

# Crise obriga empresas aéreas a devolver aviões

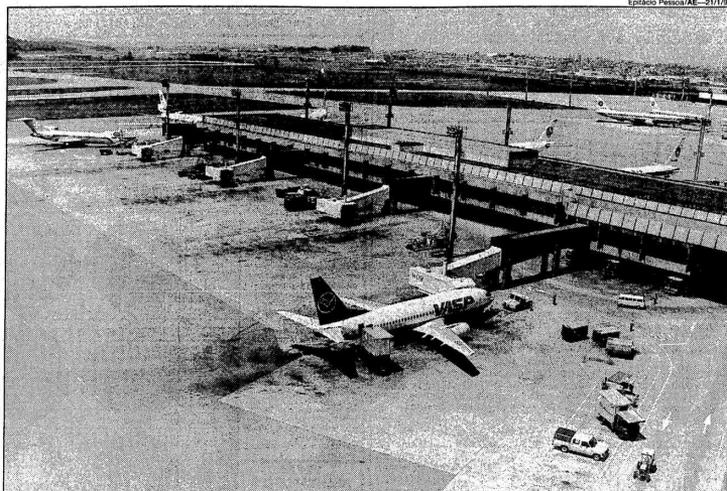
**Grandes companhias brasileiras acumulam prejuízo de quase US\$ 2 bilhões em cinco anos**

ELENO MENDONÇA  
e LUIZ GUILHERMINO

A situação a que vem se submetendo a Varig mostra ao mercado que não existem lucros na aviação comercial. A crise não "coupa ninguém". O problema é mundial e não são poucas as companhias que tiveram de devolver frotas que inteiras por falta de passageiros. O deserto no Colorado, nos Estados Unidos, é o exemplo mais completo. Transformou-se num imenso hangar. Lá ficam os aviões da GFA (Guinness Post Aviation), a maior do planeta no segmento de leasing de aviões, a mesma que já recebeu de volta aparelhos da Varig e da Vasp.

Entre 1989 e 1994, a aviação civil mundial teve prejuízo de US\$ 11,4 bilhões. No Brasil as três grandes, Varig, Transbrasil e Vasp, perderam US\$ 1,6 bilhão no mesmo período. "Esse número já se ampliou e deve estar próximo de US\$ 2 bilhões, pois não tivemos um bom primeiro semestre", afirma Jorge Honório, assessor da Transbrasil. Esse quadro, parecido com o desastre aéreo, tamanha a catástrofe, é bem diferente na aviação regional.

Os pequenos são bem mais estruturados. Quem garante é Luiz Eduardo Falco, vice-presidente da TAM Linha Aérea Regional. "Se tivéssemos de operar todas as linhas, a Varig operaria, precisariam de apenas 5,5 mil empregados", afirma Falco. "A Varig opera 22 mil pessoas, na sua opinião, esse é um número que retrata bem a forma dispendiosa com a qual tratada a aviação brasileira nos últimos anos. O setor, segundo Falco, estava habituado a operar com investimento barato e rentabilidade alta. Com a recessão e a crise mundial, essa situação de conjuntura se inverteu.



Número de aviões em terra é cada vez maior: perdas da aviação civil em todo o mundo já passaram de US\$ 11 bilhões desde 1989

participar do conselho e assumir algumas obrigações financeiras. É possível, porém, que venha a ser estudada a eventual conversão desses créditos em participação acionária. A Varig tem aproximadamente 13% seu capital pulverizado no mercado e 87% com a Fundação Ibem Bert. Pela legislação brasileira, empresas ou investidores estrangeiros podem participar, no máximo, com 20% do capital de uma companhia aérea nacional. A Varig, contudo, não informou o quanto representaria em seu capital a eventual conversão.

As pequenas empresas demonstram ser mais ágeis. O vice-presidente da TAM, Luiz Eduardo Falco, diz que a palavra-chave é austeridade. "A recuperação ganha por cliente que passa pelo balcão e se o fluxo de passageiros cai, caem os salários." Essa forma de atuar tornou possível à TAM elevar o faturamento de US\$ 180 milhões para US\$ 200 milhões, segundo estimativa para este ano. A empresa tem 1.350 empregados e 45 aeronaves.



