

TAM e Varig voam juntas

Companhias preparam fusão de suas operações para driblar crise financeira

Geralda Docca, Martha Beck,
Erica Ribeiro e Ramona Ordoñez

BRASÍLIA e RIO

A Varig e a TAM assinaram ontem um protocolo de intenções para tentar encontrar uma saída conjunta, em até seis meses, para a crise financeira enfrentada pelo setor de aviação civil. Pelos termos do protocolo, até o fim de junho as duas companhias vão decidir entre três alternativas: fusão, formação de uma *holding* que seja dona das duas empresas ou a criação de uma terceira empresa, tendo a Varig e a TAM como sócias. Para isso, será contratado o Banco Fator, que vai avaliar a situação financeira e operacional das duas companhias, preparar um plano de negócios e definir qual é o melhor modelo, tendo em vista o aproveitamento dos aviões e a redução de custos.

Para os passageiros, nada muda por enquanto. Tanto a Varig quanto a TAM continuarão voando de forma independente. O início das negociações entre as companhias foi visto pelo governo como o pontapé inicial para a reestruturação do setor.

— Testemunhamos um marco importante na reestruturação do setor de aviação civil — disse o ministro da Defesa, José Viegas.

Apesar do otimismo, o governo deixou claro que a promessa de um acordo não credencia as empresas ainda a receberem dinheiro público. Segundo Viegas, o setor enfrenta problemas e desequilíbrios que não se resolvem por meio de soluções individuais.

— Um eventual aporte de recursos virá quando o setor alcançar o seu funcionamento estável e sustentável, podendo aí haver a participação de investidores do setor privado e do BNDES, nas condições técnicas que o banco determinar — destacou Viegas.

— O BNDES não vai atuar como um hospital de empresas, mas apoiará uma solução de mercado que venha a ser construída no âmbito dos acionistas e das empresas — emendou o ministro do Desenvolvimento, Luiz Fernando Furlan.

Para analistas, fusão é complicada

• O presidente da Varig, Manuel Guedes, disse que as negociações da empresa com os credores continuarão, independentemente do acordo.

— O protocolo é o início de um namoro que deve demorar algum tempo para chegar ao casamento — afirmou Guedes.

Segundo o presidente da TAM, Daniel Mandelli, o entendimento é apenas o primeiro passo de uma série de medidas que precisam ser tomadas como, por exemplo, avaliar o potencial de cada companhia.

— Nós buscamos uma empresa mais eficiente, com governança corporativa e que possa atrair novos investidores — disse Mandelli.

Para irem adiante nos seus planos, as companhias precisarão da



O MINISTRO DA DEFESA, José Viegas, entre Manuel Guedes, da Varig (à direita), e Daniel Mandelli, da TAM: o setor aéreo muda

	TAM	VARIG	FUSÃO VARIG/TAM
AERONAVES	102	116	218
PASSAGEIROS	13,7 MILHÕES	15,4 MILHÕES	29,1 MILHÕES
FATURAMENTO ANUAL	US\$ 1,7 BILHÃO	US\$ 2,8 BILHÕES	US\$ 3,9 BILHÕES
FUNCIONÁRIOS	7.724	18.293	26.017
DESTINOS	47 CIDADES (incluindo o mercado internacional)	88 CIDADES (incluindo o mercado internacional)	135 CIDADES (incluindo o mercado internacional)

FONTE: EMPRESAS E SITE DO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL (DAC)

aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que cuida da defesa da concorrência. Juntas, elas representam 75% do mercado de transporte aéreo.

Essa é uma legislação complexa e envolve a aprovação de várias medidas pelo Congresso, como a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e mudanças no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), que trata das regras de concessão e participação do capital estrangeiros, hoje limitado a 20%.

O anúncio animou um das maiores credoras da Varig, a Petrobras Distribuidora (BR). A empresa estuda duplicar o crédito à companhia, hoje de R\$ 40 milhões, segundo o diretor do Mercado Consumidor

da BR, Marco Antônio Capute.

— Essa fusão é ótima. O país tem que ter uma companhia aérea forte — destacou Capute.

