Embraer deve anunciar hoje contrato com a Paramount
Assis Moreira e Cesar Bianconi De Paris

Venda envolve jatos da família 170/190 para vôos na Índia

A Embraer, terceira maior fabricante de aviões do mundo, espera superar com a família de jatos de 70 e 118 passageiros o resultado que teve com os aviões regionais de 50 assentos. Hoje, a empresa deve anunciar a venda de aeronaves dessa família para Paramount Airways, que utilizara os aviões em rotas na Índia. Seriam os primeiros jatos Embraer a voar naquele país.

"Acho que vai ser maior (o número de entregas de jatos da nova família). Nossa expectativa de mercado, quando lançamos o ERJ-145, eram 400 aviões em 10 anos. Nossa expectativa de mercado em 10 anos, com nível de competição maior, é que nós estaremos alcançando 650 aviões (da nova família)", afirmou o presidente da Embraer, Maurício Botelho.

A família Embraer 170/190 tinha ao fim do primeiro trimestre 301 pedidos firmes em carteira, incluindo a encomenda de 85 unidades do modelo de 70 lugares da americana US Airways, cujas entregas estão paralisadas por conta da concordata da companhia aérea.

Falando na véspera do início da Paris Air Show, feira que ocorre em Le Bourget a cada dois anos, Botelho reconheceu que o ambiente na indústria aérea ainda é complicado, com forte competição e custos em alta, como o petróleo. Citando dados da Iata, associação que reúne empresas de transporte aéreo, o executivo disse que o setor deve registrar globalmente prejuízo de US$ 6 bilhões em 2005. O pior cenário é nos EUA, principal mercado para as fabricantes de aviões.

"O maior mercado (EUA) ainda está em dificuldades. Mas mesmo quando o olhamos, temos que ver as diferenças dentro dele. As linhas aéreas de baixo custo continuam bem, lucrativamente; as linhas regionais estão bem e as linhas principais estão em grandes dificuldades."

Botelho não descartou eventual sobra de aviões no mercado devido à consolidação na indústria. "Não há o que fazer. Mas é possível que numa situação de consolidação você tenha alguns aviões (sobrando). Talvez haja realocações. Se há dificuldade de uma empresa qualquer e ela reduz sua operação, alguém vai tomar esse mercado", disse, voltando a citar dados da Iata que mostram que o número de passageiros transportados hoje supera o registrado em 2001.

Nesse cenário ainda incerto, o presidente da Embraer evita prognosticar quando a fabricante retomará os níveis de entregas registrados às vésperas dos atentados aéreos de 11 de setembro, de cerca de 160 aeronaves por ano. "Fizemos redução do volume de entregas, mas a composição dessas entregas se faz com produtos de maior valor. Como resultado, estamos obtendo maior receita. É difícil dizer quando voltaremos a entregar 160 aviões. Por enquanto, as previsões são: 145 aviões para este ano e 145 para o próximo", disse.

As metas de 2004 e 2005 foram revistas para baixo em 2004, após a concordata da US Airways, que recentemente anunciou que se juntará à América West. "Eles ainda estão em concordata. Todos esses movimentos (de associação) precisam ser aprovados pela corte, ainda tem espaço de tempo para isso acontecer de fato", comentou.

Botelho criticou o plano da Bombardier, rival histórica da Embraer, de desenvolver aviões C-Series de até 130 lugares. "O C-Series tem probabilidade enorme de desastre, porque vai brigar direto com Boeing e Airbus. Está longe de ser uma competição igual porque as forças industriais, mercadológicas e financeiras são enormes, bem maiores do que as deles (Bombardier) e as nossas."

Leia Mais

França oferece 12 caças Mirage usados à FAB
De Paris

A França quer acerta a venda de 12 caças Mirage para a Força Aérea Brasileira (FAB) durante a visita do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, no próximo dia 14 de julho, a Paris. Os caças não são novos. "Achamos que temos boa chance de vender ao Brasil 10 Mirage monoplace e 2 de dois assentos", declarou ao Valor o chefe do Estado-Maior da Aeronáutica francesa, general Richard Wolsztynski.

Mas o comandante da Aeronáutica brasileira, tenente-brigadeiro Luiz Carlos da Silva Bueno foi prudente. Ele insistiu que nada está decidido. Nem sequer se a FAB comprará ou alugará aviões velhos e só depois adquirir novos aparelhos. O comandante brasileiro explicou que mesmo a França, apesar de sua oferta de venda, manterá os aviões. ´´Os aviões continuam voando aqui´´, comentou.

Os dois comandantes participaram da inauguração de uma exposição em homenagem a Alberto Santos Dumont, no Museu do Air e do Espaço, em Bourget.

Os aviões que a FAB quer comprar vão substituir os Mirage franceses que equipam a força aérea brasileira há várias décadas e terão que ser aposentados até o fim deste ano.

Mas Silva Bueno disse haver outras opções. Uma delas é a utilização dos jatos F-5, fabricados nos Estados Unidos e em operação pela FAB desde o início dos anos 70, remodelados para desempenhar missões de defesa e ataque a partir de janeiro de 2006.

Quando a FAB iniciou o exame para comprar 12 caças novos, o preço era estimado em US$ 700 milhões. Depois, disso, o preço foi caindo. A disputa envolve cinco consórcios. A Embraer ofereceu um avião a ser desenhado em parceria com um dos seus sócios franceses, a Dassault. O governo russo apresentou uma nova versão do caça Sukhoi, associado à brasileira Avibras. Os americanos da Lockheed Martin, um consórcio formado pela britânica BAE Systems e pela sueca Saab, e a russa RAC também estavam no páreo.