Falco: TAM faria com 5.500 funcionários o que a Varig fez com 22 mil

## ESTRUTURA DE EMPRESAS REGIONAIS EVITA PERDAS

"Se a crise de fato aguçasse a todos, a American Airlines não seria a potência que é", explicou. "A empresa detectou o tempo a mudança no mercado e executou um programa de corte de custos." A Varig, para sanear suas contas, não afasta a possibilidade de dois de seus principais clientes virem estrangeiros e se tornar aéreas. A General Electric (GE) e a McDonnell Douglas podem converter seus créditos em participação acionária na companhia aérea.

De acordo com a assessora da Varig, isso não consta do acordo pe-

# Grandes pedem para voltar a usar Congonhas

A boa situação das companhias regionais de aviação se deve, em grande medida, segundo avaliação das maiores companhias, à utilização de Congonhas. "Ninguém, em sua consciência, vai viajar para Curitiba para ir a Brasília se pode apanhar um avião em Congonhas", afirma Jorge Honório, assessor da Transbrasil, que pediu ao Departamento de Aviação Civil (DAC) permissão para se associar à Vasp em voos a partir de Congonhas. O argumento é que a Varig e a Transbrasil já atuam em Congonhas. Empresas como Pantanal, TAM e a própria Rio-Sul concorrem em rotas que Vasp e Transbrasil operam a partir de Curitiba.

"Essa discussão é longa", diz Gustavo Resende, da Pantanal. "Nós, por exemplo, voamos para Florianópolis, mas fazemos escala em Belo Horizonte, não é um voo direto." Se a crise acirra a concorrência, também aguçou o espírito de corpo. "As empresas estão na câmara setorial levando seus problemas", afirma Honório.

"O real está pintado como a luz do fim do túnel", afirma Honório. "A Transbrasil, que no ano passado fechou com prejuízo de US\$ 30 milhões, já pensa em encerrar este ano no azul." As empresas estão otimistas: o ponto de equilíbrio custo-receita (55% de cobertura) está sendo superado. (E.M. e L.G.)

# Plano Real ajuda na recuperação do setor

**Apenas Vasp, Taba e Brasil-Central perderam espaço no mês passado**

O Plano Real contribuiu para melhorar o desempenho das companhias aéreas. No primeiro mês, a maioria obteve ocupação melhor em relação ao mesmo período do ano passado. Transbrasil, Varig, Nordeste, Pantanal, Rio-Sul e TAM ficaram na lista azul. Apenas três perderam espaço: Vasp, Taba e Brasil-Central. Gustavo Resende, diretor executivo da Pantanal, acha que a recuperação é lenta, mas tendência é positiva. Se for considerado que 80% das passagens aéreas no Brasil são pagas por empresas, esse é um bom sinal. Mostra que os executivos retornaram aos aeroportos.

A Pantanal tem — como a TAM — um ponto de equilíbrio bastante baixo. Na linha recém-inaugurada entre Congonhas e Baccacheri (Curitiba), os custos operacionais se equilibram com apenas 40% de ocupação em cada 100 assentos. A Pantanal está voando com o dobro dessa marca. "O problema das companhias é a capitalização", informa Resende. "A maioria se endividou em banco e agora, com a estabilização, começa a respirar."

A empresa atua com três Brasilias e um ATR 42. São 320 aviões, diz o diretor da Pantanal, uma frota pequena mas eficiente. "Tivemos de devolver um Beech 190, da Beechcraft. Fizemos isso com dor no coração, mas não tinha jeito. Esse é o ca-

# Novo conselho vai discutir reestruturação da Varig

RIO — A nova composição do conselho de administração da Varig será definida quarta-feira, durante uma assembleia de acionistas. Na ocasião, serão discutidas medidas de reestruturação financeira da companhia aérea que acumulou prejuízos de mais de US\$ 1 bilhão nos últimos três anos. Os credores estrangeiros respondem por mais de US\$ 1 bilhão dos US\$ 1,9 bilhão da dívida externa da Varig.

