

Vasp absorve as duas empresas

Das Cruzetas e do Serviço Local

A fusão Vasp-Cruzetas-Transbrasil deverá ser concretizada hoje à tarde, durante a reunião do diretor-geral de Departamento de Aviação Civil, brigadeiro delegado Domicílio Lima de Silveira, com o presidente da empresa paulista, Flávio Almeida. A decisão — ainda com o reser- va de que a fusão poderia ser restrita apenas à Vasp e a Cruzetas, ficando a Transbrasil sob o comando exclusivo — foi tomada pelo diretor de DAC, após reunião de 40 minutos com o ministro da Aeronáutica, brigadeiro Joelmir Arraras Macedo, quando foram submetidos todos os planos apresentados para a operação.

Confirmada a primeira hipótese, o Brasil passará a operar com apenas duas empresas de aviação comercial regular: uma resultante da fusão, com predominância de 62,5 por cento no mercado interno, e a Varig, que detém 37,5 por cento de mercado internacional. No transporte geral de passageiros, a Varig ficará com 60 por cento e a nova companhia com os 40 por cento.

Alé, entretanto, porém, apesar de todas as propostas do governo, não prevaleceu — inclusive a privatização do Vasp — não houve via grande operação em São Paulo de que o governo federal concordasse com a utilização de três das três companhias. Os principais argumentos: a radicalização da medida geraria muitas longas discussões em torno de assuntos e o consenso de que as opiniões da Varig são muito acastadas em Brasília.

O governador Paulo Egydio autorizou o secretário de Transportes, Thomas Magalhães, a tratar de arrendamento da Vasp no caso de absorção das duas empresas que futuramente está em jogo: o passivo trabalhista das companhias — 200 milhões de cruzeiros — seria transformado em ações que seriam distribuídas entre os funcionários da Cruzetas e da Transbrasil, autorizando-o também de a Vasp e optarem pelo recebimento de ações. O acordo seria feito com aval de

Vasp, garantia de governo do Estado e financiamento da Caixa Econômica Federal. Técnicos paulistas afirmam que, se não for feita a decisão do governo federal, "o mercado brasileiro vai continuar uma locutura, a freta vai continuar intransigente, as empresas vão continuar se enfrentando na disputa de poucas passagens e as linhas, viação, passaria cada vez mais nos balanços, até que um dia nova crise arrebatasse mais uma vez se fosse em fúria. Só que não haverá mais saída, a não ser a extinção definitiva da aviação comercial brasileira".

A crise pela qual passa a aviação brasileira vem de muito tempo. O Brasil teve um grande número de empresas aéreas no tempo em que bastava comprar um avião que durasse bastante para se poder operar com lucros. Mas, em pouco, confirmou-se a aviação no mundo inteiro, as duas últimas foram a Panair e a Paratense.

Restaram, então, apenas as três grandes — Varig, Vasp e Cruzetas — enquanto a Sadia, hoje Transbrasil, crescia rapidamente. Lutando, as empresas passaram a disputar novas linhas e a melhor freta de notação e para isso foram os equipamentos com as novas aeronaves lançadas, especialmente os Boeing 727 e 737, este para linhas mais longas, nos meses muito caros.

Da guerra pelo mercado resultou uma Varig frágil, que depende mais suas linhas internacionais, embora dando a entender que elas não são assim tão rentáveis. Ao que tudo indica, porém, a empresa gaúcha aceitará com muito prazer as linhas internacionais imediatamente exploradas pela Cruzetas.

A Vasp, que foi muito bem administrada no estilo Panamericano, enfrenta agora alguns problemas. No 727, embora o modelo 727, revela problemas de empilhamento e no reabastecimento de cruzeiros — aviação, sendo o balanço, porque há a deterioração de CR\$ 44.107.584,4 de reserva e da partida como perda; mas desta vez não foi subscrita a partida de CR\$ 44.210.018,4, a que permitiria que o balanço acusasse

lucro líquido de CR\$ 41.841.178,2. A manobra contabilmente correta, mas, se não fosse feita, haveria na realidade prejuízo de 22 milhões de cruzeiros.

Já a Cruzetas, segundo especialistas, atravessa no equipamento, talvez por empilhamento, talvez por má administração, encontrando numa situação incômoda. Mas tem bom nome e sobreviveu que a Vasp pode vender, diminuindo a freta e racionalizando a exploração das linhas, além de transportar, quase metade das brasileiras que vão para a Argentina e explorar as linhas Brasília-Lima. Segundo a Golias, a Transbrasil apresentou um balanço no passado de 74 milhões, embora seu capital-geral de 47 milhões de cruzeiros. Além disso, quase não tem aviação e a Varig — ainda segundo os técnicos — não é uma empresa de aviação.

