TAM e Varig dão os primeiros passos no "noivado" pré-fusão
Roberto Manera

A Varig e a TAM comunicaram ontem ter dado o primeiro passo concreto para consolidar o "noivado" que iniciaram no dia 6 passado, ao assinar um Protocolo de Entendimentos na direção de uma fusão, em futuro próximo. As duas companhias aéreas solicitaram ao Departamento de Aviação Civil (DAC) autorização para compartilhar 111 vôos diários para nove destinos. São eles os do Aeroporto de Congonhas (SP) para o Santos Dumont (RJ), o Salgado Filho (RS), o da Pampulha (MG), o Hercílio Luz (SC) e o Afonso Pena (PR). Do Santos Dumont para os aeroportos de Vitória (ES) e da Pampulha, em Belo Horizonte e, finalmente, de Curitiba para Porto Alegre e de Florianópolis para Porto Alegre.

A medida das companhias visa eliminar a sobreposição dos vôos entre esses aeroportos centrais, causadora de alto índice de ociosidade, enxugando a oferta. Executivos das duas empresas asseguram que os serviços manterão sua regularidade e terão freqüência semelhante à atual.

Em terra, poucas mudanças
"As alterações visam a reestruturação do setor aéreo brasileiro, pela racionalização das operações das duas companhias. Nosso objetivo é atender aos passageiros assegurando alto padrão dos serviços", disse o vice-presidente comercial e de marketing da TAM, Wagner Ferreira. A duas empresas continuarão operando com seus próprios canais de distribuição, suas centrais de reservas, balcões de check-in e salas de embarque, mantendo cada uma sua identidade. Nas rotas compartilhadas, vão intercalar os tráfegos de suas aeronaves - dividindo em partes iguais os vôos para os nove destinos e eliminando, portanto, 50% deles. Os aviões utilizados nessas rotas serão de categorias assemelhadas. A TAM voará com seus Airbus A319 de 132 assentos e A320, de 150 lugares; a Varig usará seus Boeing 737-300, de 132 lugares.

O vice-presidente de planejamento da Varig, Alberto Fajeman, disse que o de ontem foi "o primeiro passo importante" no caminho do entendimento entre as duas empresas, e que também significa um importante avanço "na busca da estabilidade econômica de todo o setor". Antes do Protocolo de 6 de fevereiro, a crise do setor aéreo, que principalmente depois dos atentados de 11 de setembro de 2001 abateu-se sobre a aviação de todo o planeta, já obrigara as duas companhias brasileiras a pôr em andamento planos de contenção e corte de custos.

Ações prévias
A TAM, que aproveitou a necessidade do encolhimento da malha de vôos, para reduzir o número de assentos vazios e também anunciar o início da retirada de operação de seus Fokker100, demitiu 452 tripulantes no fim do ano passado - 152 comandantes e copilotos e 300 comissários de bordo. A Varig, que na mesma época anunciou ter dispensado três mil funcionários de todas as áreas, tem feito constante pressão sobre seus tripulantes técnicos. Numa atitude inédita, a empresa "rebaixou" ou está rebaixando mais de 100 tripulantes técnicos de comandantes a copilotos. Paralelamente, aposentou compulsoriamente 50 pilotos mais velhos. Tais medidas estão sendo vistas por analistas do setor como uma manobra para baratear futuros ajustes nos quadros de pessoal técnico. Segundo fontes das empresas, elas estariam sendo obrigadas a adaptar seus métodos a peculiaridades da aviação comercial brasileira, como a "fidelidade" entre empresa e pilotos. Recente estudo do Sindicato dos Pilotos de Linha Aérea dos Estados Unidos, revela que o típico piloto comercial norte-americano passa pela média de quatro empresas até a aposentadoria. No Brasil, é raro o tripulante técnico que passa por mais de uma companhia aérea.

Por causa da crise, a Varig está atrasando salários, ainda não pagou o 13º salário dos empregados e, pela primeira vez, não está pagando as horas extras dos tripulantes. Na sexta-feira passada, a empresa enfrentou o corte de fornecimento de combustível de alguns revendedores da BR Distribuidora, como os dos aeroportos de Londrina (PR) e de Ribeirão Preto (SP), apesar de ter comunicado, dois dias antes, que fizera um acordo passando os pagamentos à subsidiária da Petrobras de diários para de dez em dez dias. Os pilotos da empresa receberam

ordem de encher toda a capacidade técnica dos tanques - determinada pelos pesos máximos de decolagem e pouso - em todos os aeroportos que não fizessem restrição ao abastecimento. O resultado foi um significativo aumento dos gastos, pois as aeronaves, além de consumir mais combustível nas operações de decolagem, com o peso do querosene extra, tiveram de ser abastecidas em pontos nos quais o combustível chega a custar 30% mais do que nos aeroportos de abastecimento econômico.

O melhor de cada uma

"Que a fusão entre as duas companhias é a única saída para a atual situação, não há a mínima dúvida, mas é preciso casar, nesse processo, o que as duas têm de melhor, sob a supervisão de profissionais especializados", resigna-se um jovem tripulante técnico da Varig que teme por seu emprego, com o enxugamento que parece começar com o acordo operacional anunciado ontem.

A Varig já disse que devolverá pelo menos nove aviões de sua frota intercontinental - três MD-11 e seis Boeing 767. "Tudo indica que as rotas servidas por essas aeronaves serão destinadas aos nove Airbus A330-200 da TAM, e que isso trará mais cortes de tripulações", diz o piloto. Analistas do setor opinam que o mais provável, numa verdadeira fusão entre as duas companhias, é que a infra-estrutura internacional da Varig, representada por bases em várias cidades européias e norte-americanas, alimentem um braço operacional servido pelos aviões (mais novos e modernos) e por alguns serviços da TAM, como as operações de yeld management (gerenciamento de ocupação) e planejamento de rotas, nas quais a empresa paulista é reconhecidamente mais ágil de que a gaúcha. A impressão geral do meio especializado é que, bem estruturada e entregue a administradores profissionais, as duas companhias têm todas as condições de fundar uma nova superempresa aérea, inclusive com capacidade de competição internacional.

Trunfo em terra

Outro trunfo da Varig numa eventual fusão é o representado pela VEM Varig Engenharia e Manutenção, braço industrial da holding FBPar (Fundação Ruben Berta Participações) que no ano passado tingiu de um solitário azul o balanço quase todo em vermelho da maior empresa brasileira de aviação. Segundo observadores, a VEM, especializada em aeronaves construídas pela Boeing, complementaria idealmente os serviços da planta de manutenção recentemente montada pela TAM em São Carlos (SP), voltada principalmente para as aeronaves Airbus e Fokker - inclusive em ações de exportação de serviços kicker: A falta de pagamento quase deixa a Varig sem combustível na última sexta-feira.

Gazeta Mercantil - 25/2/2003