

Varig enfrenta a semana decisiva de sua crise

18-3-94

MARCIO MOREIRA ALVES

Expira no domingo, 17 de julho, o prazo dado pelo Eximbank, o banco estatal que financia as exportações americanas, para a Varig pagar as prestações atrasadas de 12 dos seus aviões mais modernos ou devolvê-los aos Estados Unidos.

Em jogo estão quatro Douglas MD-11, seis Boeings 767-200 e dois Boeings 737 300, todos atualmente em uso nas linhas nacionais e internacionais da companhia. A Varig é responsável por 87% das linhas internacionais brasileiras e, juntamente com a sua subsidiária Rio-Sul, por 52% das linhas internas.

Rubel Thomas, presidente da empresa, informa que existe um plano de emergência para limitar o prejuízo para as suas operações no caso de não se chegar a um acordo com o Eximbank, mantendo todas as linhas em funcionamento e buscando alternativas de equipamentos em outros mercados.

No entanto, tem esperanças de conseguir uma dilatação do prazo para 1º de setembro, o que seria suficiente para conseguir o sinal verde do banco para uma operação de substituição de credores: a General Electric (GE), fornecedora de motores, alugaria os 767-200; a Douglas garantiria os modernos MD-11 e trataria de buscar outra solução para os dois 737, importantes do ponto de vista financeiro porque operam na Ponte Aérea Rio-São Paulo, o filé da aviação brasileira.

O ministro Rubens Ricupero, empenhado na busca de uma saída para a crise, já conversou a respeito com o secretário do Tesouro, Lloyd Bentsen, e com o subsecretário, Lawrence Summers, tendo ainda escrito uma carta de apoio às pretensões da Varig ao presidente do banco, Kenneth Brody.

Brody, considerado um negociador duríssimo, está particularmente irritado com a empresa



Rubel Thomas: economia de US\$ 16 milhões por mês para vencer a crise

por ter ela aceito a entrega de mais um MD-11, avião que custa cerca de US\$ 35 milhões, quando já sabia não ter dinheiro sequer para pagar a primeira prestação.

Rubel Thomas alega ter tentado o possível para devolver o avião ao fabricante, que não o aceitou. Pudera: a crise da aviação mundial obrigou empresas e fabricantes a desmobilizar centenas de aviões, que estão parquados no deserto de Nevada.

A Varig tem, ao todo, 63 aviões, financiados por empresas de leasing e bancos com um prazo máximo de amortização de 12 anos, menos de metade do tempo concedido às empresas americanas.

Na semana passada, conseguiu reescalonar os seus compromissos com os financiadores japoneses, responsáveis por 37 aviões. A pendência com o Eximbank é a última que tem de superar para dar ordem na sua dívida externa.

A dívida interna, de cerca de US\$ 250 milhões, está sendo ne-

gociada com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Pérsio Arida, que se ocupou pessoalmente do caso, diz que só concordará com um empréstimo de três anos de prazo, com juros inferiores aos atualmente praticados pelo mercado, caso o aval seja dado pelos bancos comerciais credores da Varig, porque assim teria maneira de cobrá-lo, caso a empresa não pudesse honrar seus compromissos.

O BNDES não tem porque assumir um risco que não é seu, explica Pérsio Arida. O tempo de operações-hospital para salvar empresas em dificuldades às custas do dinheiro público já passou.

Acertar a vida com os banqueiros é apenas uma das frentes de luta da Varig para sobreviver. Os seus prejuízos — US\$ 239 milhões em 1991, US\$ 380 milhões em 1992 e US\$ 97 milhões no ano passado — não só têm de ser estancados como revertidos em lucros.

Para fazê-lo, a empresa está passando por uma reestrutura-

ção, assessorada pelo Banker's Trust, no plano externo, e pelo Banco Pactual, no interno.

— A Varig sempre teve eficácia operacional — afirma o brigadeiro Mauro Gandra, chefe do Departamento de Aeronáutica Civil (DAC) — Falta ter eficiência. Como a maioria das ações pertence à fundação dos seus funcionários, demoram muito a tomar decisões e oferecem grande resistência a cortar empregos. A JAL, Japan Airlines, tem 113 funcionários por avião. A Vasp tem 138. A Varig, 320. Além disso, quando havia uma diferença grande entre o dólar comercial e o paralelo, a empresa tinha um ganho extra, que mascarava a sua ineficiência.

Atenuando suas críticas, o brigadeiro Mauro Gandra observa ser mundial a crise da aviação civil. A Air France teve um aporte de capital de US\$ 5 bilhões do Governo francês para cobrir os seus prejuízos, a TAP recebeu US\$ 1,4 bilhão, a Ibéria US\$ 1,2 bilhão e a Sabena, empresa belga, US\$ 1 bilhão.

Ele atribui a crise não só à derrubada dos preços pela competição entre empresas, mas sobretudo, aos avanços das telecomunicações:

— As teleconferências por satélites e o fax reduziram muito as necessidades de viagens das empresas.

A Guerra do Golfo também teria influido neste quadro, através do medo, na queda das viagens internacionais.

Uma das receitas do brigadeiro Gandra para enfrentar a crise é estender o tempo de serviço de aviões antigos. Diz ele que nós, subdesenvolvidos, podemos agüentar o barulho. Um 737-200 faz mais barulho, mas custa entre US\$ 5 milhões e US\$ 7 milhões. E um 727-100 custa entre US\$ 1,5 milhão e US\$ 2 milhões de dólares, o que é menos que o preço do abafador de barulho.

— Só ampliando o tempo médio de uso desse equipamento, como fizemos, economizamos US\$ 200 milhões.