Funcionário estadual, que preferiu não ser identificado, afirma que a aviação brasileira chegou à crise porque o governo federal demorou em reconhecer as mudanças fundamentais que ocorreram no setor.

"A prova de que o enfoque econômico errado é que o DAC ainda encara as empresas de aviação como industriais e não como prestadoras de serviços".

— Na grande revolução dos últimos 15 anos, as companhias brasileiras não perceberam até que ponto se exigiam modificações. Os aviões modernos têm taxa de obsolescência tão grande que o freta tem que ser renovado a cada cinco anos, no máximo. Portanto, se a precha for muito bem operada, com apoio de terra — que só a Varig e a Vasp têm.

Desta forma, o passivo mercado brasileiro (menor que o dos ingleses) não dá para multas internacionais. E os técnicos incluem: ou fica uma grande empresa nacional, ou criamos duas, também grande, ligadas a Vasp e a Varig. Até agora 15 pontos em dois o Ministério da Aeronáutica melhorou a taxa de ocupação dos aviões, só que os aparelhos ficaram no chão, sem gerar receita suficiente sequer para pagar os juros que incidem sobre seu custo.

Fusão altera a relação de forças

Equipamento	Nova empresa		Varig
	Transbrasil	Cruzetas	
Boeing 727	2	8	10
Boeing 737	0	6	24
DC-10	0	0	10
One Eleven	7*	0	7
Caravelle	0	5	3
Electra	0	0	10
Dart Herald	3	0	3
AVRO	0	0	8
Samurai	0	6	6
DC-3	0	2	6
Bombardier	6	0	9
Viscount	0	0	3
Transporte de passageiros	13%	22%	33,5%
Mercado interno	62,5%	37,5%	68,5%
Mercado externo	44,8%	10,2%	10,2%
Crescimento em 74	44,8%	10,2%	47,7%

* Encomendados mais 5, que devem ser entregues até o fim do ano.
** Dois aparelhos são arrendados.

Para a Varig, uma luta difícil

Com a fusão das três empresas que exploravam quase exclusivamente o mercado interno, a Varig encontrou em situação bastante desvantajosa. Entretanto, as três empresas, inicialmente apresentaram crescimento menor que o dela no último ano, transformando num só, racionalizando as linhas e aperfeiçoando os métodos operacionais, confirmam as opiniões do presidente da companhia gaúcha, Eric de Carvalho, anteriormente reveladas quando a fusão era apenas uma hipótese.

Para a disputa do mercado interno, a Varig conta com 8 Avros, 10 Electras, 10 Boeings 727, 9 Avros no exterior e os Electras devem ser relegados apenas à Ponte Aérea Rio-São Paulo. Ela, então, além, 15 aparelhos modernos e adequados à pequena linha — contra 24 da nova empresa. Além de os Boeing 727 serem destinados exclusivamente à linha internacional (América do Sul e Caribe) atualmente exploradas pela Cruzetas, a nova empresa dispõe de 24 Boeings 737, os quais devem somar-se mais cinco já encomendados pela Vasp.

Embora a nova empresa vá departar-se com alguns equipamentos obsoletos, os investimentos inadequados ao resto da frota, a fusão não só facilita a venda desses aparelhos, como acrescenta ainda 15 Bombardier para as linhas de Bandeira, uma falta em que a Varig não pôde competir em igualdade de condições. Neste quadro, até agora, não foram considerados os Caravelles e os One Eleven que, até serem des-

ativados, serão importante suporte para a empresa que surge.

Restará à Varig a compensação de ter quase 90 por cento do mercado internacional, onde ela conta com 16 Boeings 707 e 3 DC-10. Mas este é um setor onde a Varig compete com 111 companhias, mantendo uma boa posição (23o lugar de transporte de passageiros). Talvez por isso — a própria empresa reconhece — tenha havido um certo "descaço" pelas linhas domésticas, apenas recentemente quebrado pela compra dos Boeing 737.

Sem dúvida, a Varig parece defrontar-se com um vigoroso adversário, que detém 60,3 por cento do mercado interno contra seus 31,5 por cento. E os dados estatísticos parecem indicar que o adversário tem tudo para vencer: das três em-

presas, apenas a Cruzetas consegue crescer (em transporte de passageiros) menos que a Varig no ano passado. A Vasp cresceu 47,7 por cento; a Transbrasil, 44,8 por cento; a Varig, 28,8 por cento e a Cruzetas, 28,8 por cento.

Este quadro comparativo foi formado com valores que não podem ser transportados para o campo econômico-internacional, pois não leva em conta os investimentos elevados demais que as três empresas fizeram para se equipar com aeronaves modernas, que geraram dívidas e a crise que motivou a fusão. Mas, inicialmente, essa situação deve acabar, resultando em duas empresas financeiramente equilibradas que têm na eficiência de seus aviões e na qualidade do serviço as armas para disputa dos passageiros.