VASP insiste na compra de aviões

Da sucursal de BRASÍLIA

A VASP voltou a solicitar ao Ministério da Aeronáutica, por intermédio da sua Comissão de Coordenação do Transporte Aéreo Civil — Cotac — nova autorização para comprar, nos Estados Unidos, cinco aviões Boeing — três 737 super advanced e dois 727-200 — com base no preço oferecido pelo fabricante há dois anos.

Baseada no preço e em outras vantagens, a VASP considera essa compra interessante tanto para ela como para o País e apresentou uma fórmula para conseguir a aprovação do seu pedido — que depende não só da Cotac como do ministro da Aeronáutica — que segundo a empresa, não onerará a balança de pagamento com evasão de divisas.

O pedido da VASP consiste na compra de mais dois aparelhos 727-200 — idênticos aos dois adquiridos no ano passado e que já estão operando em duas rotas diferentes — para entrega imediata que lhe custariam, com base no preço da opção de compra recebido da Boeing, cerca de 315 milhões de cruzeiros. Em contrapartida, a companhia venderia no mercado internacional dois dos seus Boeing 737, com turbina traço nove, tendo em vista a sua grande procura e que deverá render à VASP 135 milhões de cruzeiros pelos dois.

Já os três Boeing 737 super advanced a VASP irá comprá-los ainda de acordo com seu pedido, pelo preço oferecido há dois anos. Para aproveitar essa vantagem e mais a da entrega imediata — a Boeing, em face do grande número de pedidos, está levando de 15 a 18 meses para entregar uma aeronave desse modelo — a VASP pretende alugar, imediatamente, pelo prazo de um ano, os três 737 no mercado internacional. Só depois disso é que eles viriam a ser operados no Brasil. Por esse arrendamento, a companhia brasileira receberia mensalmente 2 milhões e 250 mil cruzeiros de cada aeronave e mais 1.800 cruzeiros para cada hora de vôo. Argumentou a diretoria da VASP, nesse seu novo pedido que, dessa forma, a empresa e o País economizariam 144 milhões de cruzeiros, tendo em vista a diferença de preço da opção oferecida pela Boeing e a do mercado atual.

Hoje, a frota da VASP é composta de 24 aviões Boeing, sendo 22 do modelo 737 — cada um com capacidade para levar 109 passageiros — e dois do modelo 727-200, com 152 lugares. Dois dos 737 a VASP emprega para o transporte de carga e os 20 restantes de passageiros. Levando-se somente em conta os aparelhos destinados ao transporte de passageiros, a VASP participa do mercado com 2.484 assentos. Sem contar os três 737 que pretende adquirir e que só os utilizará dentro de um ano, e os dois que pretende vender após receber os dois novos 727-200, a empresa paulista continuará com o mesmo número de aviões, mas com um acréscimo de 84 lugares na oferta de assentos. Esse acréscimo é decorrente da diferença de assentos entre os 737 (109) e os 727-200 (152). Isso representará um aumento de 3,3 por cento, aproximadamente, na sua ofeerta atual.

Falta de investimentos traz ameaça de crise financeira

ANTONIO CARABALLO

Sem acesso aos financiamentos com juros subsidiados desfrutados por suas concorrentes, a Vasp poderá entrar em grave crise financeira nos próximos cinco anos, caso seu acionista majoritário — o governo do Estado — continue se abstendo de aplicar na companhia, em virtude do delicado equilíbrio financeiro enfrentado pelo Tesouro estadual. Em 1976, a empresa gastou quase 10 milhões de cruzeiros em despesas financeiras. Este ano, esse montante pulou para 90 milhões, em função das altas taxas de juros encontradas pela Vasp no mercado financeiro.

As prestações de um total de 23 aviões comprados nos últimos dez anos estão vencendo. O final do pagamento dos sete aparelhos recebidos durante a administração do brigadeiro Pamplona, no governo de Abreu Sodré, coincide com as amortizações dos 13 aviões recebidos na gestão de Luiz Rodovil Rossi, no governo passado. Na atual administração da companhia, foram pagas as entradas de outros três boeing 737 e o arrendamento de dois 727-200.