Em entrevista à imprensa, a McDonnell Douglas criou solução para a dívida junto ao Eximbank dos Estados Unidos, o maior credor da Varig, nos quais US\$ 407 milhões decorrem de compra de quatro aviões MD-11 adquiridos dessa empresa. A McDonnell Douglas

assumiu a dívida do leasing junto ao Eximbank em seis parcelas trimestrais num prazo de 18 meses. Duas delas já foram pagas, no valor de US\$ 24 milhões.

A Varig não paga o principal. Apenas os juros dessa operação de leasing. No final desse período a Varig terá, porém, de assumir o pagamento do principal. Na assembleia do dia 24 a Varig pretende alterar também a composição acionária atual que é de 50% de ações ordinárias e 50% de preferências. A proporção será de um terço de ações ordinárias e restante de preferências.

A Varig-Sul, com apenas 20 aeronaves, cujo controle (97% do capital) pertence à Varig, não está em crise. Seu presidente, Fernan-

do Souza Pinto, informa que a empresa teve lucro nos três últimos anos e espera repetir o resultado este ano. No primeiro semestre disse ele isso não foi possível e a empresa teve um pequeno prejuízo, mas a recuperação de julho e de agosto, afirmou, faz antever lucro no final do ano.

No ano passado, a Rio-Sul, que opera em 38 cidades, das quais quatro novas capitais, teve um faturamento de US\$ 100 milhões e um lucro líquido de US\$ 10,7 milhões. Agora ele espera novo impulso com o acordo de milhagem feito com a Varig.

Quem usou a ponte aérea da Rio-Sul 48 vezes no ano, praticamente uma viagem semanal de ida e volta entre Rio e São Paulo,

ganha uma passagem da Varig Rio-Now York. A Rio-Sul tem um acordo com a Taba e ambas fazem uma ponte aérea entre os aeroportos de Santos Dumont (RD) e Pampulha (EH), com 11 voos diários, dos quais seis são da Rio-Sul.

Para racionalizar custos a empresa suspendeu as contratações. Deve manter seus 1,1 mil funcionários enquanto isso for possível. Ao mesmo tempo está começando a ter retorno das linhas que implantou pelo interior durante o primeiro semestre. A interiorização das linhas está dando retorno em 80% das linhas. Nas outras a alternativa é desativar, cancelar escalas, aumentar a frequência ou modificar os horários.

## EMPRESÁRIO DIZ QUE FALTA DE CAPITAL É O PROBLEMA

Rio, Brasília, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife e Curitiba. São as cidades de maior movimento. Essas últimas são, basicamente, nos voos entre Congonhas e Curitiba, como São Paulo, Rio, Brasília, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife e Curitiba. São as cidades de maior movimento. Essas últimas são, basicamente, nos voos entre Congonhas e Curitiba, como São Paulo, Rio, Brasília, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife e Curitiba.

Uma fórmula encontrada pelo setor é a de dividir o desempenho por dividir os gastos com do sistema Amadeus de reserva, que é da American Airlines, não a Varig. Varig tinha o sistema de reserva e a Transbrasil o Gabriel, ambos já ultrapassados. Com o Amadeus, a Varig passou a operar com 15 mil pontos em todo o mundo.

AVIAÇÃO

# Varig começa a superar crise e obtém lucro

Reestruturação da empresa possibilita lucro de R\$ 101 milhões de janeiro a setembro

CARLOS FRANCO

**R**IO — A Varig começa a decolar. Depois de acumular prejuízo líquido de R\$ 171,85 milhões entre janeiro e setembro do ano passado, fechou igual período deste ano com lucro líquido de R\$ 101,33 milhões, interrompendo, assim, um ciclo de resultados negativos contabilizados na soma dos balanços financeiros dos últimos três anos, que ultrapassava a R\$ 700 milhões. A reversão fez com que o lucro por ação chegasse a R\$ 0,16 nos primeiros nove meses deste ano para um prejuízo de R\$ 0,28 no mesmo período do ano passado.

