

Gol compra a Varig em negócio que pode chegar a US\$ 320 milhões

Empresa diz que vai manter a marca Varig em uma operação independente e vai dobrar a frota para 34 aviões

Mariana Barbosa

A Gol anunciou ontem a compra da Nova Varig por US\$ 320 milhões. A empresa desembolsou US\$ 275 milhões com o entrega de 5% de suas ações e 10% de sua própria caixa. O restante, R\$ 100 milhões, corresponde a uma obrigação de honrar emissões de debêntures feitas pela nova Varig. O empresário Ompresário Nene Constantino Oliveira disse, em entrevista, que o próprio presidente Luiz Inácio Lula da Silva lhe pediu há seis meses para "salvar" a Varig. Minutos antes, Oliveira esteve com Lula no gabinete do terceiro andar do Palácio do Planalto para comunicá-lo da compra da Varig. A Gol informou ao governo que vai manter o programa de milhagem da Varig e assegurou gerenciamentos separados, o que facilita a

Juntas, as duas empresas terão 44,83% do mercado doméstico

aprovação da compra pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Ao lado de Constantino Oliveira, estava o advogado Roberto Teixeira. "Só eu não participo da jurídica", disse Teixeira ao ser questionado sobre a participação na compra da Varig pela Gol. O escritório da advocacia já foi advogado da Transbrasil. O presidente da Anac, Milton Zuanazzi, sinalizou que a negociação envolvendo as duas companhias aéreas poderia ser aprovada pela agência em até dois meses. Ele disse que, durante a audiência, Lula pediu rapidez na análise da compra da Varig. "O presidente pediu que a Anac analisasse o mais breve possível a negociação para poderem finalizar a transferência de ativos", afirmou.

"A Gol vai manter as empresas em concorrência, com linhas gerenciais próprias", observou. "Nesse sentido, as primeiras palavras da Gol são bem vindas." Filho de Constantino Oliveira e atual presidente da Gol, o empresário Constantino Júnior disse que o valor de compra da Varig foi superior ao preço pelo qual a companhia foi comprada em julho de 2004, pela VarigLog, por causa de uma série de investimentos que teriam sido feitos. Única participante no leilão, a VarigLog, pagou US\$ 24 milhões pela companhia.

"A Varig operava com dois aviões na época e hoje opera com 16 aviões", disse Constantino Júnior. O leilão ocorreu três meses antes da suposta conversa de Constantino Oliveira com o presidente Lula.

A aquisição foi feita por meio de uma subsidiária da Gol, a GTI S.A. A Gol afirmou que manterá a marca Varig tanto no mercado doméstico quanto no internacional. A intenção é manter posicionamentos distintos para cada marca.

NOVO FOCO

A Varig terá um foco mais de negócios, com serviços diferenciados e o programa de milhagem Smiles, que conta com uma base de 5 milhões de clientes. No mercado doméstico, a Varig concentrará seus operações nos aeroportos de São Paulo e Rio de Janeiro, com voos diretos para as principais capitais. Dentro dos destinos internacionais, a Varig fará voos de longo curso para Europa (Frankfurt, Londres, Madrid, Milão e Paris), América do Norte (Miami, Nova York, Cidade do México).

No América Latina, região onde a Gol atua atualmente, a Varig se concentrará nos maiores mercados (Buenos Aires, Santiago, Bogotá e Caracas), com voos diretos a classes econômica e executiva. No modelo



PLANOS - A intenção da Gol é manter posicionamentos distintos para cada uma das marcas

Gol vai manter o programa de milhagem Smiles

Apesar das garantias da companhia, especialistas alertam para riscos de concentração de mercado

Ana Paula Lacerda Marianna Aragão

A Gol anunciou que manterá o programa de milhagem Smiles da Varig, que tem uma base de 5 milhões de clientes. Em rotas internacionais de longa distância ou de alto tráfego, a Varig oferecerá classes econômica e executiva. No mercado doméstico, operará com classe única.

"É importante para o consumidor que todos os compromissos assumidos, como as milhagens, sejam honrados", diz a coordenadora institucional da Pro/Teste (organização de defesa do consumidor), Maria Inês Dóeli. Ela diz que, a princípio, a aquisição da Varig pela Gol não é boa para os consumidores. "Concentração de mercado é ruim, porque o poder de escolha do consumidor diminui e os preços tendem a subir", diz. "O mais correto para a Gol, no momento, é que a Gol mantenha



CONSUMIDOR - Companhias não poderão reduzir número de linhas

nha as linhas da Varig funcionando, mesmo aquelas em que a própria Gol já atua. "Eles não devem restringir um mercado que já oferece poucas opções. Nesse momento de transição as empresas não devem deixar ainda mais difícil a vida do consumidor que viaja de avião".

Para o coordenador de ações judiciais do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec), Paulo Pacifico, não deve haver redução das linhas em

quais companhias operam. Ele diz que todas as linhas operadas pelas empresas aéreas são concessões públicas e, "em tese", não podem ser reduzidas, o que isso significaria uma piora do serviço público. "Por todos os princípios da administração pública, isso não pode ser permitido".