As exigências financeiras da Vasp atingiração seu pico entre 1978 e 1979, justamente na época em que o governo federal espera ver superado o impasse em torno de sua privatização. Um impasse, argumentam especialistas do ramo, que poderá enfraquecer a companhia a ponto de o inviável tornar-se possível: uma fusão com a Transbrasil praticamente em igualdade de condições.

Uma parte da equação já parece clara: o Ministério da Aeronáutica deu provas suficientes de que não vai permitir a expansão da empresa, enquanto o governo estadual for seu acionista absoluto. Isso explica porque alguns assessores do brigadeiro Araripe Macedo manifestaram as primeiras "reservas" em relação ao pedido de novos aviões feito pela companhia, mal o seu presidente saiu da entrevista que teve com o ministro, na semana passada.

Sem chances de operar com órgãos como o Banco do Brasil ou socorrer-se de programas como o Procap, onde as empresas aéreas privadas encontram recursos com taxas mais baixas que as do mercado financeiro, a VASP fica na dependência dos aportes de capital por conta do Estado, para atender ao "serviço" de sua dívida sem comprometer o próprio capital de giro ou sua rentabilidade.

"No entanto — explica uma fonte da Secretaria dos Transportes — o acúmulo de obrigações e encargos que recaem sobre o governo do Estado, bem como a limitação cada vez maior de suas fontes de recursos, vêm obrigando à redução e até o cancelamento das necessárias integralizações do capital na Vasp; agravando desse modo a relação capital próprio/capital de terceiros, de maneira progressiva e preocupante."

ALTERNATIVAS

Se o governo federal mantiver o atual congelamento da VASP, inclusive na próxima administração, a participação da companhia no mercado do transporte aéreo civil doméstico poderá cair dos atuais 36% para pouco mais de 20%, em cinco anos.

Paralelamente, a conhecida disposição do Brasilinvest em recuperar a Transbrasil recebería o beneplácito ministerial, cujas portarias e avisos praticamente asseguram a viabilidade dos milhões de cruzeiros a serem investidos: com a VASP "congelada" e o conglomerado Varig-Cruzeiro proibido de expandir-se internamente, a Transbrasil fatalmente teria como "mercado cativo" o crescimento vegetativo da demanda desse tipo de transporte.

Graças ao imobilismo imposto ao setor, a Transbrasil teria uma chance de superar os problemas financeiros e habilitar-se a uma eventual fusão com a VASP em pé de igualdade, observam técnicos no assunto, alertando para a necessidade de uma rápida definição por parte do governador Paulo Egydio. A face oculta da equação que resolveria, conforme a expectativa de alguns, o problema da aviação comercial brasileira, está clara — acrescentam.

É preciso definir o que se espera da VASP. Se o objetivo for fazê-la crescer, o governo do Estado precisa agir concretamente na remoção dos atuais obstáculos. Ou então privatizá-la. Não sendo esta a preocupação, o Tesouro estadual tem que destinar-lhe os recursos necessários ao pagamento de sua frota — naturalmente, complementando o montante obtido por meio dos lucros operacionais — para que a companhia possa manter-se forte, apesar de gradativamente menor, em relação à participação no mercado.

Os funcionários da Secretaria dos Transportes estão conscientes da necessidade dessa definição. E já fizeram estudo a respeito das alternativas possíveis para a "viabilização financeira da VASP", como subsídio para a esperada decisão da cúpula.

Um dos meios enfocados — "Pragmaticamente" — seria a procura desses recursos no mercado de capitais, valendo-se das medidas governamentais com vistas ao seu desenvolvimento e fortalecimento. Na democratização do capital social da VASP, contudo, haveria que alterar sua estrutura jurídica "Mas essa alternativa — destaca um técnico — não implicaria em transferir para a iniciativa privada o controle acionário da VASP, mas em democratizar seu capital, mediante a transformação da sociedade em companhia de capital aberto".

