

Grupo Varig dá partida à reestruturação

Cláudio Magalhães/AE

Unificação de operações aéreas é início do roteiro que inclui demissões e fusões de empresas

ANDRÉ SIQUEIRA

O novo presidente da Varig, Arim Lora, assumiu o cargo na segunda-feira ciente do duríssimo trabalho necessário para retirar de um estado pré-falimentar não só a companhia, mas o todo o grupo. Os primeiros passos da reestruturação foram o afastamento de alguns executivos e a unificação das operações e das malhas da Varig, da Rio Sul e da Nordeste, as companhias aéreas do grupo, tarefa que será concluída no dia 2 de setembro. Mas a parte por está por vir: o inexorável corte no quadro de funcionários e a possível venda ou fusão administrativa de empresas do grupo.

Boa parte dessa exigência parte do Comitê de Credores, que reúne empresas como GE Capital, Banco do Brasil e BR Distribuidora, representadas pelo Unibanco, e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que põe a faxina na casa como pré-condição para um aporte de R\$ 300 milhões, a ser complementado por outros R\$ 60 milhões aplicados por investidores privados ainda indefinidos.

Arim Lora foi indicado pela Fundação Ruben Berta, atual controladora acionária do grupo, mas foi praticamente imposto com base nos requisitos exigidos pelos credores. De acordo com um documento redigido pelo Comitê de Credores e aprovado pela Fundação, o novo executivo terá de ser "atante no mercado, possuidor de reputação ilibada e de conhecimento comprovado em assuntos financeiros e da indústria em que operam as empresas".

O nome de Lora caiu como uma luva: até então, ele era diretor-financeiro da Rio Sul — cargo que também ocupara na Varig —, mas também havia sido diretor do Banco Central e do próprio Unibanco. Ponto para Geor-

OS 12 TRABALHOS DE LORE

Principais desafios que terão de ser encarados pelo novo presidente da Varig

- 1 Tornar rentável a companhia, que teve prejuízo de **R\$ 480 milhões** em 2001
- 2 Reduzir o endividamento total, que gira em torno de **US\$ 900 milhões**
- 3 Recuperar o patrimônio líquido, negativo em **R\$ 600 milhões** até março
- 4 Enviar os quadros da companhia, que tem **145 funcionários** por avião
- 5 Evitar a devolução de aeronaves para empresas de leasing, que retornaram **18** em julho
- 6 Encontrar **investidores** para a recapitalização do grupo, afetados do setor pela crise mundial da aviação
- 7 Recuperar **passageiros** dos voos internacionais, assustados pela alta do dólar
- 8 Administrar possíveis conflitos de interesse com a **Fundação Ruben Berta** e os futuros investidores
- 9 Conduzir a unificação das operações de **Varig, Rio Sul e Nordeste**
- 10 Apaziguar os ânimos dos **funcionários**, acostumados a participar da administração por intermédio da fundação
- 11 Garantir sua saída do **mercado doméstico**, mesmo com a redução da frota
- 12 Enfrentar os **concorrentes** nacionais em melhor situação financeira, como a **TAM e a Gol**

Artã/Edição/Levy Anderson

ge Ermakoff, presidente da Rio Sul e responsável pela contratação do executivo. O ex-chefe de Lora foi escolhido, quinta-feira, coordenador do processo de unificação da malha das três companhias aéreas, que são grandes chances de serem totalmente unificadas.

As mudanças tendem também a agravar o problema de excesso de funcionários. Um executivo da Varig confirma a informação de que, depois do engajamento da frota, há um excedente de pelo menos 200 pilotos na companhia. Durante a semana, circulou a informação de que 150 pilotos e mais de 200 tripulantes seriam demitidos, logo num primeiro momento. Mas a empresa não confirma. A Varig tem, hoje, cerca de 16 mil funcionários e uma frota de 110 aviões, consideráveis também os da Rio Sul e da Nordeste. A relação de

145 funcionários por avião é considerada alta por especialistas do setor. A Gol, a mais enxuta do mercado, tem 93 empregados por aeronave.