Outras das grandes credoras da Varig, a Boeing e a GE Capital Aviation vão esperar o resultado final do processo de fusão para que possam decidir mudanças em contratos.

A fusão busca recuperar o equilíbrio financeiro das empresas. A Varig tem uma dívida atual de US\$ 764 milhões e um patrimônio negativo de R\$ 1,8 bilhão. Já a TAM não tem dívidas, mas deve fechar o ano com um prejuízo de US\$ 250 milhões. A fusão era um antigo sonho do empresário Rolim Amaro, fundador da TAM, morto num acidente de helicóptero em 2001.

Na avaliação do analista da corretora Pentágono, Marcelo Ribeiro, a fusão societária Varig/TAM é a solução mais complicada, pois esbarra em questões administrativas e culturais diferentes. Isso levaria mais tempo do que as duas empresas dispõem hoje para sair do atoleiro.

O melhor caminho para os investidores seria uma empresa nova:

— O melhor seria uma companhia zerada de dívidas. Mas é complicado deixar Varig e TAM com a parte podre e lançar no mercado uma empresa sem débitos — diz Ribeiro.

O analista considera que a segunda opção mais atraente seria uma *holding*, que abrigaria as empresas:

— A Fundação Ruben Berta Participações (FRB-Par) e a TAM S.A. uniriam seus ativos numa nova companhia, que teria o Grupo Varig e a TAM Linhas Aéreas sob sua administração. Ambas teriam gestões independentes e a *holding* administraria recursos para então preparar o terreno para o processo de fusão.

Desta forma, diz Ribeiro, o investidor que colocasse dinheiro apenas na Varig ajudaria de uma só vez as duas empresas.

— Seria o caminho para ajudar a sanear as duas companhias. E, indiretamente, a *holding* já teria um investidor estrangeiro. Vale lembrar que o fundo administrado pelo Crédito Suisse já tem 20% da TAM e poderia se interessar pela troca de ações da empresa pelas da *holding* — assinala Ribeiro. ■

▶ NO GLOBO ON LINE:

Saiba mais sobre outras fusões no país

www.oglobo.com.br/economia

Empresas terão que superar desconfiança

• BRASÍLIA e SÃO PAULO. Antes que a união entre a Varig e a TAM se concretize, as duas empresas terão que superar as desconfianças mútuas. Executivos das duas companhias admitem a existência de dúvidas sobre a verdadeira situação da concorrente. Os dois lados temem que a outra empresa tenha passivos ou esqueletos escondidos. Assim, o andamento do acordo vai depender exatamente do fluxo de informações e da conquista de confiança.

Nos bastidores, a idéia do governo é que a operação anunciada ontem entre a Varig e a TAM sirva de referência para outros negócios no setor no país. Ou seja, seria desejável uma fusão entre Vasp e Transbrasil, ou mesmo a inclusão de uma das duas no consórcio Varig-TAM.

As concorrentes Gol e Vasp não quiseram se pronunciar sobre o acordo Varig/TAM, mas o presidente da Vasp, Wagner Canhedo, tem defendido a formação de uma *holding* entre as três empresas.

Para decolar de verdade, a operação TAM-Varig depende de financiamento oficial, mas o desenho apresentado ao governo também inclui a participação de um sócio estrangeiro operador ou alguém que entre diretamente no capital da nova companhia, como um *private equity fund* (fundo de investimento em empresas).

No entanto, mesmo com sócio estrangeiro, o governo não aprovaria a desnacionalização de qualquer companhia brasileira. Desse modo, a participação do novo sócio no capital continuaria limitada.

Especialistas independentes do setor viram o protocolo de entendimento com desconfiança. Para alguns, a fusão ou a criação de uma nova empresa não vai sair do papel e é apenas uma manobra para ganhar tempo e dar uma sobrevida à Varig.

As duas companhias fizeram questão de deixar claro que o protocolo é apenas uma sinalização de que estão dispostas a buscar uma saída para a crise.

Perguntado sobre como ficaria a situação das concorrentes com o acordo entre as líderes do setor, o ministro da Defesa, José Viegas, limitou-se a dizer que essa resposta deveria ser dada pelas próprias companhias. (Geralda Docca e Aguinaldo Novo)