



**1927** Fundação da Viação Aérea São Paulo (Vasp)

**1933** Crise no setor leva à concessão de R\$ 1,181, que garante subsídios às companhias aéreas

**1949** Brasil tem 21 companhias aéreas em operação

**1950** Omar Fontana cria a Saudia Transpô. Aéreo, que passaria a se chamar Transbrasil em 1972

**1955** Varig compra o controle da Rede de Aéreo, e torna-se uma das maiores companhias do mundo.

**1962** Panair do Brasil requer falência sob protestos dos funcionários, e a Varig consegue assumir novas linhas internacionais

**1965** Restrição a três companhias aéreas transporta 10 milhões de passageiros

**1975** Varig vence a Vasp na disputa pelo Cruzeiro do Sul e se torna a terceira companhia do Grupo Varig

**1980** Rio Sul compra o Nordeste, que se torna a terceira companhia do Grupo Varig

**1985** Governos iniciam intervenção na Transbrasil que duraria até outubro do ano seguinte

**1988** Decisão se inicia com crise aguda no setor, que acumula perdas a cada plano econômico desde 1985

**1989** Transbrasil e Vasp recebem autorização para rotas internacionais, quebrando um monopólio de mais de 20 anos da Varig

**1990** TAM atinge o marco de 8 milhões de passageiros transportados e conquista espaço entre as maiores companhias do País

**1992** Entra em operação a Gol Transportes Aéreos, com frota moderna e proposta de alugar com tarifas reduzidas

**1999** Perdas levam Vasp e Transbrasil à reestruturação com abandono de rotas, venda de aeronaves e demissões em massa

**2001**

# Empresas têm mais prejuízos que em 1999

Ed Ferreira/AE-06/001

**Perdas no primeiro semestre equivalem ao dobro das registradas no ano da mudança cambial**

ANDRÉ SIQUEIRA

Os prejuízos do setor aéreo no primeiro semestre dos primeiros meses, são a Varig e a TAM já registraram rubros de R\$ 509 milhões e R\$ 197 milhões, respectivamente. Embora a alta do dólar no período tenha ficado em 18,5%, o efeito cumulativo reafirma a condição de vilã da oscilação da moeda americana.

Se o drástico encarecimento do dólar não fosse motivo para acender luz amarela para as autoridades do setor, não demoraria para o balanço das duas companhias responsáveis por mais de 60% da oferta de assentos no mercado doméstico indicasse que, independentemente de uma intervenção do governo, a atual estrutura do transporte aéreo no Brasil deve atravessar um período de profundos ajustes, segundo especialistas.

do por um período de crise. Paralelo a executivo, que também presidente da Rio Sul, "nenhuma empresa no mundo estaria preparada para tantas desvalorizações".

Ermakoff acrescenta que as companhias brasileiras foram as únicas no mundo a não repassar para as tarifas os aumentos no preço do combustível de aviação. "A liberação de preços foi um passo importante, mas a recuperação das perdas não ocorrerá no curto prazo."

**Cortes** - Mesmo a TAM, única companhia que não acumulou débitos além dos operacionais, está revendo os planos de crescimento para 2002 e cortou investimentos de curto prazo para minimizar os efeitos da crise. De acordo com o vice-presidente, Luiz Eduardo Faria, para não fugir ao crescimento previsto de 30% no ano e incorporar à frota, até o fim do ano, seis novos Airbus, modelo A-320, a companhia reduzirá a utilização dos aviões.

## LIBERAÇÃO DE PREÇOS NÃO GARANTE RECUPERAÇÃO

"Não há problema em baixar nossa taxa de utilização, uma das mais altas do mundo, de 11,5 horas para 9 horas diárias de vôos", diz Falco. "Excluindo os gastos financeiros, nossa atividade dá lucro."

A situação da Varig, maior empresa aérea da América Latina, é bem mais complicada. O efeito "bola de neve" da desvalorização cambial trouxe o patrimônio líquido para R\$ 658 milhões negativos no primeiro semestre deste ano.

Em estudo enviado ao Exatão pela Controladoria da Varig, a controladora alega, desconsideradas as despesas financeiras, a atividade acumulou o lucro de R\$ 275 milhões de janeiro de 1999, enquanto o balanço provocou perdas de R\$ 602 milhões no mesmo período. A conclusão do estudo é que a situação atual reflete "os efeitos devastadores da variação cambial e da aviação comercial brasileira, esse tipo de movimento sempre foi precedido

de um período de crise. Paralelo a executivo, que também presidente da Rio Sul, "nenhuma empresa no mundo estaria preparada para tantas desvalorizações".



