



Economia e Negócios

Nas asas da fusão

União entre TAM e Transbrasil é o primeiro lance da reestruturação da aviação comercial brasileira

Edilson Coelho e Sandra Brasil

O acordo firmado entre as companhias de aviação TAM e Transbrasil, na sexta-feira passada, é o prelúdio de uma mudança muito mais profunda no cenário da aviação civil brasileira. Dentro de três meses, se os números que seus auditores descobrirem na Transbrasil não forem decepcionantes, Rolim Amaro, o comandante da TAM, comprará a empresa. Já está decidido que nos próximos três meses as duas companhias operarão em conjunto com o objetivo de reduzir custos e aumentar a lotação em seus vôos. É uma maneira também de Rolim avaliar se a cultura das duas empresas pode vir a ser harmonizada sob um comando único. A decisão é histórica. Há anos as companhias aéreas brasileiras estão com seus motores rateando. No ano passado, todas registraram prejuízo. Estima-se que a capacidade ociosa seja, em média, de cerca de 50%. Era evidente que alguma providência precisaria ser tomada. Omar Fontana, da

Transbrasil, e Rolim Amaro, justamente os mais emocionalmente apegados a seus aviões e a suas bandeiras, tomaram a iniciativa. Fontana, afastado por motivos de saúde da direção executiva da Transbrasil desde o ano passado, não tinha outra saída. Sobrecarregada de dívidas, sua companhia ameaçava entrar em parafuso.

A Transbrasil já havia contratado os auditores da empresa americana Merryll Lynch para dar um parecer sobre a saúde financeira de seus negócios. A TAM obviamente se interessa de perto pelos resultados. Rolim quer saber o tamanho dos papagaios que terá de assumir para

ficar com a companhia rival. São contas pesadas. Sabe-se que já nesta terça-feira vencem faturas da Transbrasil com a GE Capital, a maior arrendadora de aviões do mundo. A conta, segundo pessoas próximas à empresa americana, pode chegar a 20 milhões de dólares. A Transbrasil garante que não passa de 10% desse valor. Há outras dívidas com o Fisco que estão sendo renegociadas. Não surgindo uma nova armadilha contábil na Transbrasil, Rolim Amaro está disposto a enfrentar a parada. Uma vez efetuada a compra, TAM e Transbrasil se lançarão num processo de enxugamento da estrutura das companhias. O objetivo é forrar o caixa imediatamente e ganhar músculo para os próximos movimentos.

A equação é a seguinte. A Transbrasil e a TAM voam com muitos assentos vazios em suas rotas. Para ajustar a oferta à demanda, nesta terça-feira seis aviões com a bandeira da Transbrasil serão devolvidos à GE Capital. De início, a Transbrasil deve fazer os vôos hoje operados pela TAM no Nordeste. No Sul

O tamanho das quatro

	VARIG	VASP	TAM	TRANSBRASIL
Passageiros por ano (em milhões)	10	4,5	7,8	4,6
Cidades atendidas	61	37	107	27
Aeronaves	81	41	60	22
Funcionários	15,6	8,5	4,7	3,6
Faturamento anual (em bilhões de reais)	4,4	1,4	1,29	0,762

Fonte: empresas



Balancos em parafuso

As quatro principais companhias aéreas nacionais operaram no vermelho em 1999

	VARIG	VASP	TAM	TRANSBRASIL
Índice de ocupação por voo (em %)	69	52	49	50,5
Prejuízo (em milhões de reais)	94	91,3	129	87

Fonte: empresas

e Sudeste ocorrerá o oposto: a Transbrasil cederá seus passageiros à TAM. A junção das operações é atraente quando vista de cima. Mas em terra ela pode ser acidentada. A TAM será obrigada a arcar com os custos do processo de fusão num momento em que seu balanço está fraco. Há outro ponto de desencontro. Os aviões das companhias são de marcas diversas. As tripulações precisam ter treinamento diferenciado, e a manutenção torna-se uma operação mais complicada e cara. Apesar de tudo, a própria concorrência tira o chapéu para o acordo. "É a chance que eles têm de adotar um perfil mais agressivo", diz Manoel Torres, diretor de Planejamento da Varig.

