

Vasp atravessa grave crise financeira

Sebastião Moreira/AE

Empresa foi comprada há nove anos por Wagner Canhedo, em leilão de privatização

EDILSON COELHO



MD11 estacionados em Cumbica; peças para outros aviões

97, para R\$ 8 milhões, em 98; o endividamento é 308 vezes o patrimônio — era 20,4 vezes em 97 —, o que indica forte descapitalização. A liquidez de um ano para outro caiu de R\$ 0,78 para R\$ 0,65. No primeiro trimestre, o balanço da companhia demonstrou que o patrimônio ficou negativo em R\$ 78,8 milhões.

Aproveitando-se dessa queda patrimonial, Canhedo promoveu aumento de capital — dando em troca duas empresas, a Brasília Téli Aéreo e o Hotel Nacional, no valor total de R\$ 62 milhões —, ampliando seu poder na Vasp, em detrimento do governo do Estado de São Paulo via sua participação cair de 57% para 46%.

DÍVIDA COM AEROS CHEGA A R\$ 115 MILHÕES

No governo, ninguém quer comentar o assunto. Pelo edital de privatização da Vasp, havia uma cláusula que dizia que o governo sairia da companhia até 2000. Não dizia, porém, que deveria sair com uma mão na frente e outra atrás.

Pelo documento da Vasp, a empresa pretende pagar, das dívidas de longo prazo que somam R\$ 1,124 bilhão, pelo menos R\$ 418 milhões, divididos entre o Banco do Brasil (R\$ 191 milhões), Banespa (R\$ 153 milhões), Tesouro Nacional (R\$ 175 milhões), Clube de Paris (R\$ 34 milhões).

Suas dívidas de curto prazo também são altas, principalmente a apropriação indébita, dinheiro subtraído do contracheque dos funcionários ou a parte que a empresa deveria pagar ao Instituto Nacional de Seguro Social

(INSS). "É uma vergonha a empresa ser o maior devedor do INSS", diz Jorge Antônio Dardi, diretor do Sindicato dos Aeroaviários de Cumbica.

Além do INSS, Canhedo não repassa ao fundo de previdência privada dos funcionários da Vasp, o AEROS — sob intervenção do Ministério da Previdência desde 1995 — contribuições da parte da companhia desde 1990, quando foi privatizada. Até novembro de 97, a Vasp deveria ter repassado mensalmente 4,8% da folha de pagamento e não o fez.

Em dezembro de 97, mudou-se a forma de calcular as contribuições. Funcionários e companhia deveriam pagar um por um. "O dinheiro foi recolhido, mas não entrou no cofre até agora", disse um dos funcionários do AEROS, que não quis identificar-se. Novamente Canhedo apropriou-se da parte dos funcionários, utilizando dinheiro para fazer caixa na Vasp. Sua dívida com AEROS hoje chega a R\$ 115 milhões.

De INSS e FGTS, a Vasp deve R\$ 170 milhões. "Devemos pouca coisa mais que a Varig e bem menos que a Transbrasil", conta Rui Nogueira. A Transbrasil nega ter dívida com INSS. A Infraero admite hoje estar recebendo em dia da Vasp as taxas aeroportuárias. Mas sabe-se que a Infraero está cobrando na Justiça R\$ 230 milhões atrasados.

O grande problema, quando se trata de uma empresa aérea, é a necessidade de dispor de dinheiro em caixa para manutenção de aviões. O Departamento de Aviação Civil (DAC), órgão que tem obrigação de fiscalizar as condições dos aviões, como manutenção, informa que está tudo em or-

dem na Vasp. Em setembro foi feita uma inspeção na empresa. O DAC sabe até da demissão de 13 pilotos que pertenciam à Associação dos Pilotos da Vasp (Apvasp), entidade que reúne mais de 600 pilotos da companhia. Seis outros pilotos, sem ligação com a Apvasp, foram postos na rua nas últimas três semanas. "Eles foram demitidos por insubordinação", comenta o portavoza da Vasp. "Erram profissionais com motivação política."

Um dos demitidos, com mais de 20 anos de carreira, observa que, muitos problemas que possam existir nos aviões só chegam ao conhecimento do DAC se o piloto fizer a anotação no relatório de voo. O piloto, que é um dos diretores da Apvasp, afirma que os empregados têm medo de perder o emprego, por isso não denunciam as condições em que estão voados.