Empresários do setor se reúnem com deputados em Brasília para discutir nova regulamentação

**Crise pode acelerar a criação da Anac**

Relatório da Câmara sobre o projeto da agência será apresentado até quarta-feira

SIMONE CAVALCANTI

**B**RASILIA - A crise financeira das empresas aéreas está apressando a tramitação do projeto que cria a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) no Congresso Nacional. Preocupado com a situação atual das companhias, o relator do substitutivo ao projeto do governo na Comissão Especial da Câmara, deputado Leir Lomanto (PFL-BA), pretende apresentar o relatório final na próxima quarta-feira e espera que a proposta entre em votação até outubro. Aprovado, o projeto vai direto ao Senado, onde de apreciação tende a ser muito rápida.

Nesta segunda-feira, ele e o presidente da comissão, deputado Nelson Marchezan (PSDB-RS), participaram de uma reunião com a diretoria da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) a convite do presidente da entidade, Horácio Lafer Piva. Lomanto afirmou que ainda está recebendo sugestões para aprimorar o projeto. Segundo Marchezan, a diretoria da entidade está interessada em saber quais os principais pontos do projeto. "Vamos cobrar dos empresários a necessidade de uma estratégia industrial para o setor", disse.

O relatório final de Lomanto trará modificações em relação ao que foi apresentado ao Exatão. A maioria delas atende ao pleito das próprias companhias aéreas. O prazo de concessão das linhas aéreas aumenta de 10 anos propostos inicialmente para 25 anos, renováveis pelo mesmo período. Atualmente, as concessões são de 15 anos.

"Quanto maior o prazo, melhor para as empresas que usam esse instrumento como uma garantia na obtenção de fi-

nanciamentos para a compra das aeronaves", disse o relator.

As companhias aéreas deixaram de pagar pela concessão, resta prevista pelo governo, e a licitação das linhas passará a atender apenas a critérios técnicos que serão regulamentados pela própria Anac. Além disso, as linhas continuarão a ser licitadas em bloco, e não separadamente, como previa o projeto original.

Lomanto afirmou que a sua proposta tem como objetivo reduzir os custos das empresas para que os benefícios sejam repassados para os usuários. Para isso, está propondo a extinção gradativa do Aterro, uma taxa de 50% adicional sobre todas as tarifas aeroportuárias cobradas no setor. Segundo o projeto, esse percentual cairia para 30% em 2002, 20% em 2003 e ainda em 2004, até atingir, em 2005, o nível de zero.

"Essa desoneração dos custos das empresas", disse. "O chamado custo Brasil é uma das maiores reclamações do Setor. De acordo com dados do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (Snea), a incidência de impostos sobre a receita das companhias no mercado doméstico chega a 34,8%, percentual que é praticamente o dobro da carga europeia e três vezes mais do que nos Estados Unidos.

O projeto que deverá ser apresentado na quarta-feira prevê ainda a possibilidade de concessão de aeroportos para o setor privado. De acordo com o relator, as licitações serão regulamentadas após a criação da agência. Cada aeroporto terá um Conselho Administrativo, cuja principal função será monitorar os valores das tarifas aeroportuárias.

refinanciada e os aeroportos com maior rentabilidade terão como transferir recursos para aqueles com menor movimento. O Conselho será composto por representantes da Anac, dos trabalhadores do setor, do município, da Infraero, das companhias aéreas e da associação comercial local.

**Salvamento** - Enquanto a agência não é criada, técnicos dos ministérios da Defesa, Fazenda, Planejamento e da Casa Civil, se reúnem semanalmente para encontrar medidas que possam desonerar o setor. O secretário de Acompanhamento Econômico, Cláudio Considera, afirmou que o grupo aguarda a conclusão de um estudo encaminhado ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) sobre a situação financeira atual do setor.

Com o levantamento para definir que medidas seriam mais eficazes para ajudar a situação financeira atual do setor. Com o levantamento para definir que medidas seriam mais eficazes para ajudar a situação financeira atual do setor.

Estão sendo estudadas medidas na área tributária, como a retirada de PIS/COFINS e de ICMS na cobrança dos combustíveis. No entanto, a implementação desses benefícios depende de negociação com a Receita Federal e uma legislação específica. Todas as medidas, antes de serem implementadas, serão submetidas à aprovação do Conselho Nacional de Aviação Civil (Conac).

