

Embraer e Bombardier forçam mudanças nas líderes do setor

Peter Sanders e Daniel Michaels

Quando for às compras para uma nova frota de jatos de um corredor, este ano, a United Airlines, da UAL Corp., não vai escolher apenas entre Boeing Co. e Airbus. Também analisará aviões da Embraer e da Bombardier Inc.

A concorrência na United é um sinal inicial de grandes mudanças na indústria da aviação comercial. Durante anos, Airbus e Boeing dividiram o mercado de grandes jatos de passageiros. Mas uma série de mudanças no setor pode começar a corroer esse domínio.

"Tenho de pensar que o duopólio que desfrutamos nos últimos 20 ou 30 anos não vai durar para sempre", disse Jim Albaugh, presidente da divisão de aviões comerciais da Boeing, ao Wall Street Journal este mês. "E precisamos elaborar uma estratégia para lidar com isso."

Embora se acredite que as mudanças ocorrerão gradualmente, a perspectiva de maior concorrência já está forçando as duas gigantes a considerar fazer alterações dispendiosas a seus modelos mais populares. Nos próximos meses, a Boeing decidirá se embarca numa modernização de sua linha 737 de jatos de corredor único. A Airbus, que pertence à European Aeronautic Defence & Space Co., também precisa decidir se atualiza a família A320, a que ela mais vende.

Nenhuma das empresas quis iniciar uma empreitada cara dessas por anos. Mas seus clientes começaram a exigir aviões que consomem menos combustível ao mesmo tempo em que outros fabricantes começaram a produzir jatos rivais.

"Vai haver concorrência aí em algum momento que produzirá um bom avião", diz Albaugh.

A canadense Bombardier, por exemplo, fabricou historicamente aviões menores, e por isso nunca esteve no radar da Boeing ou da Airbus. Mas a empresa, que tem sede em Montreal, afirma agora que o jato de 150 assentos que está desenvolvendo, o CSeries, vai oferecer uma redução de 15% no consumo de combustível em relação aos 737 ou A320 atuais.

"Temos uma vantagem com nossa tecnologia inteiramente nova", diz Gary Scott, diretor-geral da divisão de aviões comerciais da Bombardier.

O CSeries de 150 assentos não pode competir com todos os modelos 737 ou A320, que podem transportar até 200 passageiros e têm maior autonomia. Mas o jato da Bombardier pode morder um pedaço do mercado deles.

No mês passado, a americana Republic Airways, que opera as aéreas Frontier e Midwest Airlines, informou que estava comprando 40 aviões CSeries - é o primeiro cliente americano do modelo. A alemã Deutsche Lufthansa AG encomendou no ano passado 30 jatos CSeries para sua subsidiária Swiss International.

As duas ordens foram substituições de jatos regionais, e a decisão das companhias aéreas de ignorar os menores 737 ou A320 em favor do CSeries deu um aumento à credibilidade do jato da Bombardier.

A Empresa Brasileira de Aeronáutica SA está avaliando o lançamento de uma versão maior de seu maior jato regional, o E195, de até 122 assentos, que rivalizaria com o CSeries.

O principal motivo pelo qual a Boeing e a Airbus estão considerando a remotorização é o CSeries, diz Henri Corpron, do banco de investimento e consultoria de aviação Seabury Group LP.

Para a Boeing e a Airbus, a perspectiva de fazer mudanças aos cavalos de batalha de suas linhas de produtos ocorre num momento difícil.

A Boeing gastou bilhões no desenvolvimento do 787 Dreamliner, considerado o avião comercial mais sofisticado já feito. Mas o projeto está três anos atrasado e estourou em muito o orçamento. Ela também está atrasada com a versão modernizada do 747, durante muito tempo seu produto mais icônico.

A Airbus está numa situação semelhante: o superjumbo A380 e o avião militar A400M estão no vermelho e com cronograma atrasado.

As duas tinham esperança de continuar pelo menos dez anos com seus modelos de um corredor atuais antes de substituí-los por jatos inteiramente novos. A elaboração de novos modelos básicos renderia aviões que consomem menos combustível e voam mais tempo entre as caras manutenções. Mas tomaria anos e custaria bilhões de dólares a mais. Nenhuma das empresas pode se dar ao luxo de fazer isso agora - e as inovações necessárias para reduções drásticas no uso de combustível não estão prontas.

"A tecnologia capaz de mudar as coisas vai surgir no meio da próxima década", diz o diretor de operações da Airbus, John Leahy. "Se tivéssemos de lançar um novo avião nesta década, ia parecer muito com o que temos agora."

Além disso, a Airbus e a Boeing começaram recentemente a produzir seus jatos pequenos com mais rapidez que nunca, o que aumenta a lucratividade. Ambas têm carteiras de pedidos equivalentes a seis anos de produção. A demanda continua forte para os 737 e A320, principalmente porque as aéreas querem substituir modelos antigos e menos econômicos.

A Airbus anunciou em 9 de março que vai aumentar a produção da linha A320 em dezembro para 36 por mês, ante 34 atualmente.

Albaugh, da Boeing, disse este mês que a empresa vai decidir se aumenta ou não a produção do 737 em meados do ano.

Qualquer alteração nesses aviões atrapalharia a eficiência fabril, conquistada a duras penas, das empresas e poderia desacelerar a demanda das aéreas, já que elas poderiam esperar pelas novas versões.

Mas, ao mesmo tempo, elas não podem ignorar as demandas de seus principais clientes.

Em vez de redesenhar os jatos inteiramente, a Airbus e a Boeing devem incorporar novas turbinas, mais econômicas, nos aviões atuais, uma opção conhecida como remotorizar.

Louis Gallois, o diretor-presidente da EADS, a controladora da Airbus, disse na semana passada que acredita haver "uma forte probabilidade" de que a empresa decida pela remotorização.

Este mês, diretores da Boeing disseram a analistas que a empresa seria capaz de instalar novas turbinas no 737, mas que elas provavelmente seriam maiores e mais pesadas que a versão atual. Isso exigiria atualizar o número de componentes estruturais chave dos aviões, bem como acrescentar novos instrumentos à cabine de comando.

Diretores da Airbus dizem que a remotorização seria mais simples para o A320 porque ele é ligeiramente maior que o 737.

O que as duas empresas decidirem vai afetar as próximas concorrências na venda de aviões aos clientes.

A United Airlines, por exemplo, quer substituir os antigos A320. Ela está analisando a C Series da Bombardier, mas também acredita que novas turbinas nos atuais modelos da Airbus e da Boeing podem dar-lhes uma "atraente melhora no consumo de combustível", disse o presidente da aérea, Glenn Tilton, no mês passado.



O A320 da Airbus pode ganhar uma nova versão, com turbina mais econômica

A concorrência

Jatos de um corredor da Boeing, Airbus e Bombardier

	Assentos*	Autonomia**	Preço***
Airbus A320	107-185	3000-3700	59-90
Boeing 737	110-180	3050-5510	52-87
Bombardier C-Series	100-149	1800-2950	52-61

*duas classes **milhas náuticas ***em US\$ milhões

Fonte: as empresas

Fonte: Valor Econômico, São Paulo, 16 mar. 2010, Empresas & Tecnologia, p. B9.