Fornecedores de peças de aviões disseram que só aceitam encomendas da Vasp mediante pagamento adiantado. Os dois MD11 das fotos acima, em Cumbica, estão sendo utilizados pela Vasp para a retirada de peças para equipar outros aviões. Segundo técnicos, nenhuma companhia com dinheiro em caixa deixaria em manutenção, por cinco meses, um avião cujo leasing custa US\$ 500 mil por mês.

A canalização da Vasp é antiga. Em 1992, a companhia fez a mesma coisa com DC-8 e Airbus. Na época, a falta de peças para reposição foi denunciada em um dossiê da FNTTA entregue à Agência Estado, com os aviões que estavam com problemas. Um Boeing 737-200 caiu naquele ano no Acre, matando três pessoas.

Canhedo briga na Justiça para reaver participação na Tam

Após aumento de capital da empresa de Rolim Amaro, Vasp ficou só com 5,5% das ações

MARIA INÊS NASSIFF

Se as ações que dormem na Justiça falassem, elas poderiam apostar que as chances de fusão das empresas aéreas Vasp e Tam — ou mesmo inocentes acordos comerciais — são nulas. Espera julgamento na 1ª Vara Cível do Jabaquara uma ação em que a Vasp pede a anulação do último aumento de capital feito pela Tam, em 1992, que reduziu de 16% para 5,5% a sua participação em ações ordinárias, em detrimento da empresa do comandante Amaro Rolim.

Depois disso, a antes estatal e agora companhia aérea de Wagner Canhedo entrou com ações contra a Tam, pedindo a suspensão das linhas da Tam. Todos os boatos da empresa desde 1994 foram sustados na Justiça. A Vasp argumenta que o aumento de capital serviu apenas para suprir a sua participação na Tam e retirar as vagas nos conselhos administrativo e fiscal a que tem direito, pelo estatuto, cada lote de 15% de ações ordinárias.

A Tam afirma que optou dentro da legalidade e apenas para preparar a empresa para um aporte maior de capital, o que ocorreria num segundo momento, para incorporar novas aeronaves. "Felizmente, esse aporte futuro não foi necessário", disse o advogado da Tam, Antonio Celso Amaro Sales. Segundo Vasp, a empresa não é interpretada pelos investidores ou pelos seus fornecedores como uma companhia capaz de mudar no futuro a composição acionária da Tam Regional e a empresa não tem qualquer questão na Justiça.

"Esses questionamentos judiciais não são pertinentes como uma atitude de uma concorrente no mercado", disse o advogado da Tam. "A empresa de controle de capital que a Tam passou pelo seu melhor período e mudou empresarialmente. Em 1997, as ações do comandante Amaro Rolim na Transportes Aéreos foram transferidas para uma holding, a Companhia de Investimentos em Transportes (Cit-Tam), que incorporou investidores institucionais e detém o controle acionário da Tam Regional e da Tam Meridional. A Tam Regional, a de maior faturamento da holding, é a empresa cujas ações estão em litígio."

Essa é uma das evidências apontadas pelos advogados da Vasp de que a Tam fez uma manobra com a intenção expressa de reduzir a empresa de controle de Wagner Canhedo dos conselhos administrativo e fiscal. A Vasp questiona como foi decidido o aumento de capital; quem tem o direito de administração em ações ordinárias dando origem ao mesmo número de ações ordinárias; e as preferências, na mesma quantidade, ações preferenciais. E também contesta o preço das ações.

Ocorre que a Vasp tinha ações ordinárias e poderia subscrever apenas mais o mesmo número de ordinárias. O comandante Rolim tinha 84% das ordinárias e poderia subscrever o mesmo número de ordinárias; a quase totalidade (96,4%) das preferenciais, e poderia subscrever o mesmo número dessa classe de ações também em ordinárias. "A Vasp não subscreveu porque não queria", diz o advogado da Tam. "Se a Vasp tivesse subscrito as ações a que tinha direito, por esse critério, hoje teria apenas 9,08%", rebate o advogado da Vasp, Edmar Nunes Pereira. "Esse critério foi apenas um ardil para retirar os 15% da Vasp", argumenta. "Se a Tam fi-

zer um acordo e aumentar o capital de forma a apenas ações ordinárias, a Vasp faz questão de subscrever as ações e restaurar a sua participação na empresa."