O governo quer, cada vez mais, tornar as companhias aéreas mais independentes. Com isso, afasta a possibilidade de que elas transfiram para o governo a responsabilidade por eventuais desequilíbrios econômicos e financeiros que venham a registrar e ainda tenta forçar uma melhor gestão por parte das empresas.

## Sector sempre foi marcado pelas fusões

Canhedo, da Vasp, apresentou proposta de operação conjunta, sob comando de holding

**A**s discussões sobre fusões e associações entre companhias aéreas brasileiras são tão antigas quanto a presença da atividade no País. As duas mais antigas companhias em operação, a Varig e a Vasp, devem sua longevidade, em grande parte, à absorção de concorrentes menores e, eventualmente, à bancaria de outras empresas.

Talvez por familiaridade com essa tradição, o presidente da Vasp, Wagner Canhedo, apresentou aos demais dirigentes de companhias, nas recentes reuniões promovidas pelo governo para estudar os problemas do setor, uma proposta de operação conjunta das empresas brasileiras, sob o comando de uma única holding.

"É a única maneira de tornar as companhias fortes o bastante para enfrentar a concorrência das estrangeiras, além de representar uma imensa economia", garante Canhedo, que diz não ter recebido sequer uma resposta dos concorrentes.

Mas uma retrospectiva histórica mostra que o vaivém de fusões e aquisições marcou a década de 50, que começou com mais de 20 empresas em operação, muitas com apenas um ou dois aeronaves. Apesar dos subsídios concedidos pelo governo, a maioria delas acabou sendo absorvida e dando origem a grandes empresas, como a concessão Real-Aerovias Paulistas, que seria encampado pela Varig em 1962.

A VASP ainda seria beneficiada ao herdar as linhas internacionais da Panair do Brasil, falida em 1965, e ao comprar a Cruzeiro do Sul, em 1975, com o controle da Varig. A Vasp era dada como certa. O resultado foi que a companhia rio-grandense assumiu a totalidade dos vôos internacionais, num período em que o setor estava sendo militarizado pelo governo militar, que durou mais de 20 anos.

Nos anos 70, a fusão entre a Vasp e a Transbrasil chegou a ser cogitada mais de uma vez, contando com o apoio do governo, mas não chegou a sair do papel. Sob a liderança de Osmar Fontana, a Transbrasil (ex-Sadila) chegou a ser considerada em estado pré-falimentar em 1978, mas sentiu o efeito do fim do governo nos momentos críticos e sobreviveu até a intervenção entre 88 e 89. Hoje, menos de um ano depois da aquisição do controle, a operação por algum grupo é apontada como a única saída para a empresa, que tem para o futuro a intenção de operar aviões em operação. (A.S.)

## NO VERMELHO

**Evolução do resultado operacional das principais empresas aéreas brasileiras - em R\$ mil**

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<b>Varig</b>	-310.760	-100.275	-299.899	-478.136	-280.487	-507.607**
<b>TAM</b>	85.586	50.591	24.859	-1.911.938	12.564	-297.376**
<b>Transbrasil</b>	-37.882	96.789	216.461	-298.564	-231.118	-36.644**
<b>Vasp</b>	-118.813	790	-242.596	-327.443	-362.908	-84.759**

\*O indicador reflete o lucro/prejuízo da empresa em sua atividade principal.  
\*\*Dados relativos ao 1º semestre.  
\*\*\*Dados relativos ao 1º trimestre.  
Fonte: Empresas

# Companhias aéreas prevêem prejuízo maior

Depois das perdas de R\$ 1,2 bi no primeiro semestre, o tráfego diminui drasticamente

NILSON BRANDÃO JÚNIOR

**R**IO — As companhias aéreas brasileiras deverão registrar prejuízo de R\$ 1,2 bilhão no primeiro semestre. Além disso, prevê redução de tráfego nos próximos meses e acabam de acender a luz amarela. Na quarta-feira, encaminharam 14 pedidos ao governo, cuja guarda em nada melhorou as reações de outros países que se recusam a aceitar voos de suas companhias aéreas. No lugar de entusiasmo, entram na semana com duas conclusões. A primeira: grande parte das reivindicações não deverá mesmo ser atendida. A otimista: deve pregar por diversos ministérios, sem um interlocutor no governo, as empresas aéreas não vão conseguir o papel será desempenhado pelo chefe da Casa Civil, Pedro Parente.

