

# Enlace de asas

## Companhias aéreas negociam reestruturação para sair do vermelho e enfrentar a concorrência

Sílvio Ferraz

Cada vez que se ouve a palavra fusão, raios riscam os céus das companhias de aviação brasileiras. Desta vez, quem volta a agitar o cenário é Andrea Calabi, presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, BNDES, ao acenar com maior entusiasmo com a possibilidade de o governo financiar o casamento das endividadas companhias. No Ministério da Defesa há convicção de que existe empresa demais para passageiros de menos. Lá, o secretário executivo José Augusto Varanda mergulha com afinco na redação de uma proposta sobre o tema e promete enviá-la ao Congresso em quarenta dias. Não será a fusão por decreto, mas o primeiro passo: a criação da Agência Nacional da Aviação Civil, em substituição ao arcaico Departamento de Aviação Civil, DAC, controlado pelos militares. Varanda também quer que as grandes empresas sirvam somente às grandes rotas. As pequenas ficariam com as regionais. “De Porto Alegre a Manaus o voo é um pinga-pinga insuportável”, diz.

Fernando Pinto, presidente da Varig, não esconde preferir o vôo-solo.

Afinal, ele enxugou a empresa e agora não quer peso morto no bagageiro de seus aviões. Reduziu a frota e as rotas, e o exército de 28 000 empregados caiu para 15 000. Rolim Amaro, presidente da TAM, a companhia que mais cresce nos céus brasileiros, também escolhe ficar sozinho. Mas seus olhos brilham de cobiça e a voz desce de tom quando fala da Transbrasil. “Empresa enxuta, com boa frota”, comenta. A linguagem dos gestos faciais revela que, com a Transbrasil, Rolim subiria ao altar. Na mais endividada e que mais perde pas-

sageiros por minuto, a Vasp, paira a aceitação da fusão, mas essa só será uma alternativa viável se Wagner Canhedo, seu presidente, conseguir livrar-se de cerca de 200 milhões de dólares em dívidas com seu aval. Canhedo ainda mantém ares de vencedor: “Não estamos à venda, somos compradores”.

Na indústria da aviação civil a modernização é imperativa. Mesmo mergulhada numa crise sem precedentes, a Varig não hesitou em anunciar a maior compra do setor no mundo, no ano passado. O mesmo fez a TAM, ao comprar 37 Airbus. “É modernizar ou definhar”, afirma Rolim. A crença se reforça quando passa por Brasília, vindo do Chile, o secretário dos Transportes americano, Rodney Slater, batalhando para ver os céus brasileiros sem limites para as companhias americanas. “Será um desastre se isso ocorrer”, declara o comandante Gelson Fochesato, presidente da

Associação dos Pilotos da Varig.

Hoje, na cobiçada rota Brasil—Estados Unidos, as americanas oferecem 98 vôos e as brasileiras, sessenta. Segundo Canhedo, cada vez que um de seus aviões decola para o exterior é um rombo a mais em suas finanças. “Eu precisaria que cada avião tivesse impossíveis 120% de aproveitamento para não ter prejuízo.” A TAM de Rolim faz acrobacias em terra para vender um número de passagens internacionais que cubra os custos da viagem e ainda sobre algum. “Cada vez que abasteço um Airbus no Recife ou em São Paulo pago em impostos o equivalente a 50 000 litros de combustível.” Enquanto as companhias aéreas americanas pagam 7,5% de imposto sobre suas operações e as europeias 16%, as brasileiras desembolsam nada menos que 35%. O governo taxa, as empresas não pagam e as dívidas crescem. Os sucessivos planos de combate à inflação impuseram pesados prejuízos às empresas congelando o preço das passagens. São bilhões que se amontoam de lado a lado comprometendo a saúde das companhias e a segurança dos passageiros. A Vasp tem sido acusada de desmontar um de seus jatos MD11, estacionado no Aeroporto de Guarulhos, para repor peças que não poderia comprar por falta de dinheiro. Oficialmente, a Vasp informa que o MD11 está parado no pátio para manutenção de rotina. ■

### Pane no sistema

A situação das companhias aéreas em junho de 1999

	Prejuízo	Funcionários	Número de aeronaves	Taxa de ocupação
	153 milhões de reais	7 620	50	55%
	93 milhões de reais	15 000	81	61%
	80 milhões de reais	3 600	21	49%
	29 milhões de reais	4 500	54	50%