

Aéreas da Europa avançam sobre os EUA

Dean Foust e Kerry Capell

A consolidação há muito esperada do setor aeronáutico dos Estados Unidos parece finalmente estar no horizonte. A não ser que ocorram imprevistos, a Delta Air Lines e a Northwest Airlines anunciarão em breve que estão unindo forças para criar a maior companhia aérea do país. Quando isso acontecer, é provável que a United Airlines e a Continental Airlines firmem seu próprio acordo, e isso aumenta as chances da American Airlines fazer o mesmo - talvez unindo-se a um concorrente menor como a Alaska Airlines ou a Frontier Airlines, segundo fontes do setor.

As pressões diretas que estão levando a esses pactos vêm dos altos preços do petróleo. Mesmo com os violentos cortes de custos que a Delta, Northwest, United e outras fizeram enquanto estavam concordatárias, a maioria das companhias aéreas americanas voltou a ter prejuízos. Mas as fusões também estão sendo conduzidas por uma ameaça competitiva que poderá ser tão onerosa quanto o barril de petróleo a US\$ 90: o avanço iminente das companhias aéreas européias sobre as lucrativas rotas transatlânticas, que até hoje eram um dos poucos centros lucrativos para as companhias aéreas americanas. E as companhias aéreas européias não pretendem parar aí.

Estimuladas pelo dólar fraco, as companhias européias estão se movimentando às claras para ampliar um novo tratado aeronáutico bilateral para ganharem o direito de adquirir ou comprar participações de controle nas enfraquecidas companhias aéreas americanas. As companhias européias "vão derrubar a lucratividade das rotas internacionais, que são a única coisa com que as grandes companhias aéreas dos EUA estão fazendo dinheiro", afirma Gordon Bethune, ex-presidente executivo da Continental. "Elas terão que se unir e combinar suas próprias redes internacionais, se não quiserem ser engolidas pelos europeus." Executivos da Delta, United e Northwest não quiseram fazer comentários sobre a situação das negociações de fusão ou sobre as implicações competitivas de longo prazo resultantes de eventuais acordos. A Continental não respondeu ligações telefônicas feitas pela BusinessWeek.

Os passos iniciais rumo a essas megacompanhias aéreas globais do futuro podem já estar sendo dados. Em dezembro, a Lufthansa, maior companhia aérea da Alemanha, comprou uma participação de 19% na JetBlue Airways. A iniciativa garante à Lufthansa acesso ao congestionado mercado de Nova York via direitos de pousos de decolagens (slots) no aeroporto internacional John F. Kennedy, e dá a ela um direito de primeira recusa a qualquer oferta pela JetBlue.

A Virgin Atlantic Airways, depois de anos de disputas legais, conseguiu aprovação para lançar a Virgin America. A subsidiária americana, na qual a Virgin tem uma participação minoritária, utiliza rotas que ligam a costa Leste à costa Oeste. E muitas companhias aéreas européias estão dedicando parcelas maiores de suas frotas às rotas transatlânticas, no momento em que concorrentes americanas, carentes de dinheiro, não têm recursos para responder.

Em janeiro, a British Airways anunciou planos para o lançamento da OpenSkies, uma nova marca que vai se concentrar em rotas que cruzam o Atlântico. "As companhias aéreas americanas não estão em posição de criar novas entidades como a British Airways. Elas simplesmente estão lutando para permanecer vivas", observa Peter Morris, principal economista da Ascend, uma consultoria de Londres.

As companhias aéreas européias também poderão investir em algumas das possíveis fusões nos EUA. Segundo fontes do setor, a Delta e a Northwest poderão colocar a bordo a Air France-KLM, como um investidor minoritário. O motivo? Com mais de US\$ 6 bilhões em caixa, a companhia européia com sede em Paris pode ser a melhor fonte de parte dos cerca de US\$ 3 bilhões que as companhias aéreas vão precisar para cobrir os custos de integração de suas estruturas de rotas. "Eu acho que a fusão Delta-Northwest será o primeiro passo para uma companhia aérea globalizada controlada pela Air France", afirma Stuart Klaskin, consultor de Miami especialista em

estratégias de aviação. "Todos que estão nesta rodada de consolidação nos EUA terão algum tipo de financiamento de companhias aéreas estrangeiras, e isso será um passo intermediário rumo à consolidação." Executivos do setor acreditam que a Lufthansa - não obstante sua participação na JetBlue - é um aliado provável para a United e a Continental, e que a British Airways poderá tentar fazer uma sociedade com qualquer uma das companhias americanas, ou uma regional.

O fato das companhias aéreas européias serem as agressoras é uma mudança de direção, visto que os concorrentes dos EUA historicamente sempre foram mais fortes. Mas a ascensão das companhias aéreas de baixo custo vem estimulando guerras de tarifas enfraquecedoras que já fizeram as grandes companhias aéreas perder bilhões de dólares nos últimos dez anos. Por outro lado, as grandes companhias aéreas européias vêm sendo em grande parte protegidas por regras que limitam a capacidade das companhias iniciantes ganharem acesso a rotas com a mesma facilidade que elas têm nos EUA.

As movimentações mais recentes têm sido desencadeadas pelo Tratado Open Skies (Céus Abertos), assinado no ano passado pelos Estados Unidos e a União Européia. No curto prazo, o acordo dá uma maior liberdade às companhias aéreas americanas e européias na utilização das rotas transatlânticas, como a British Airways pretende fazer com a nova subsidiária OpenSkies. O nome foi escolhido porque "sinaliza nossa determinação em interceder por uma maior liberalização desse mercado", disse Willie Walsh, presidente executivo da British Airways, a jornalistas em janeiro.

Embora o pacto aeronáutico eleve a participação acionária que as companhias aéreas poderão ter nas congêneres americanas, de 25% para 49%, por enquanto ele limita a participação das companhias investidoras no capital votante em não mais do que 25%. Esta é uma restrição que os executivos das companhias aéreas européias já estão trabalhando para derrubar. Em um artigo opinativo publicado em 4 de fevereiro no jornal "Financial Times", Walsh exigiu que os burocratas americanos "acabem com as restrições anacrônicas a posse e controle das companhias aéreas, para que os investidores da União Européia possam assumir participações majoritárias nas companhias aéreas americanas e vice-versa". "E se os EUA não concordarem com isso até 2010", alerta Walsh, "nós vamos pressionar pelo fim" do Tratado Open Skies.

Mesmo assim, executivos americanos e europeus estão cientes de que enfrentarão uma certa oposição dos políticos, que temem não só as demissões, como também a perda de sua capacidade de confiscar companhias aéreas durante emergências nacionais. De fato, fontes do setor lembram do alvoroço criado quando uma companhia aérea de Dubai tentou adquirir uma empresa que administrava alguns portos importantes nos EUA. Os sindicatos de trabalhadores também poderão ser um obstáculo, uma vez que grupos de pilotos poderão combater qualquer fusão com companhias aéreas que usam escalas com remunerações menores.

Conseqüentemente, analistas acreditam que as companhias aéreas dos EUA e da Europa provavelmente vão optar primeiro por associações em que poderão voar em mais rotas umas das outras, dividindo os lucros. Somente aí, se a oposição diminuir, fusões plenas se seguirão. A dúvida é se as sobreviventes serão as companhias aéreas americanas.

Fonte: Valor Econômico, São Paulo, 25 fev. 2008, Empresas/Serviços, p. B2.