A orientação para procurar Parente foi dada pelo próprio presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, em encontro anterior, não divulgado, com o presidente da Varig, Ozires Silva, e o presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA), George Ermakoff. Nos últimos anos, a falta de mediação e a pouca abertura para a participação sobre as questões estruturais do setor eram justamente duas grandes queixas dos empresários da aviação.

O novo canal não representa, contudo, certeza de avanços. Questionado sobre as diferenças de tratamento que os Estados Unidos e o Brasil estão dando ao setor, Parente disse, na sexta-feira: "Os americanos vêm de vários anos atrás tentando fazer um dinheiro em caixa para esse programa. No Brasil, estamos numa situação diferente". Depois de o governo de George W. Bush anunciar seu plano de apoio de US\$ 15 bilhões para suas companhias aéreas, diretamente afetadas pelos atentados terroristas do último dia 11, países, como Inglaterra, Suíça, Bélgica, México e até Nova Zelândia seguiram o mesmo caminho. O governo belga concedeu empréstimo-ponte para a Sabena. Antes,

a Swissair havia ganho sobrevida com ajuda governamental de emergência, até a contrariedade Crossair assumir suas rotas.

O motivo é simples. Como as americanas, as demais empresas vinham mal já nos últimos meses e o atentado serviu para catalisar as piores expectativas, em especial frente a uma guerra anunciada, que ainda não se sabe como será. O fato é que há precedentes históricos na ajuda às empresas.

A lição geral, no Brasil, é desonerar a atividade e eliminar ou reduzir o pagamento de impostos e taxas, sobretudo os que atrapalham na competição com as empresas estrangeiras. Por falhas, consenso, retirou-se da lista de pedidos o cruzamento de créditos antigos garantidos em Justiça contra a União com dívidas atuais.

No setor, predomina a avaliação, um tanto velada, de que a aviação não está entre as prioridades do governo. "Sabemos que muitas coisas não são possíveis. Agora, nos chamem, vamos conversar", diz o presidente da Varig, Ozires Silva. "Ainda um pouco de percepção por parte do governo sobre a importância da aviação. O foco está errado. O transporte aéreo é acelerador do desenvolvimento", afirma o presidente da rival Gol, Constantino Oliveira Júnior. "Existiriam falhas no passado e até admitimos incom-

petência, mas havia também um sistema burocrático que se tornava aliado a este todo. O momento não é benéfico", diz Flávio Garvalho, vice-presidente da Transbrasil.

O cenário atual divide as empresas em dois grupos. De um lado, Varig, Vasp e Transbrasil, com dívidas no governo e em seu desfecho processo de reestruturação, desde meados dos 90. Do outro, TAM e a Gol, com dívidas menores com os mesmos problemas ligados ao câmbio sobre o endividamento e custos dolarizados. O principal atentado para as empresas brasileiras este ano foi a escalada do dólar. As três companhias que já apresentaram balanços do semestre — Varig, TAM e Vasp — somaram prejuízo de R\$ 820 milhões de reais. E, conforme as previsões do SNEA, quando todas as empresas tiverem contabilizado suas perdas, o valor será 45% maior.



Campanhas publicitárias e promoções fazem parte do plano da Travel Industry Association para reverter as pesadas perdas deste ano, a Delta, que já anunciou a demissão de 13 mil, vai distribuir em Nova York e cidades próximas 10 mil passagens

**NO BRASIL, A SITUAÇÃO É DIFERENTE!**

## Sector nos EUA busca retomada da confiança

Líderes da indústria do turismo avaliam que sua recuperação é essencial para a economia do país

SANDRA REGINA CARVALHO  
Evanlia especial

**A**TLANTA, EUA — Num misto de culto prestígio e otimismo com festa de premiação do Oscar, a Industry Travel Association of America (ITIA) reuniu na semana passada, em Atlanta, mais de 500 pessoas — desde presidentes e diretores de empresas da indústria do turismo a funcionários de órgãos oficiais do setor — para discutir formas de reverter o violento impacto dos atentados terroristas em Nova York e Washington.

Não havia dúvida entre ouvintes e palestrantes de que mesmo antes dos acontecimentos do dia 11 setembro, a desaceleração econômica do país já afetava os resultados desse segmento do mercado. Muitos usaram, sem hesitar, a palavra recessão. Segundo pesquisa feita pela Associação de Transporte Aéreo (ATA), na primeira semana de setembro, ou seja, antes dos ataques, as companhias aéreas já atingiam uma perda para o ano de até US\$ 3,5 bilhões. Depois, a previsão só para setembro pulou para US\$ 5 bilhões e de agora até junho de 2002 esse número deve chegar a US\$ 24 bilhões. Para o economista-chefe da ATA, David Swierenga, por causa dessa perspectiva, o Congresso americano aprovou um pacote de US\$ 15 bilhões.

