindado, mas sem segurança. É uma família unida também.”

Aos domingos, a família Constantino frequenta a Sociedade Hípica Paulista. Não é raro encontrar todos reunidos almoçando no clube.

Júnior vive em São Paulo desde 1994. Ele nasceu em Patrocínio (MG), mas foi criado em Brasília. ● PATRÍCIA CANÇADO