A Anac é responsável por fiscalizar a manutenção das rotas. "Mas não há confiança na atuação e eficiência da Anac, diante de to-

do histórico da agência nesta crise do tráfego aéreo", afirmou Pacifico.

A diferenciação no serviço de bordo oferecido pelas duas empresas também deve ser mantido, na avaliação de Pacifico. Assim, os aviões da Gol - que opera com o conceito de baixo custo e oferece apenas barrinhas de cereais durante os voos - não poderão receber passagens que tenham comprado passagens Varig. "Seo consumidor optou por uma empresa que tem serviço de bordo diferenciado, deve ter sua escolha respeitada".

Apesar de afirmar que ainda é cedo para se avaliar a aquisição, o coordenador do Idec diz que a tendência é o consumidor sair prejudicado. "Quando há concentração do mercado, há menos concorrência, e neste caso, menos rotas. Quem perde, sempre, é o consumidor".

O Idec informou que ainda não teve acesso às cláusulas do contrato que define a aquisição da Nova Varig, mas que deve analisá-lo em breve. "Estamos acompanhando de perto a crise no sistema de aviação civil e vamos continuar fiscalizando os movimentos dos atos", disse Paulo Pacifico.

Para o analista Paulo Bitencourt Sampaio, é muito provável que a companhia volte a fazer parte de uma aliança internacional, como a Star Alliance. ■

Operação terá de passar pelo Cade

Pequena participação de mercado da Varig pode facilitar aprovação

Isabel Sobral Fabio Bran

BRASILIA

O ministro da Fazenda, Guido Mantega, considerou positiva a compra da Nova Varig pela Gol. "A Gol é uma empresa sólida e creio que ela vai reabrir linhas da Varig que estavam desativadas. A Varig fez falta por conta das linhas, sobretudo internacionais, que foram desativadas", disse o ministro.

Nenhum integrante do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que teria de dar parecer sobre o negócio, quis ontem antecipar qualquer comentário sobre a operação para evitar acusações de pré-julgamento. Mas, em princípio, a avaliação geral é que a fusão não deverá representar riscos à concorrência pois a Nova Varig tem hoje uma participação muito pequena no mercado.

Obrigatoriamente, o negócio ainda terá de ser julgado

de negócios internacionais da Gol para a Varig, a primeira classe será suprimida. A Gol manterá seus voos para Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, apenas com classe econômica.

No mercado doméstico, a Gol não fala em prazos, mas diz que pretende ampliar a frota da Varig de 17 para 34 aviões. No mercado doméstico, as duas companhias vão operar apenas com Boeing 737. A Varig possui 15 jatos desse modelo e receberá outros 5. Para retornar aos rotas internacionais, a Varig ganhará 14 Boeing 767. Juntas, a Gol e Varig terão 44,83% do mercado doméstico, 2,50 pontos percentuais a menos que a TAM, considerando dados de fevereiro. Considerando mercados domésticos e internacionais, as duas transportaram 20 milhões de passageiros no ano passado, contra 25 milhões da líder TAM.

Com apenas 6 anos de vida, a Gol registrou no ano passado um faturamento de R\$ 3,8 bilhões e lucro de R\$ 684,5 milhões. Margem superior à da TAM, que faturou R\$ 7,7 bilhões e obteve um lucro de R\$ 566 milhões.

A Gol disputou a Varig com a LAN. A companhia aérea chilena chegou a fazer um empréstimo de US\$ 171 milhões para a Varig emprestar, operação passível de ser convertida em ações. A TAM chegou a analisar a possibilidade de uma aquisição, mas desistiu por temer a possibilidade de sucessão de dívidas da Varig velha.

Para o governo, a manutenção da bandeira Varig nos mios brasileiros é uma opção viável e capaz de reatuar as rotas internacionais, além de uma questão estratégica é uma questão de balanço de pagamentos. Em seu auge, a Varig chegou a contribuir com US\$ 1,2 bilhão em divisas. E esse valor deixado pelo Brasil tem sido usado para comprar companhias estrangeiras. ■

so do ponto de vista da concorrência porque a lei antitruste brasileira determina que qualquer fusão envolvendo empresas com mais de 20% de um mercado ou que futuro mais de R\$ 400 milhões por ano no Brasil tem de ser aprovada pelo Cade. O julgamento, no entanto, não precisa ser prévio à conclusão da negociação.

Por as empresas têm até 15 dias, a contar da assinatura do primeiro contrato, para registrar a aquisição no sistema brasileiro de defesa da concorrência. A SDE e a Seae farão uma análise conjunta dos impactos na concorrência dessa operação e pedirão a Anac um parecer sobre a fusão por se tratar de um setor regulado.

A Anac informou que o negócio não foi ainda protocolado na agência. A Anac terá de fazer uma análise técnica prévia da operação para que as ações da Nova Varig sejam efetivamente transferidas.

