

Governo quer Brasil na disputa da TAP

Alex Ricciardi

A Azul Linhas Aéreas foi sondada por autoridades de Brasília se aceitaria participar do leilão da portuguesa TAP, talvez com algum apoio do governo brasileiro. A resposta da empresa no momento foi não, revelou ontem ao DCI o principal acionista e fundador da companhia, David Neeleman. Trata-se da primeira confirmação vinda de uma grande player do setor aéreo nacional de um rumor que há semanas agita o mercado: o de que o governo federal estaria interessado em aplicar também na aviação civil sua política de formação de "campeãs nacionais" em determinados setores econômicos (o que foi feito, por exemplo, no caso da fusão Sadia/Perdigão, que gerou a Brasil Foods).

TAM e Gol já teriam sido questionadas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) se concordariam em entrar na disputa, contando com empréstimos do Estado - ambas teriam recusado a oferta. "Uma autoridade pública veio até nós para falar a respeito. Ela não era do BNDES, no entanto. De qualquer maneira, não estamos interessados na operação", como frisou Neeleman.

Em Portugal, o processo de venda da companhia segue a passos lentos. Lisboa havia estipulado leiloar a TAP até o final de junho, mas ainda sequer escolheu os executivos que conduzirão a privatização. Ainda assim, o país terá de se desfazer da aérea caso não queira perder os empréstimos feitos pela União Europeia e pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) que lhe garantem a sobrevivência perante a crise que a Europa hoje atravessa.

Melhor alternativa

Faz sentido o governo federal ter consultado a Azul na busca de uma compradora brasileira para a TAP. Em um momento no qual, das duas gigantes do setor aéreo local, uma enfrenta situação financeira muito desfavorável (caso da Gol, que encerrou o primeiro trimestre com prejuízo de R\$ 41,4 milhões) e outra um complexo processo de fusão com uma companhia estrangeira (a associação Lan/TAM), a ágil e bem gerida empresa de Neeleman pode ser a melhor alternativa para tanto.

"Já conquistamos 10,2% do mercado aéreo brasileiro. Hoje trabalhamos com 54 aviões; até o final do ano, serão 63. Nossas aeronaves voam 14 horas por dia, bem mais do que as da concorrência", observa Gianfranco Beting, diretor de Comunicação da Azul. "E até o final do ano teremos então o nosso primeiro voo internacional para Punta Del Este, no Uruguai", acrescenta Neeleman. Sobre o comportamento de suas adversárias, que têm reduzido rotas e demitido colaboradores este ano, ele é ainda mais taxativo: "A concorrência é que está na contramão. Nós vamos continuar crescendo, sempre com responsabilidade. Vamos continuar investindo, sem dúvida".

Retorno duvidoso...

Fica a dúvida, no entanto, quanto ao acerto da intenção do governo em incentivar uma aérea nacional a adquirir a TAP. Sobre isto, há divergências. "Sentido econômico na operação não há", crava Christian Majczak, analista do setor aéreo da empresa GO4 Consultoria. "A aviação, no Brasil e no mundo, vem enfrentando sérias dificuldades. Houve uma crise recente do setor na França, e por aqui as empresas operam em circunstâncias difíceis. O retorno financeiro de um aporte público para a compra da TAP por uma aérea brasileira seria bastante duvidoso, para dizer o mínimo."

O analista ressalta ainda outro aspecto da questão: "A TAP, além de tudo, não é uma companhia pequena. Absorvê-la não será tão simples. E ela não chegou a ser inteiramente saneada pelo governo português - logo, esta tarefa vai ficar para a empresa compradora". A pergunta então, emenda ele, é qual seria a razão para se colocar dinheiro público em um negócio que aparenta trazer, em seu bojo, muito mais problemas do que vantagens.

... ou não

Por outro lado, não podemos esquecer dos valiosos slots (autorizações para pouso e decolagem) que a TAP possui no aeroporto de Lisboa e em diversas outras capitais europeias; é o que salienta Frederico Turolla, sócio da consultoria Pezco e professor de Gestão Internacional da Escola Superior de Propaganda e Marketing (ESPM).

"A compra da TAP seria a chance para uma empresa brasileira de absorver a malha aérea de uma companhia europeia já bem estabelecida", observa ele. Embora veja de forma negativa o uso de recursos públicos para a criação de companhias "campeãs nacionais", Turolla enxerga, no caso específico da aquisição da aérea portuguesa, alguns méritos: "Dependendo de qual empresa local levar a TAP, pode haver até um aumento da competição nas rotas entre Brasil e Europa, o que seria bom para os consumidores".

Quanto aos possíveis nomes de empresas brasileiras que poderiam adquirir a portuguesa, ele pontua: "A TAM encontra-se em um mau momento para dar este passo, pois ainda não está claro qual será seu principal centro de decisões após a fusão com a Lan. A Gol talvez não consiga trabalhar de forma eficiente uma malha aérea em outro continente. Já a Azul, que opera muito bem seus voos, poderia ser uma candidata, mas não vejo apetite por parte da empresa em expandir-se para a Europa". Turolla acredita que, na verdade, a compra da TAP faria bem mais sentido para uma companhia europeia do que para uma de nosso País. Mas o governo brasileiro, ao que tudo indica, não partilha desta opinião.

Fonte: DCI, São Paulo, 10 maio 2012, Primeiro Caderno, p. A8.

A utilização deste artigo é exclusiva para Imagem Econômica