O resultado, afirmou o presidente da Varig, Rubel Thomas, é decorrente da empresa estar mais leve. "Concluíu acordo com credores externos e está a um passo de fechar acordo com os bancos credores nacionais", afirmou. Segundo ele, para isso conta com o apoio financeiro do Banco do Brasil (BB) e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), num total de quase R\$ 400 milhões.

A renegociação da Varig com credores externos de leasing (aluguel com direito de compra) de seus aviões e motores, fechado em seis meses, de maio até o final de outubro, vai permitir à companhia aérea uma economia de US\$ 90 milhões anuais já em 1995 e que resultou na redução da frota de 85 para 75 aviões. Quando os funcionários passarem de 29 mil para 22,2 mil e representará uma economia anual de US\$ 75 milhões no ano que vem. Com essa redução, disse Thomas, os funcionários, "com criação de novos cargos", a iniciativa de reduzir novos gastos no gerenciamento de voos e outros insumos, que deverão representar uma economia anual de US\$ 40 milhões, "quando a expectativa inicial era de que chegaria a US\$ 25 milhões".

Além disso, contou Thomas, a Varig eliminou os escritórios para oito cidades do Exterior (Barcelona, Panamá, Pamaribo, Calena, Lagos, Toronto, Chicago e Luanda) e duas no Nordeste (Maceió e Carajás). Além disso, fechou acordos operacionais com outras companhias aéreas para manter sua presença em algumas rotas. "Já fechamos acordo com a Delta Air Lines, Lufthansa, Japan Air e a Air Canada", afirmou. Ecuatoriana e Laca para exploração conjunta de algumas rotas", disse. Ele revelou, ainda, que está em negociações com a Alitalia para acordos semelhantes. Os acordos concluídos e a racionalização do uso de aviões vão representar uma economia



Thomas: eliminação de rotas e acordos com outras companhias e com credores farão empresa economizar US\$ 90 milhões por ano

anual de US\$ 28 milhões.

Dentro do seu programa de reestruturação, a companhia aérea também fechou 35 escritórios no Exterior e está teorizando suas atividades. A próxima etapa será o *Catering* (serviço de alimentação de bordo), adiantou. Thomas disse que também será necessário novo corte de pessoal, que poderá ser revertido se a redução dos custos operacionais e o aumento da demanda por acentos continuar em alta. "A tendência é essa, vamos torcer para isso".

As expectativas de Thomas são as de que em 1995 a Varig conclua seu plano de reestruturação e a partir daí, "dependendo da estabilidade macroeconômica do País", voltar a navegar pelo chamado "céu de bridadeiro", ou seja, sair definitivamente do vermelho para o azul.

**Eleição** — Reeleito presidente do Conselho de Administração da Varig na última semana, por período de mais três anos, Thomas enfrentará, em abril, nova eleição. Dessa vez, para a presidência da empresa. Ele afirmou que "é preciso formar novos quadros e que muitos funcionários desmontaram em meio à reestruturação da empresa. Ele afirmou que não escondeu seu desejo de concluir, até 1996, o processo de reestruturação iniciado em sua gestão, nos últimos quatro anos.

## BNDES emprestou US\$ 130 milhões

Banco do Brasil liberou financiamento de US\$ 250 milhões à companhia aérea

**R**IO — O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou empréstimo de US\$ 130 milhões à Varig. A operação tem como lastro debêntures convertíveis em ações, com prazo de cinco anos e sob a coordenação da Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social Participações (BNDESPar). Conta, ainda, com apoio dos bancos credores nacionais da companhia aérea.

Esse empréstimo, somado aos US\$ 250 milhões concedidos pelo Banco do Brasil, está permitindo à empresa voltar "a respirar ar puro", segundo revelou o presidente da Varig, Rubel Thomas.