História de briga — O aumento de capital feito em 1992 foi a pé de cal na sociedade entre a Vasp e o comandante Rolim. Em 1976, Rolim possuía apenas uma pequena empresa de taxi aéreo e aproveitou-se de uma intervenção do Departamento de Aviação Civil (DAC) nos negócios das empresas aéreas para expandir, incorporando todo o patrimônio das linhas regionais da Vasp. Nesse ano, o DAC proibiu as companhias aéreas que faziam voos entre capitais de operar também no interior. Gestor de Rolim no Ministério da Aeronáutica acabaram convencendo o então governador Paulo Cavaliotti Marinho a permitir voos das linhas da Vasp no interior para a Transportes Aéreos Marília, mediante uma sociedade em que caberia à estatal 33,33% das ações ordinárias e o restante (66,66% pelo DAC) 100% das preferências de uma empresa que se chamaria Transportes Aéreos Regionais (Tar).

A história da Tam foi reconstruída pelo conselho do Tribunal de Contas do Estado Antonio Roque Citadini, na análise das contas do governo de 1992. O relatório foi encaminhado ao Ministério da Justiça para ser investigado; apenas aqui importante levantar a história da Vasp. Rolim não conseguiu o em que se falava de privatização e o principal pretendente era justamente a empresa do comandante Rolim", afirmou Citadini. Segundo o conselho — que em 1992 não teve participação — também as conclusões de uma comissão especial de inquérito do Conselho de Defesa Legislativa que analisou o negócio entre a Vasp e a Tam — "o relatório não teve vantagens como a sociedade. "Como a Transportes Aéreos Marília só tinha pequenas aeronaves, a Vasp não precisava de transportes regionais, verifica-se que exclusivamente a Vasp possibilitou a existência e funcionamento da nova companhia", afirmou o relatório.

Para o diretor-jurídico da Vasp, José Fernando Martins Ribeiro, que está na companhia desde a criação da Tam Regional, as linhas regionais da Vasp a Rolim foi, na verdade, uma inability do governo. "O Vasp ficou minoritário na Tam porque o governo não teve perspectiva de o advogado. A Varig, por exemplo, burlando as normas do DAC, manteve 33,33% das ações em sua empresa regional e a Varig, de sua propriedade, e o restante um terço também ficou com uma empresa do seu grupo.

As ações que foram transferidas para a Tam Regional foram transferidas para uma holding, a Companhia de Investimentos em Transportes (Cit-Tam), que incorporou investidores institucionais e detém o controle acionário da Tam Regional e da Tam Meridional. A Tam Regional, a de maior faturamento da holding, é a empresa cujas ações estão em litígio. Essa é uma das evidências apontadas pelos advogados da Vasp de que a Tam fez uma manobra com a intenção expressa de reduzir a empresa de controle de Wagner Canhedo dos conselhos administrativo e fiscal. A Vasp questiona como foi decidido o aumento de capital; quem tem o direito de administração em ações ordinárias dando origem ao mesmo número de ações ordinárias; e as preferências, na mesma quantidade, ações preferenciais. E também contesta o preço das ações. Ocorre que a Vasp tinha ações ordinárias e poderia subscrever apenas mais o mesmo número de ordinárias. O comandante Rolim tinha 84% das ordinárias e poderia subscrever o mesmo número de ordinárias; a quase totalidade (96,4%) das preferências, e poderia subscrever o mesmo número dessa classe de ações também em ordinárias. "A Vasp não subscreveu porque não queria", diz o advogado da Tam. "Se a Vasp tivesse subscrito as ações a que tinha direito, por esse critério, hoje teria apenas 9,08%", rebate o advogado da Vasp, Edmar Nunes Pereira. "Esse critério foi apenas um ardil para retirar os 15% da Vasp", argumenta. "Se a Tam fi-



Canhedo em busca de 16%

ROLIM CRESCEU APÓS INTERVENÇÃO NA VASP

empresa nova, com mais de história e o futuro pela frente.



CONHEÇA O SEU CORRETOR

Com uma longa história de estabilidade e segurança, a CGU Seguros é o resultado da fusão mundial entre a Commercial Union Assurance Company e a General Accident Fire & Life Assurance Corporation. Gigantes do mercado segurador internacional, estas empresas decidiram se dar as mãos para realizar um objetivo comum: ser a companhia de seguros do século 21. Uma empresa com personalidade própria e maior do que a simples soma das partes: assim é a CGU Seguros. Competente. Garantida. Única.

CGU Seguros

www.cguseguros.com.br