

CASO VARIG: É HORA DO GOVERNO ATAR AS MÃOS

Sérgio G. Lazzarini

(Gazeta Mercantil Online, 12/12/2005)

No dia 13 de dezembro, credores da Varig farão a primeira rodada de avaliação do plano de recuperação da empresa, que deve então ser votado até o dia 19. O resultado mais provável é que o desacordo entre credores permaneça. Se já estava difícil chegar a alguma proposta de recuperação que fosse aprovada pela maior parte dos credores, a situação ficou mais difícil ainda com a demissão da equipe de David Zylbersztajn, engendrada pela controladora da empresa, a Fundação Rubem Berta, e pelo fundo de pensão Aerus. A relutância inicial da TAP de prosseguir com a capitalização de US\$ 40 milhões é emblemática. Afinal, quem vai confiar em qualquer plano de recuperação se o controle da Varig ainda permanece nas mãos de entidades que parecem estar pouco preocupadas em aprovar medidas para tornar a empresa mais competitiva?

Na ótica da Fundação Rubem Berta, a resposta a esta pergunta é simples: o governo, é claro! Não havendo aprovação do plano de recuperação, restaria ao juiz falimentar da Comarca do Rio de Janeiro decretar a falência da empresa. Mas tal destino não seria permitido por um governo que, apesar de pregar uma solução “de mercado” para a Varig, repentinamente muda de opinião ao forçar o empréstimo do BNDES para viabilizar a venda das subsidiárias VarigLog e VEM. Ou seja: passa a interessar aos controladores da Varig que exista impasse entre os credores, para continuar convencendo o governo de que a única forma de viabilizar a empresa seria uma solução “fora do mercado” – leia-se, um novo aporte de recursos públicos.

O melhor para a sociedade, na verdade, seria que o governo atasse suas mãos e deixasse a empresa ir à falência, se assim for definido em dezembro próximo. É útil, neste sentido, rebater três argumentos que têm sido usados pela Varig no seu *lobby* contínuo para uma salvação pelo governo. O primeiro é que a falência da Varig não interessa ao próprio governo, pois nunca iria reaver os seus R\$ 4 bilhões ou mais de crédito com a empresa. O problema é que, se o governo impedir a falência da Varig, irá abrir um precedente jurídico que pode ser utilizado em outros casos falimentares na economia. Mais ainda, existem sérias dúvidas se a Varig poderia tornar-se competitiva mesmo se as suas dívidas fossem zeradas. Intervir, neste caso, significaria utilizar recursos públicos para subsidiar acionistas e credores atuais, sem grandes benefícios de longo prazo.

Além disso, o governo poderia sim reaver parte da sua dívida com a Varig. Como toda empresa aérea, os vôos da Varig operam por meio de concessões governamentais nos aeroportos – os chamados *slots*. Neste sentido, o governo poderia aproveitar a instalação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para criar um novo marco regulatório, mais alinhado com práticas internacionais, onde os *slots* da Varig seriam leiloados para outras empresas (atuais ou entrantes). Estas concessões, adquiridas no mercado, poderiam então ser mantidas ou revendidas pelas empresas que as adquirissem. Certamente, nem todas as rotas da Varig despertariam interesse, mas muitas delas (especialmente as pontes aéreas e

algumas poucas rotas internacionais de alta densidade de tráfego) poderiam resultar em receitas substanciais para o governo.

O segundo argumento que merece ser rebatido é que a Varig é uma empresa aérea que carrega a bandeira nacional em vôos internacionais – no jargão do setor, um *flag carrier*. A própria Varig não cansa de repetir que é responsável por cerca de 75% do tráfego internacional no Brasil. Mas este é um argumento falacioso. A Varig tem 75% do tráfego internacional suprido por empresas *nacionais*. Uma forma mais adequada de ponderar a importância internacional da Varig seria perguntar o quanto a empresa detém do tráfego de uma determinada rota (por exemplo, São Paulo-Paris), que obviamente é também suprida por diversas firmas estrangeiras. Neste caso, a participação da Varig cai para algo em torno de 20%. Seria muito difícil haver uma falta de oferta em rotas internacionais devido à saída da Varig. O único “problema” é que as rotas seriam supridas primordialmente por firmas estrangeiras, o que não é consistente com os acordos bilaterais atualmente em voga. Mas tais acordos já estão sendo revistos em diversos países, incluindo Estados Unidos e União Européia. Uma tendência de maior liberdade internacional de tráfego parece ser inevitável.

O terceiro argumento comumente utilizado para justificar o salvamento da Varig é relacionado à perda de empregos que resultaria da sua falência. Este é, também, um argumento bastante frágil. Se as concessões da Varig forem leiloadas, é muito provável que parte dos funcionários da empresa migrem para outras firmas que assumam as linhas. Muitos funcionários da Gol, por exemplo, vieram de outras empresas do setor. Certamente, haverá um contingente que não será absorvido pelo mercado. Mas isto também é esperado, dado que um dos problemas da Varig é justamente o inchaço do seu quadro de funcionários e da inopetência da empresa de aprovar planos de demissão.

Urge, desta forma, que o governo adote uma postura firme deixando que a empresa vá efetivamente à falência se o plano de recuperação não for aprovado. Impedir este processo apenas empurraria o problema para frente, sem benefícios práticos para a sociedade. E mostraria, mais uma vez, que clamar por ajuda dos nossos governantes é mais cômodo e efetivo do que buscar ações para tornar nossas empresas competitivas.

Sérgio Lazzarini é professor da Faculdade de Economia e Administração e coordenador do Centro de Pesquisas em Estratégia do Ibmec São Paulo. E-mail: sergiogl1@ibmec.br