O próprio clima entre os funcionários, diante da possibilidade de demissões, cria obstáculos para a atuação do novo presidente. A empresa é controlada pela Fundação Ruben Berta, que por sua vez é gerida por um Colégio Deliberante formado por mais de 200 funcionários do grupo. Um exemplo do barulho que pode ser feito pelos funcionários do grupo é a Associação de Pilotos da Varig (Aparv), que já ameaçou fazer uma greve no início do ano a menos que conseguisse na Justiça o bloqueio dos bens de diretores da empresa.

Comitê — a existência do Comitê de Credores, se por um lado impõe medidas que difi-

cilmente seriam levadas a cabo pela Fundação, por outro é uma garantia de estabilidade da companhia, atualmente. Representantes dos credores no Brasil contam que, desde o início do ano, a Varig deixou de pagar regularmente o aluguel dos aviões. Isso logo depois de ter o valor das metas físicas reduzidos à metade por seu desempenho ruim em dezembro de 2000, em virtude dos efeitos do 11 de setembro, e de ter recebido apoio financeiro da Boeing, que em dezembro recuperou aviões da empresa a pagamento de aluguel de volta, numa operação que aliviou em US\$ 180 milhões a dívida de US\$ 920 milhões na época.

Em vista ao Brasil está se nomeando o diretor de Vendas da Boeing para a América do Sul, John Wojcik, afirmou que a fabricante de aviões está apoiando a Varig nesta "nova tentativa de reestruturação", sem entrar em mais detalhes. Ele veio ao Brasil fazer a apresentação do superjato da Boeing, o Sonic Cruiser, que a princípio só teria a Varig como potencial compradora no País. Na terça-feira, chega ao Brasil uma equipe da GE Capital, a líder mundial em leasing de aviões, incumbida de acompanhar mais de perto o caso da Varig. O que prova que a crise da maior companhia aérea da América Latina não é dor de cabeça só para brasileiros.



Arim Lora: desafios gigantesco à espera do novo executivo

Nova malha traz jatos de grande porte para as rotas domésticas

Nova Boeing 777 e antigo MD-11 serão utilizados em voos interestaduais

RENATA STUANI

A nova fase operacional do Grupo Varig será iniciada no dia 2 de setembro, quando 110 aviões voarão em uma malha única das companhias Varig, Rio Sul e Nordeste, ligando 60 cidades no Brasil. A rede nacional de linhas estará interligada aos serviços internacion-

O novo Boeing 777 (Triple Seven) é a maior estadia da frota, trazido ao Brasil no ano passado. Com capacidade para 280 passageiros, ele é normalmente utilizado nas linhas internacionais. A partir de setembro, estará disponível também para voos dentro do Brasil, fazendo a ligação diária Porto Alegre e Guarulhos e de segundo para Paris e para Amsterdã, destino que a Varig inicia em 9 de setembro. O intercontinental MD-11, que transporta 285 passageiros, também vai operar em voos domésticos, ligando Rio e São Paulo à Fortaleza (CE) e Natal (RN). Outro avião de grande capacidade, o Boeing 767 para 220 passageiros, estará operando entre Foz do Iguaçu (PR), Curitiba (PR) e Guarulhos (SP), proseguindo com destino a Milão (Itália).

Em compensação, os turboréatores Brasília, da Embraer, foram devolvidos na semana passada, com a suspensão dos voos em algumas rotas importantes no mercado doméstico, como Maringá (PR), Cascavel (PR), Pelotas (RS) e Chapeço (SC). (AF/Cláudio Magalhães/AE)

AVIÕES
COMPORTAM
QUASE 300
PASSAGEIROS

do com destino a Milão (Itália). Em compensação, os turboréatores Brasília, da Embraer, foram devolvidos na semana passada, com a suspensão dos voos em algumas rotas importantes no mercado doméstico, como Maringá (PR), Cascavel (PR), Pelotas (RS) e Chapeço (SC). (AF/Cláudio Magalhães/AE)

