

BRA suspende todos os vôos e manda embora 1,1 mil funcionários

Com dívidas de US\$ 100 milhões nos bancos, empresa diz que aguarda aporte de investidores para voltar a voar

Mariana Barbosa
Alberto Komatsu

Após meio-ano de negociações, a BRA Transportes Aéreos suspende suas operações, depois de oito anos. A companhia parou de vender bilhetes ontem, tirou o site do ar e deu aviso prévio para seus 1.100 funcionários. Apesar de ter recebido um aporte de R\$ 180 milhões de um grupo de investidores em dezembro do ano passado, a companhia acumula mais de US\$ 100 milhões em dívidas com bancos e empresas de leasing, revelam fontes do mercado.

A empresa, que em seu auge chegou a transportar 180 mil passageiros por mês, tinha 70 mil passagens vendidas até março de 2008. Em nota divulgada ontem, a BRA afirmou que a suspensão é "temporária", mas não tem previsão de quando voltaria. Na nota, a empresa disse ainda estar "em processo de negociação para a obtenção dos recursos financeiros necessários para a continuação das operações". A empresa tem 180 dias para voltar a operar, sob pena de perder a concessão.

Segundo analistas, é praticamente impossível uma companhia aérea voltar a operar depois de uma parada. "Não existe esse negócio de companhia aérea parar. Transbrasil e Vasp prometem voltar, mas não sairão do chão", afirma o consultor Paulo Bittencourt Sampaio. "É como um paciente que para de respirar. Acabou." A direção da empresa passou a tarde de ontem em negociação com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) para acomodar os passageiros em vôos de outras companhias. Ontem à noite, Gol e TAM foram convocados pela Anac para aceitar bilhetes de passageiros



SEM VÔO - A direção da BRA passou a tarde de ontem em negociação com a Anac para acomodar passageiros em vôos de outras companhias

da BRA. A BRA disponibilizou um telefone para esclarecer dúvidas de passageiros, mas durante a tarde era difícil conseguir atendimento, tamanha a demanda.

A companhia detinha 4,6% de participação no mercado doméstico em setembro. Fazia uma média de 35 vôos domésticos durante a semana e 50 vôos finais de semana. Os destinos internacionais (Lisboa, Madrid e Roma) já haviam sido interrompidos na semana passada.

A crise financeira da BRA veio à tona com o fim do acordo de compartilhamento de assentos (code share) com a OceanAir. A parceria começou a valer no dia 18 de junho, mas foi desfeita três meses depois. Segundo pessoas próximas à aliança, o rompimento foi determinado por dívidas da BRA com a OceanAir e pelas diferenças de estratégias. Segundo fontes da OceanAir, a dívida da

BRA apenas com a própria OceanAir é de R\$ 400 mil.

No mês passado, a Anac instaurou uma auditoria nas áreas operacional e de manutenção da BRA, depois de ter registrado um aumento muito grande no número de reclamações por causa de atrasos e cancelamento de vôos. A Agência de Vigilância Sanitária (Anvisa) também chegou a fazer inspeções, depois de reclamação de tripulantes de que a comida servida

à tripulação estava com validade vencida.

A BRA chegou a ter 11 aeronaves, mas estava operando com apenas seis por falta de recursos para pagar aluguel. Diante da redução da frota, a empresa solicitou uma redução de sua malha de vôos.

Desde ontem à tarde, a BRA só realiza vôos de volta para o Aeroporto Internacional de Guarulhos, trazendo passageiros e funcionários distribuídos

ROSEAN FERNANDES/AG

por suas bases em 26 destinos no Brasil. Os últimos vôos ocorrerão hoje pela manhã, encerrando todas as operações ao mesmo tempo.

A BRA foi criada em 1999 pelos irmãos Humberto e Walter Folegatti, empresários do ramo de turismo. A empresa nasceu de uma parceria com uma empresa de turismo do grupo Varig. A parceria foi parar na Justiça sob acusação de favorecimento de alguns executivos ligados à Fundação Ruben Berta, ex-controladora da Varig.

A companhia aérea nasceu como um braço da empresa de turismo do grupo, a Panexpress, rebatizada posteriormente de PNX Travel. Inicialmente, oferecia apenas vôos fretados, nacionais e internacionais. Em 2005, a empresa se transformou em empresa regular em 2006 e passou a concorrer diretamente com Gol e TAM.