A negociação levou 72 horas e foi concluída no final da semana passada, nos hangares das companhias no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo. Omar Fontana não participou diretamente das discussões. Em seu lugar mandou o genro, Antônio Celso Cipriani. Para o governo, a perspectiva de uma solução para parte dos males que afligem a aviação comercial brasileira é alentadora. Brasília vem recebendo pressões para socorrer financeiramente as empresas, como ocorreu inú-

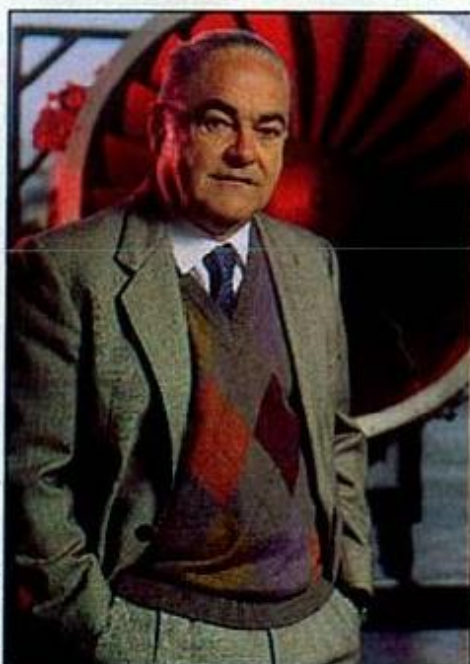
meras vezes no passado. Com o objetivo de orientar o comportamento do governo nessa questão, o ministro do Desenvolvimento, Alcides Tápias, encomendou um estudo minucioso sobre a situação do setor aéreo brasileiro. Na tarde da última quarta-feira, o ministro levou ao Palácio do Planalto o relatório, de cerca de vinte páginas. Quem tomou conhecimento de seu conteúdo considera o cenário desanimador. Ficou decidido que os cofres públicos não serão abertos. Mas os técnicos de Brasília se dispõem a elaborar um plano que permita a rápida reestruturação do setor.

A fusão entre TAM e Transbrasil foi o primeiro passo nessa reforma e pode precipitar outros movimentos. Ela torna

mais crítica a situação da Vasp, o patinho feio dos ares. A Vasp, controlada por Wagner Canhedo, não consegue pagar em dia os salários de seus funcionários, está crivada de processos trabalhistas e só abastece aviões e usa aeroportos mediante pagamento à vista dos serviços. Seus advogados são mantidos de prontidão para evitar que os credores arremem os aviões. As ações são tantas que eles não estão mais dando conta do recado. A Mitsui, empresa de leasing japonesa, conseguiu reaver da Vasp quatro jatos MD-11. A Boeing pretende retomar, até julho, outros quatro. Diante de tamanha pressão, a Vasp anunciou na semana passada que abandonará suas sete rotas internacionais.

A situação da Varig, embora menos caótica, também não está fácil. A companhia já passou por duas rodadas de reestruturação, com demissão de funcionários, terceirização de serviços e redução das rotas. A Varig também embarcou numa aliança internacional que se acabou mostrando vantajosa. Hoje ela tira

65% de seu faturamento de clientes de onze companhias internacionais que embarcam em seus aviões nos Estados Unidos e na Europa. Mesmo assim, operou com prejuízo no ano passado. Para a Varig e a Vasp, que continuam solteiras, a vida tende a ficar mais difícil. A nova empresa, que está sendo chamada de Tambrasil, tornará a concorrência mais acirrada e diminuirá as já minguadas margens de lucro. Má notícia para quem luta para fazer caixa. ■



Rolim, da TAM: de olho nas contas da Transbrasil



Fontana, da Transbrasil: companhia em dificuldades