

Lei é lei; mercado é mercado

Prof. William Grava
07/02/2005

Não é a primeira vez que falamos aqui sobre os problemas das empresas de transporte aéreo. Desta vez, contudo, o setor está sendo incorretamente colocado na posição de pivô de um assunto mais amplo: nada menos que todas as empresas em dificuldades no país. Ao abordar o assunto, alguns comentaristas indicaram que o Pres. Lula estaria em uma situação difícil. Pois não está, embora talvez pense assim.

Tudo se deve aos artigos 195 e 198 da nova Lei de Falências, já bastante comentados na imprensa. O primeiro diz que uma concessão se extingue com a falência da concessionária e o segundo abre exceção às empresas aéreas. Existe ao menos um bom argumento para esta exceção. Em uma concessão típica, como as de transporte ferroviário de cargas, a operação de rodovias e a distribuição de energia elétrica para pequenos consumidores temos um monopólio da concessionária. Uma descontinuidade em suas operações implica uma interrupção dos serviços, penalizando a sociedade.

No caso do transporte aéreo não é isso que acontece. Não há monopólio, ao menos para as principais rotas, e as empresas que possuem a perspectiva real de descontinuidade da operação no curto prazo normalmente já perderam participação no mercado, como acabamos de ver com a VASP e já vimos antes com a Transbrasil.

Poderíamos discutir se apenas este setor justifica uma exceção ou se outros mereceriam tratamento igual. Quanto ao benefício de permitir que uma empresa seja reestruturada de acordo com as forças de mercado, não há o que discutir. Este não é um setor que envolva a economia popular, como o financeiro. Aqui credores e acionistas são agentes de mercado que correm riscos e sabem – ou deveriam saber – o que estão fazendo. As perdas dos clientes, embora lamentáveis, são até pequenas em comparação com outros setores e costumam ser parcialmente compensadas pelas demais empresas. A quebra de uma empresa, ao contrário do que acontece com bancos, não tem o potencial de gerar uma crise financeira.

Então, o que sobra? Sobram ativos materiais, organizacionais e humanos – aí incluídos os empregos – que, se alguém pode preservar ao menos parcialmente, esse alguém é o mercado.

Não precisamos ir muito longe para reunir bons exemplos. A Antarctica tinha problemas e foi absorvida na criação da AmBev. Um movimento que tinha, entre outros, um aspecto defensivo da Brahma, porque se a AmBev não fosse criada é quase certo que alguma grande cervejaria estrangeira o faria. Não faltavam candidatos. A Garoto também tinha problemas, foi preservada pela Nestlé e hoje é objeto de disputa, com vários interessados. O programa de privatização fornece muitos exemplos, cuja relação nem cabe neste espaço.

Com o transporte aéreo não precisa ser diferente. Se um investidor, ou grupo de investidores, quiser investir na VARIG, qual o problema? Se houver também interesse na VASP ou mesmo na Transbrasil, por que não? Se isso resolver uma reestruturação sob a nova Lei de Falências, isso demonstrará de imediato sua efetividade, o que não é pouco em um país onde algumas leis “pegam” e outras não! O que seria melhor do que isso? Manter uma operação deficitária com recursos do contribuinte? Fechar simplesmente a empresa, extinguir a concessão e perder todos os empregos?

– Ah! Mas algumas delas já podem estar irrecuperáveis! – isto é um assunto para o investidor analisar.

– Ah! Mas o investidor somente quer aportar recursos em uma empresa problemática para ganhar, impondo perdas aos credores antigos – isto é óbvio!. Você faria diferente? Os credores e acionistas perderiam menos se a empresa simplesmente quebrasse? Apenas o Governo em alguns casos faz negócios sabendo que vai perder, e faz isso com o dinheiro do contribuinte. Quando faz isso e é sério, tem algum outro objetivo, de caráter social ou político, que certamente o investidor não tem nem deveria ter. Quando é este o caso, como na época do PROER, temos a exceção e não a regra, que não depende de uma concessão. Bancos não são concessões.

Por que então começamos este texto com um dilema do Pres. Lula? Porque, de acordo com o suposto dilema, o Presidente poderia vetar ou não o artigo 198. O problema estaria no fato de que esse artigo poderia remeter o caso da VARIG à justiça comum e também permitir que VASP e Transbrasil procurassem uma reestruturação. Isso ressuscitaria fantasmas, como o relacionamento do Presidente com os dirigentes da Transbrasil.

Vamos ser francos: é realmente muito pouco provável que um investidor se interesse por VASP ou Transbrasil. Caso isso acontecesse, caberia ao Governo apenas zelar pelas condições de segurança dos vôos e... respirar aliviado! Quanto ao relacionamento do Presidente com executivos da Transbrasil, que favorecimento haveria em uma solução de mercado?

Dilema sem sentido, fruto de um problema inexistente, mas com seqüelas para a sociedade.