Retomar a confiança do consumidor americano e colocá-lo nos aviões de novo é um desafio. A presidente e CEO da ATA, Carol Hallet, acredita que a chave

### INDÚSTRIA DE VIAGEM AMERICANA

Movimento: **US\$ 582 bilhões/ano**  
Estimativa de perdas em 2001: **US\$ 58 bilhões**  
Participação do mercado interno é de **82%**

#### A importância do turismo

- ▶ Número de visitantes no país: **50,9 milhões**
- ▶ Receita com turistas: **US\$ 103 bilhões**
- ▶ Número de americanos que viajam para fora: **60,8 milhões**
- ▶ Gastos de americanos no exterior: **US\$ 89 bilhões**
- ▶ Saldo da conta turismo: **US\$ 14 bilhões**

#### É o setor que mais cria empregos

- ▶ **US\$ 171,5 bilhões** são pagos diretamente em salários
- ▶ **7,8 milhões** de pessoas são empregadas diretamente
- ▶ **11,5 milhões** são empregadas indiretamente
- ▶ **19 milhões** de empregos, ou uma em cada sete pessoas empregadas no força de trabalho civil americana

#### É a terceira maior indústria de vendas no varejo

- ▶ **US\$ 582 bilhões** em gastos
- ▶ **US\$ 99,6 bilhões** em impostos municipais, estadual e federal
- ▶ **US\$ 964 milhões** em impostos gerados por gastos em turismo de pessoas físicas

Fonte: Departamento do Comércio, Travel Industry Association of America, Tourism Industries e Tourism Works for America

para a reabilitação da indústria de viagem está na comunicação. Durante o encontro, foram lançadas campanhas publicitárias, em uma delas está previsto o uso de figuras públicas da política (o presidente George W. Bush, deve ser um deles), música, artes, televisão, incentivando os america-

nos a não desistirem de seus planos de viagem. "Restaurar a economia da nação depende da restauração da confiança no turismo", enfatizou Carol. Para o analista sênior do Conference Board, Delmos R. Smith, os ataques foram um protesto à globalização do sistema econômi-

co e financeiro. "Os terroristas atingiram o lugar onde o mundo funciona (World Trade Center), 60 países diferentes foram vitimados nesse ato criminoso e é nossa responsabilidade combater o trabalho de recuperação".

Ligo depois dos atentados, a ITIA conduziu uma pesquisa com 1.000 adultos americanos. Trinta e nove por cento deles tinham planejado viagens de lazer dentro dos próximos três meses antes dos ataques e 69% disseram não ter mudado os planos. Somente 12% admitiram ter cancelado uma ou mais viagens e 8% transferiram datas. "Os ataques tiveram um impacto imediato na nossa indústria, começando pela parada total dos vãos por quase três dias", disse o presidente e CEO da ITIA, William S. Norman. "Mas essa pesquisa mostra que um significativo número de americanos acredita que a liberdade de viajar é um direito do qual eles não abrem mão."

Já na semana passada, começaram a ser anunciadas promoções por companhias aéreas e hotéis como parte do plano de recuperação do setor. No encontro, a Delta Airlines anunciou que distribuirá 10 mil passagens para residentes de Nova York e cidades próximas — a empresa vai demitir cerca de 13 mil funcionários. O trabalho da ITIA também envolve uma parceria com o governo. A associação vem trabalhando com o Congresso nas novas medidas de segurança que devem ser adotadas nas aeronaves e aeroportos. "Voz hoje é mais seguro do que nunca", assegura a presidente da ATA.

■ A jornalista visita a convite da Travel Industry Association of America

### CONFRONTO DE CUSTOS

Principais fatores que pesam nas despesas das companhias aéreas

Itens	Brasil	EUA
Capital imobilizado em peças de reposição	10% a 15% do valor da frota	0,5% do valor da frota
Carga tributária	35%	7,5%
Curso Boeing 737	US\$ 32 milhões	US\$ 27 milhões
Financiamento de jatos	12 anos, taxa liber mais 3,5% ao ano	20 anos, taxa liber mais 0,19% ao ano
Seguro aeronaves*	0,142%	0,093%

\*Antes dos atentados no EUA  
Fonte: SNEA

Art&Design/Leandra