Mesmo com pouco lucro, a competição é intensa

ELIANA HABERLI
especial para O Estado

O Brasil poderia ter duas empresas aéreas operando linhas internacionais? Diretores da Vasp acham que sim, enquanto dirigentes da Varig acreditam que não. As diferenças e divergências entre as três empresas que operam no transporte aéreo civil, contudo, não param aí. Esse mercado brasileiro caracteriza-se, hoje, pela intensa movimentação do conglomerado Varig-Cruzeiro, da Vasp e da Transbrasil — todos em busca de uma posição vantajosa para o dia em que ocorrer a esperada reformulação da aviação comercial nacional.

Um avião a jato custa mais de 150 milhões de cruzeiros. Quantias tão altas e a necessidade de crescentes investimentos no setor é que reduziram o número de empresas brasileiras que operavam no setor. Elas já foram mais de 40. Hoje, são três de longo curso e cinco no recém-criado transporte aéreo regional. Apenas as maiores sobreviveram na chamada "grande aviação": a Varig é 15ª empresa privada do País e a terceira de capital estritamente nacional, menor apenas que a Copersucar e a Petróleo Ipiranga. A Vasp é a 25ª empresa estatal brasileira.

Atualmente, a Vasp cobre 29 aeroportos brasileiros diariamente, com 21 Boing 737, 2 Boeing 727-200 (arrendados, com opção de compra) e um Boeing 737 cargueiro; a Varig atinge 29 aeroportos nacionais e 24 estrangeiros, com 4 Douglas DC-10, 16 Boeing 707, 9 Boeing 727, 10 Boeing 737 e 12 Electra.

Absorvida pela Varig em estado falimentar, a Cruzeiro cobre 18 aeroportos brasileiros e oito sul-americanos, com oito Boeing 727 e seis Boeing 737. Já a Transbrasil, opera apenas rotas domésticas, com 10 Boeing 727-100 e três One Eleven, sendo arrendada a maior parte dos aviões.

O transporte aéreo brasileiro cresceu acima da média da economia, no ano passado. Mas as grandes empresas cresceram menos: 0,6% a Varig e 2,9% a VASP. A liquidez das grandes empresas aéreas é uma das mais baixas da economia nacional, segundo análise da revista "Maiores e Melhores", feita com base nos balanços oficiais. A liquidez é o índice que mede quanto a empresa deve em relação a seu patrimônio; se a liquidez for igual a 1, a empresa deve tanto quanto tem; a liquidez média das 500 maiores empresas brasileiras é superior a 1, enquanto a das empresas aéreas é inferior.

De acordo com a análise, feita pelo economista Stephen Kanitz, "o único setor com liquidez mais baixa do que o transporte aéreo nacional é o de serviços de eletricidade". Essa baixa liquidez é reflexo das necessidades de investimentos com grandes financiamentos, conforme explicou o presidente da VASP, Flávio Musa, durante pronunciamento na Comissão de Transportes do Congresso Nacional, no ano passado.

O endividamento das empresas aéreas estava assim, até bem pouco tempo, segundo a pesquisa da revista: Vargig — 66%; VASP — 69%; Transbrasil — 83%; Cruzeiro do Sul — 101% (dado do ano passado, quando a empresa acusava a insolvência).

EVOLUÇÃO

Foi em 1953 que a Varig passou a operar no exterior, voando para a Nova York com seus super-constellation. Depois disso, beneficiou-se de cada tropeço das concorrentes. Em 1961, incorporou a Real, que lhe abriu a rota para o Pacífico, até Los Angeles, com escalas em aeroportos latino-americanos. Em 1965, ganhou do governo a missão de cobrir as rotas européias da Panair, que agonizava. E, em junho de 75, comprou a Cruzeiro, quando tudo indicava que a Vasp o faria, em uma manobra hábil e rápida.

A Vasp, de seu lado, sempre teve a missão de cobrir rotas domésticas, muitas vezes antieconômicas. Nunca conseguiu disputar o "filão de ouro" das rotas internacionais, embora seus diretores, como o vice-presidente José Maia, achem que seria possível o País ter duas empresas internacionais no momento, se as rotas fossem setorizadas.