Leia Mais

Fabricantes apostam na retomada do setor aéreo
De Paris

O 46º Salão Aeronáutico de Bourget, em Paris, abriu suas portas ontem, por uma semana, com expectativa de marcar a retomada do crescimento no transporte aéreo. A Boeing prevê um mercado de US$ 2,1 trilhões para novos aviões civis nos próximos vinte anos. Estima uma demanda de 25,7 mil novos aparelhos, 80% pertencendo as categorias de corredor simples e tamanho intermediário, com expansão anual de 4,8% no trafego de passageiros.

A Embraer, principal construtora de jatos regionais, também divulgou em Paris suas novas projeções para esse segmento. Sua estimativa é entregar cerca de 7,8 mil novos aparelhos regionais até 2024, em meio aos enormes esforços das empresas para reduzir custos.

No total, o mercado de jatos regionais poderia render US$ 156 bilhões, considerando a média dos preços de tabela atual. A companhia brasileira poderia abocanhar metade das encomendas de jatos com até 70 assentos e um terço dos maiores, de até 110 lugares. Isso significa negócios de US$ 50 bilhões para a Embraer somente na avião civil, com base no preço de tabela atual.

Por sua vez, o concorrente Bombardier desembarcou sem modéstia em Paris. Embora ainda sem clientes para lançar a fase industrial da série C, de 110 e 130 assentos, seu presidente Pierre Beaudoin se diz confiante de poder captar 50% desse segmento. Os negócios previstos podem bater recorde esta semana. Em 2003, 32 bilhões de euros foram negociados durante a semana (encomendas firmes e opções de compra) comparado a 44 bilhões de euros em 2001. Ontem, no entanto, foram anunciadas encomendas modestas.

As atenções estão voltadas para o braço de ferro entre Boeing e Airbus. Ambos planejam aumento de entregas de 10% este ano. A vedete do Salão de Paris é incontestavelmente o A380, o gigantesco aparelho da Airbus para 550 a 850 passageiros. "Magnífico", destaca em manchete um dos jornais especializados distribuídos no salão.

A rival americana Boeing apresenta o 777-200 LR, para transportar mais de 300 passageiros e capaz de voar 17 446 quilômetros sem escala, devendo operar a partir de 2006. A Boeing apresenta tambem seu projeto de 787 Dreamliner, para transportar entre 223 e 296 passageiros, que entra em fase comercial em 2008. Tem fuselagem em carbono, redução do consumo e do barulho, daí seu atrativo.

Leia Mais

Airbus acerta acordo de US$ 10 bilhões com Qatar
Agência internacionais De Paris

A Airbus SAS, a maior fabricante mundial de aviões de passageiros, conquistou uma encomenda, avaliada em US$ 10,6 bilhões, de não menos de 60 unidades de seu modelo bimotor A350, em projeto, da Qatar Airways, derrotando a concorrente americana Boeing.

A Airbus, com sede em Toulouse, na França, vai iniciar as entregas desse avião de fuselagem larga para a estatal Qatar Airways em 2010, disse Akbar Al Baker, principal executivo da empresa aérea, presente à Feira Aeronáutica de Paris. A Qatar Airways também encomendou 20 jatos 777s de fuselagem larga da Boeing no valor de até US$ 4,6 bilhões.

A companhia européia, que este ano vem sendo superada pela Boeing em novos pedidos pela primeira vez desde 2000, pretende tornar o A350 mais leve e mais econômico do que o anteriormente proposto para conquistar vendas de aeronaves de 250 a 300 lugares. O conselho administrativo da European Aeronautic, Defense & Space Co. (EADS), que detém 80% do capital da Airbus, adiou para até setembro a decisão de construção do avião.

"É um bom começo, mas eles precisam de mais para convencer o conselho de administração a promover o lançamento industrial", disse Richard Aboulafia, vice-presidente da consultoria Teal Group, com sede em Fairfax, Estado norte-americano de Virgínia.

A Boeing, com sede em Chicago tinha vencido todas as disputas entre o 787 e o A350 desde janeiro, açambarcando compradores, entre os quais tradicionais clientes da Airbus, como a Northwest Airlines Corp. e a Air Canada, de propriedade da ACE Aviation Holdings Inc. A Boeing está apostando que o 787, com entregas agendadas para 2008, vai restabelecer sua hegemonia perdida para a Airbus em 2003.

Noel Forgeard, principal executivo da Airbus, disse que a empresa vai anunciar "mais pedidos significativos" na feira aeronáutica esta semana.

A Qatar Airways, fundada em 1994, pretende triplicar sua frota para 120 aviões dentro de aproximadamente sete anos, a partir dos 40 atuais, disse Al Baker a 4 de maio passado.

A empresa aérea, que transportou 3,3 milhões de passageiros no período de um ano encerrado em março de 2004, ainda tem a receber 32 aviões que encomendou à Airbus, entre os quais quatro A380.

O A380, com capacidade para transportar 555 pessoas, será a maior aeronave de passageiros quando entrar em operação, ultrapassando o Boeing 747.

A companhia aérea russa Aeroflot está próxima de finalizar um acordo para comprar até 50 jatos de passageiros da Sukhoi, também russa, afirmou uma fonte. A Aeroflot e a Sukhoi estão "finalizando o contrato" para aviões modelo RRJ-75, disse. O acordo pode incluir ainda aviões RRJ-95. Os aviões custam US$ 25 milhões cada unidade, o que representa um acordo de mais de US$ 1 bilhão.

Valor Econômico, São Paulo, 14 jun. 2005, Empresas / Indústria, p. B8