DEFESA

O Ministério da Defesa informou, por volta das 23 horas, que a BRA formalizou à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) seu pedido de interrupção das operações. No comunicado à agência, a BRA informou que a suspensão dos vôos seria temporária e mantida até que fossem sanados os problemas financeiros da companhia. Ao afirmar que a suspensão dos vôos não é definitiva, a BRA pode evitar a perda imediata da concessão e dos espaços das empresas nos aeroportos, já que a legislação permite que a suspensão seja temporária e sem prejuízo a certos prazos. **COLABOROU TATIANA**

NA MONTEIRO

estadao.com.br
www.estadao.com.br/br/12

Às vésperas de quebrar, BRA encomenda aviões à Embraer

Anúncio de compra de 40 aviões, por US\$ 1,4 bi, foi feito com a presença do presidente Lula e do ministro Jobim



PAULO LIEBERT/AG - 21/9/2007

GRANDE ESTILO - Presidente Lula com Folegatti (D) na cerimônia de encomenda de aviões na Embraer

Irany Tezera
RIO

O contrato era bilionário, algo em torno de R\$ 1,4 bilhão. O cenário, escolhido a dedo, o tradicional salão aeronáutico de Le Bourget, nos arredores de Paris, que em junho estava sendo realizado pela 7ª vez. Foi o primeiro anúncio da

compra de 20 jatos da Embraer pela então ascendente companhia regional BRA. Um mês depois, para corroborar o maior contrato para fabricação de aviões fechado no Brasil, uma cerimônia na sede da Embraer, chancelada pela presença do presidente Lula Inácio Lula da Silva. Hoje, menos de três meses depois, a solenidade assume

todos os contornos de farsidade. "Passivelmente o gesto que a BRA está fazendo neste momento será repetido por outras empresas (...). Tenho certeza de que nesses próximos anos a BRA vai colhar com o lucro e com o crescimento do número de clientes pela aposta certa que está fazendo de aviação cada vez mais na realidade regio-

nal", discursou um empolgado Lula, que fez questão de chamar apenas pelos prenomes os presidentes da BRA, Humberto e Walter Folegatti e Embraer, Frederico Curado.

Em pouco tempo, a aposta da BRA revelou-se exatamente isso: uma aposta. A Embraer recusa-se a falar sobre o contrato, assinado em agosto. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que seria responsável pelos financiamentos para a construção dos aviões, não recebeu sequer uma consulta do negócio. Os 20 jatos de uma encomenda que, na ocasião, anunciaram os executivos, poderiam ser duplicada para 40, elevando o contrato para quase R\$ 3 bi, evaporaram.

Na época, Humberto Folegatti fez questão de classificar como "o maior compromisso de aviões da Embraer feita por uma companhia aérea nacional" a intenção de compra dos aviões da família BRJ, com capacidade para 185 passageiros. A medida que dobraria a frota da empresa.

Até um ano e meio antes, a BRA operava apenas com vôos fretados (charter) e naquela mesma semana iniciou um também malfadado operação compartilhada com a OceanAir.

Analistas chegam a prever a elevação da malha da BRA. Com reforço da frota, a BRA poderia operar em grandes aeroportos. A compra bilionária dos jatos ainda não foi negada pela Embraer. BRA, BNDES ou pelo Planalto. **•**

Folegatti é acusado de favorecimento

Ajuda que teria sido dada por diretores da Varig virou motivo de processo

RIO

A BRA foi fundada em 1999 pelos irmãos Humberto e Walter Folegatti, donos da operadora de turismo PanExpress. A companhia iniciou sua operação apenas com vôos fretados e somente um avião na frota. Em meados de 2000, o início da crise de Varig contribuiu para o aumento da frota da BRA.

As empresas de arrendamento de aviões (leasing) tomavam os aviões da Varig e os repassavam para a BRA. Ao todo, teriam sido quatro os aviões da Boeing operados pela Varig que acabaram sendo reaproveitados pela BRA.

O relacionamento da BRA com a Varig, por meio da extinta agência de turismo Varig Travel, rendeu pelo menos duas ações na Justiça. Em um dos recursos, a Varig contesta o contrato firmado entre a BRA e a Varig Travel, alegando ser lesivo à companhia. O troco da BRA veio com um processo contra a Varig.

Em outubro de 2005, o fundador da Soletur, Carlos Augusto Guimarães Filho, acusou a BRA de ter sido uma das principais responsáveis pela falência da agência de turismo. O

executivo, já falecido, enviou uma carta à Agência Brasileira das Agências de Viagem (Abav) reclamando que a Varig Travel privilegiava a venda de passagens da BRA em detrimento da Varig.

OCEAN AIR

No dia 18 de junho de 2007, a operação da BRA ganhou fôlego com um acordo de compartilhamento de assentos (code share) com a OceanAir. Com frota de 27 aviões e vôos para cerca de 50 destinos no País, as duas companhias ganharam participação de mercado no transporte doméstico de passageiros uma fatia conjunta que chegou a 8%. O objetivo era chegar a 10% em um ano.

Três meses depois, porém, a aliança foi desfeita. Segundo pessoas que acompanharam o desenvolvimento da parceria, a BRA não acertou a conta mensal de cobrança, que prevê que cada empresa acerte com a outra a receita obtida com o transporte de passageiros. Estratégias diferentes e personalidades fortes de seus presidentes (German Efremovich, da OceanAir, e Folegatti) também teriam determinado o rompimento da aliança. **•**