

Com novos acionistas, WebJet pode voltar a operar dentro de um mês

Um empresário de turismo adquiriu 46,5% das ações da companhia e outro da área de transporte ficou com 32,5%

Alberto Komatsu
FIG

“O chão desce o fim do ano passado por falta de passageiros, a WebJet anunciou então uma mudança de controle. Cerca de seis sócios venderam suas participações para dois empresários, um do setor de turismo e outro do ramo de transporte rodoviário de passageiros. Wagner Abralhão, dono do grupo Agia, que controla agências como Stella Barros e Planeta Brasil, comprou 46,5% das ações. Jacob Barata Filho, da família que tem transportadoras como a Utili e a Normandy, ficou com 32,5%. Os 21% restantes permanecem com um fundo de capital de risco, cujo nome não foi revelado, e espera um dos investidores iniciais.

O investimento no negócio será acima de US\$ 10 milhões, que foi o valor inicial da operação da WebJet, diz Barata Filho. Fontes no mercado afirmam que este foi justamente o tamanho do prejuízo obtido pe-

Investimento dos dois sócios deve superar os R\$ 10 milhões

na companhia desde sua estréia. Os novos investidores acreditam que a empresa poderá voltar a operar nos próximos 30 dias, período em que seu novo plano de negócios será elaborado. “Vamos ficar hibernando na empresa para fazer seu planejamento estratégico, que já está em curso, para podermos declarar com tudo certo”, afirma o empresário, que entrou como investidor individual. Procura do ex-presidente e ex-acionista da companhia, Rogério Ottoni, não retornou telefonemas.

Segundo Barata Filho, voltar a funcionar não significa que o projeto estará 100% concluído e implementado. A ideia é fazer vôos regulares e fretados com mais de um avião. Desde que estreou, em 12 de julho, a WebJet tinha só um Boeing 737-300 e 100 empregados. As rivais reduziram preços nos mesmos trechos da rota de São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, entre outros), derrubando a taxa de ocupação de seus aviões para 32%. “A ideia é fazer um planejamento de vôo e do plano de trazer a segunda aeronave e contratar mais 100 pessoas.

“O modelo nasceu errado”, diz o especialista em aviação, Paulo Sampaio. Em sua avaliação, o ideal para uma nova companhia é operar com seis aeronaves, a exemplo do que fez a Gol em 2001. Voar com apenas um avião, diz Sampaio, é improdutivo: ou se faz apenas uma rota com várias frequências, com risco de ser minado pela queda de concorrência, ou se faz vários vôos, como optou a WebJet, o que torna a companhia vulnerável ao porte das concorrentes.

O presidente interino da WebJet é o comandante Geraldo Souza Pinto, ex-diretor da Varig e irmão de Fernando Pinto, que já presidiu a Varig e é atual presidente da estatal portuguesa de aviação TAP. Souza Pinto já vinha fazendo assessoria para a WebJet desde seu início. Mas outro nome deverá ser escolhido no mercado, revela Barata Filho, que não descreve a possibilidade de ser um ex-presidente da Varig.

Jacob Barata Filho é herdeiro de Jacob Barata, tido como simples e reservado, que em 50 anos montou um grupo com 4 mil ônibus e 20 mil empregados. Suas empresas transportam passageiros no Rio, Guarulhos, Fortaleza, Belém e nas principais capitais nordestinas. O interesse do filho pela aviação surgiu quando ele pensou em comprar a Nordeste, que ainda não pertencia à do grupo Varig. Em 2006, ele chegou a pensar em abrir uma empresa de tarifas baixas, de olho em passageiros de ônibus que migravam para viagens aéreas.

BRÁ
Em sua primeira divulgação de resultados financeiros com empresa de vôos regulares, a BRÁ mostrou prejuízo de R\$ 4,3 milhões de agosto a setembro de 2005, segundo o Departamento de Aviação Civil (DCA). Para o especialista em aviação, Paulo Sampaio, parte desse resultado se deve à política de preços “excessivamente baixos”. A BRÁ informa que nesse período teve gastos com treinamento, manutenção e com a chegada da 10ª aeronave, a Airbus A350-900. “O prejuízo não é menor que os R\$ 16 milhões de 2005.” **COLABOROU: MARIANA BARBOSA**



NOVA DECOLAGEM - O único Boeing 737-300 da WebJet, que estava fora de operação desde o fim do ano passado, deve retornar à atividade

Airbus é líder de mercado pelo 3º ano consecutivo

Empresa assinou 1.111 contratos de aviões em 2005, enquanto a Boeing teve 1.002 encomendas no ano

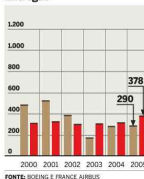
PARIS

AIRBUS X BOEING

Francia continua com mais encomendas que sua concorrente

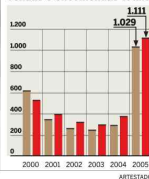
BOEING AIRBUS

Entregas



Fonte: Boeing e Airbus

Vendas e encomendas totais



Artesato

A Airbus assinou, no ano passado, contratos para 1.111 aviões, enquanto a Boeing obteve encomendas de 1.002 aeronaves. O anúncio foi feito ontem pelo presidente do grupo europeu, Gustav Humbert, que destacou que as encomendas teriam um valor de €9,5 bilhões a preço de catálogo, e lembrou que até agora o seu melhor ano tinha sido 1998 com 556 aparelhos vendidos.

A liderança da filial da EADS em número de aviões endon-

çado pelo fabricante europeu em resposta ao 787 da Boeing para o mercado de longa distância e capacidade média, recebeu no exercício passado encomendas de 87 unidades e, desde que foi lançado, acumula 172 dentro compras firmes e opcionais. Capítulo à parte é o A380, o avião gigante com capacidade para 555 passageiros em sua versão standard e até 800 dentro compras firmes e opcionais. Capítulo à parte é o A380, o avião gigante com capacidade para 555 passageiros em sua versão standard e até 800 dentro compras firmes e opcionais. Capítulo à parte é o A380, o avião gigante com capacidade para 555 passageiros em sua versão standard e até 800 dentro compras firmes e opcionais.

A companhia prevê entregar até o fim de 2006 as primeiras unidades à Singapore Airlines, a companhia que vai estré-la. A carteira de pedidos acumulada pela fabricante europeia atingiu, no fim do ano passado, 2.177 aviões por algo em torno de US\$ 220,3 bilhões, que representam uma participação no mercado de 55% em número e de 58% em valor.

A Airbus também se manteve na liderança nas entregas em 2005, com 378 aviões, que lhe garantiram € 2,3 bilhões de receita, um recorde para a companhia europeia, que registrou crescimento de 12% no ano. Humbert não quis fazer previsões de encomendas para 2006 e se limitou a afirmar que espera entregar algo em torno de 400 aviões. •