Alinda ontem, Cade aprovou a operação realizada oito meses antes, na qual a Varig foi vendida para a VarigLog.

Mercado internacional é o novo palco da disputa entre TAM e Gol

Após a compra da Varig pela Gol, que deu à empresa 26 rotas internacionais, TAM já fechou quatro parcerias

Alberto Komatsu
RIO

As duas companhias que já dominam nove de cada dez vôos no Brasil agora estão brigando pelo mercado internacional. Durante décadas, as ligações entre o Brasil e o exterior foram dominadas pela Varig, em menor escala, pelas companhias internacionais. Com a crise da Varig, cerca de 70% dos vôos para o exterior foram parar nas mãos de estrangeiros. Agora, TAM e Gol iniciaram uma corrida para tentar ocupar o espaço aéreo internacional.

Ao comprar a Varig no final de março, a Gol levou 26 rotas internacionais, um bom reforço para quem só tem linhas para a América Latina e é conhecido por vôos de baixo custo e não por serviços de classe executiva ou primeira classe para o exterior. Como a Varig só estava

TAM espera vender US\$ 35 milhões a mais apenas com o acordo com a United

usando 4 dessas linhas, a Gol está tentando convencer a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) que o direito às outras rotas internacionais não expirou. A compra da Varig pela Gol deu um choque na TAM. Pouco mais de um mês depois do anúncio do negócio, a TAM já assinou quatro contratos de parceria com companhias internacionais. O último acordo, com a alemã Lufthansa, foi anunciado ontem. "A concorrência faz com



PARCERIA - "Vamos olhar e decidir sobre a entrada em uma aliança no momento oportuno", disse o presidente da TAM, Marco Antonio Bologna

que a gente acorde mais cedo, sempre", diz o vice-presidente de Planejamento da TAM, Paulo Castello Branco. "Assim como nós, eles também estão acordando mais cedo." Com as parcerias, a TAM oferece mais alternativas de vôos e conexões aos seus passageiros e atrai clientes das empresas estrangeiras que têm interesse em voar no Brasil. Só com o acordo com a United, a TAM espera um aumento de vendas de US\$

35 milhões.

As duas empresas estão re-desenhando a competição internacional. Até o fim do mês, a Gol deverá transferir para a Varig frequências que operava para Buenos Aires, diz o consultor Paulo Sampaio. Hoje, a Varig oferece duas frequências diárias para Buenos Aires, mas passará a operar sete. "Mais do que um code share (compartilhamento de assentos), vai haver um acordo operacional pro-

fundo da Gol com a Varig, com fusão de frota e malha aérea."

O consultor de aviação André Castellini, da Bain & Co., lembra que o fato de não pertencer a nenhuma aliança global dá liberdade para a TAM firmar parcerias com quem achar conveniente. Foi assim com a LAN, que integra a One World. A TAP, a United Airlines e Lufthansa são todas da Star Alliance. A TAM pode, inclusive, entrar para uma dessas alianças

globais. "Vamos olhar e decidir sobre a entrada em uma aliança no momento oportuno", disse o presidente da TAM, Marco Antonio Bologna, no anúncio do acordo com a Lufthansa.

De acordo com um executivo do setor, a reação da Gol às parcerias da TAM poderá ser um acordo com a Aerolíneas Argentinas. O consultor Sampaio destaca que a Gol tem dificuldades em fechar parcerias com empresas internacionais porque

não tem classe executiva nem primeira classe.

Mesmo em destinos sul-americanos, principalmente Buenos Aires e Santiago, Sampaio lembra que os passageiros são executivos exigentes, que preferem mais do que uma barra de cereal. É por isso, diz o consultor, que a Varig está herdando vôos da Gol para Buenos Aires, já que pode oferecer mais de uma classe de poltronas e serviço de bordo diferenciado, como fazem TAM e LAN.

O acordo da TAM com a Lufthansa, diz um especialista, ameaça seriamente a atuação da Varig na Alemanha. Isso porque a Varig, antiga parceira da Lufthansa por meio da Star Alliance, não tem como distribuir os passageiros para outros destinos. "Esse acordo fechou as portas da Varig em Frankfurt", diz, lembrando que a cidade alemã é uma das principais distribuidoras de vôos para a Europa e Ásia.

A TAM fechou acordo com a Lufthansa mesmo sem voar para a Alemanha. Bologna disse que já pediu a autorização à Anac para os vôos e espera que a autorização seja dada até o final do semestre. A TAM quer operar sete frequências semanais ainda neste ano e iniciar outras sete em 2008.

Já a parceria da TAM com a United Airlines, diz o diretor da companhia americana para a América Latina, José A. Meza, poderá funcionar como uma porta de entrada para a Ásia. Segundo ele, só a partir de Washington, a United oferece 300 destinos diferentes, como Pequim, Tóquio e Xangai. ■ COLA-BOROU BETH MOREIRA

VALERIA GONCALVES/AE-11/5/2006