A operação junto ao BNDES, contou Thomas, foi resultado de uma engenharia financeira em que a Varig não só ampliou prazos de pagamentos e reduziu juros incidentes sobre eles como também abriu nova alternativa de captação de recursos no mercado.

Isso porque a Varig alterou sua composição acionária. Passou de 50% de ações ordinárias e 50% de ações preferenciais para uma composição de terço de ações ordinárias e dois terços de preferências. A mudança permitiu à compa-

nia aérea emitir as debêntures convertíveis em ações.

"A alteração possibilita, também, no futuro, a captação de recursos no mercado financeiro", explicou o presidente da companhia aérea, a BNDESPar. Normalmente executa esse tipo de operação com sucesso e reversão de lucros ao sistema BNDES.

Latro — No caso do Banco do Bra-

sil, as operações de financiamento dos US\$ 250 milhões estão divididas em duas. Uma parcela de US\$ 100 milhões lastreadas em títulos da dívida externa brasileira com prazo de 18 anos. Outra parcela, de US\$ 150 milhões, com o prazo dos títulos da dívida externa limitados a cinco anos, com garantia parcial dos bancos "credores nacionais". (C.F.)

**E**MPRESA  
MUDOU  
COMPOSIÇÃO  
ACIONÁRIA

## Política cambial ajudou empresa a decolar em 94

Valorização da moeda nacional, em relação ao dólar, resultou em ganho de quase US\$ 340 milhões

**R**IO — Os ventos da política cambial adotada pelo governo contribuíram decisivamente para a decolagem da Varig. A diferença a favor do real em relação ao dólar e às demais moedas resultou em ganhos extras para a empresa de R\$ 330,1 milhões entre janeiro e setembro deste ano. Isso porque as dívidas contraídas no Exterior pela Varig diminuíram, no caso do dólar, 15%, em média, a partir de julho.

O presidente da Varig, Rubel Thomas, contabiliza esses resultados com satisfação e estar torcendo para que essa política cambial se mantenha estável no próximo ano. Thomas ressaltou, contudo, que se trata apenas de ganhos escriturais, pois a maioria dos empréstimos é de médio e longo prazo. Mesmo assim, esses resultados se expressam nos balanços e influenciam na visibilidade da companhia no mercado.

Mas se a variação do real em relação a outras moedas trouxer ganho, foram registradas perdas cambiais de R\$ 41,4 milhões relativos a empréstimos contraídos pela Varig no Japão. "A valorização do iene frente ao dólar é que causou esse impacto negativo largamente compensado pelo ganho resultante da diferença do real para as outras moedas", disse.

Thomas afirmou que essas perdas escriturais em relação a empréstimos japoneses têm sido uma constante. Para contornar o problema, revelou o presidente da Varig, a empresa está pedindo a revisão desses contratos e o uso da moeda norte-americana como referência em substituição ao iene. Essa troca também integra o plano de reestruturação da empresa, que garante, tem pressa em escriturar em azul os seus resultados. (C.F.)

### OS NÚMEROS DA DECOLAGEM DA VARIG

3º Trimestre (Julho/Agosto/Setembro)

	1993	1994	variação
<b>Passageiros transportados</b>			
Internacional	844.808	920.180	8,9%
Doméstico	1.577.660	1.597.511	1,3%
<b>Assentos/Km oferecidos (mil)</b>			
Internacional	6.93.383	6.790.690	-2,1%
Doméstico	2.662.099	2.421.660	-7,6%
<b>Passageiros/Km transportados (mil)</b>			
Internacional	4.463.580	4.767.096	6,8%
Doméstico	1.586.658	1.633.702	3,0%
<b>Tonelada/Km de carga (mil)</b>			
Internacional	199.385	232.038	16,4%
Doméstico	76.593	73.968	-3,4%
<b>Aproveitamento passageiros/Km</b>			
Internacional	64%	70%	6,0%
Doméstico	61%	67%	6,0%

Fonte: Varig