A Varig é contra essa idéia. Sua direção acha que a empresa cumpre um bom serviço no estrangeiro e que o mercado não comporta outra concorrente nacional.

A direção da Varig, cujos titulares são mudados de décadas em décadas, sempre manteve um bom relacionamento político no plano federal. No período de João Goulart, inclusive, obteve algumas de suas mais importantes conquistas e, curiosamente, um dos folhetos comemorativos do cinquentenário que está completando este ano, mostra na relação de passageiros do primeiro vôo comercial da História brasileira, em fevereiro de 1927, o nome de João Oliveira Goulart, pai do ex-presidente da República.

A Vasp, no entanto, mudou de direção a cada dois anos, em média, segundo revelou o próprio secretário estadual dos Transportes, Thomaz Magalhaes em seu recente depoimento na Assembléia Legislativa. E agora enfrenta a inédita situação de precisar privatizar-se para poder crescer, em meio à oposição de deputados, empresários, cidadãos e até parte do Governo paulista.

Apesar da "tradição" de absorver outras empresas aéreas brasileiras, neste caso não seria a Varig quem se associaria à Vasp. O momento é muito peculiar. A Varig não pode enquadrar-se na situação inconstitucional do monopólio.

Além disso, comenta-se na própria empresa, "crescer é bom, mas crescer demais nem "tanto". É a mesma coisa que a TV Globo — comparou um funcionário — "no momento, ela deseja realmente o sucesso da TV Tupi sob nova direção, para não cair na incômoda posição de única grande".

Evitando considerações desse tipo, o coronel José Maia prefere destacar o pioneirismo da VASP na introdução de novos equipamentos: "Foi a VASP quem primeiro usou aviões triciclos, foi quem introduziu os turbo-hélices, foi quem usou primeiro os jatos no Brasil e quem trouxe o 737, o mais moderno avião da Boeing."

A empresa paulista também queria comprar os grandes Airbus, com a mesma capacidade de passageiros que os DC-10 da Varig, para suas linhas domésticas, mas a pretensão foi vetada pelo Departamento de Aviação Civil (DAC).

Mas, os modelos dos aparelhos têm uma importante relação com a economia de combustível, lembra o vice-presidente da VASP. O secretário dos Transportes também se referiu a isso, em seu pronunciamento: "Em recente estudo da Boeing observa-se que pequenas melhorias aerodinâmicas e, principalmente, as modernas 'turbo fan' de alto rendimento, são responsáveis por uma diferença de no mínimo 20% no custo operacional entre os jatos 727-200 e o 737-200 (ambos da VASP) e os modernos 747, DC-10 ou Airbus".

Todos consomem menos, por passageiro-quilometro, que os mais modernos aviões do Brasil — enfatizou Magalhães — os da VASP. "Isso sem mencionar que as mesmas características técnicas e, portanto, imutáveis, já condenam os jatos mais antigos, como o 727-100 a custo da ordem de 17%, superior aos dos 737 ou 727-200", concluiu.

A VASP poderia ser muito mais econômica, ressaltou seus dirigentes, se pudesse comprar aviões maiores e de custo operacional menor e se pudesse crescer mais. Ambas as expectativas vêm sendo frustradas pela vigilância do Ministério da Aeronáutica.

A direção da Varig, por outro lado, tem uma opinião mais conservadora em relação ao Airbus: grande demais para o Brasil. Na empresa, comenta-se, inclusive, que o próprio 727-200 teria problemas técnicos nas operações de pouso e decolagem.

Já a Transbrasil, tem dívidas bem superiores ao seu patrimônio e não possui aparelhos modernos, sendo praticamente "inviável", como empresa area atualmente, na opinião de muitos especialistas. Um dado que ilustra esse raciocínio é a própria evolução da oferta de lugares e a expansão da demanda, neste ano, segundo o próprio DAC:

empresa	crescimento	
	oferta	demanda
Cruzeiro	8,84%	9,94%
Varig	4,75%	6,93%
Vasp	12,81%	13,14%
Transbrasil	12,99%	2,80%