

FMI e Clube de Paris afetam vendas da Learjet

por Antônio Costa Filho
de São Paulo

GAZETA MERCANTIL

A falta até agora de um acordo sobre a dívida externa brasileira com o Clube de Paris e a dificuldade em negociar sob as regras do Fundo Monetário Internacional (FMI) estão impedindo vendas de aviões a jato Learjet ao Brasil. "O Eximbank suspendeu as linhas de crédito, e o financiamento dos nossos aviões está paralisado", explicou ontem a este jornal Donald J. O'Mara, vice-presidente executivo da Gates Learjet, com sede nos EUA.

O'Mara, que veio ao Brasil para o V Encontro de Operadores Learjet, organizado pela Líder Táxi Aéreo, representante comercial do fabricante norte-americano no País, disse que o Brasil "deve resolver essa questão". "A retomada das vendas ao Brasil depende mais do próprio Brasil do que da Learjet. O País tem de procurar a negociação com os representantes estrangeiros", disse.

Segundo José Afonso Assumpção, presidente da Líder, o mercado brasileiro está em condições de comprar "dez Learjet a mais do que os dez que já vendemos neste ano". E acrescenta: "Sem o financiamento, os negócios não são concluídos". Atualmente, depois dos Estados Unidos, onde voam cerca de 1.200 modelos Learjet, o Brasil é o segundo maior mercado do grupo aeronáutico, embora com apenas 56 aeronaves da marca.

"Vemos o mercado brasileiro, apesar dessa situação de financiamento, como muito promissor para os nossos produtos. A economia e o empresário locais têm condições de absorver novos aparelhos, e esperamos isso", afirmou o vice-presidente executivo da Gates Learjet. O valor



José Afonso Assumpção

do modelo 35 da empresa é, de US\$ 4,3 milhões, e o do 55, de US\$ 6,8 milhões. As operações de venda, normalmente, são de 15% a vista e os restantes 85% em financiamento com prazo de cinco a oito anos.

O controle da Gates Learjet, com sede em Tucson, Arizona, foi recentemente adquirido pelo grupo financeiro norte-americano M. J. Rosenthal Associates, que se compromete a apresentar novos modelos de avião nos próximos cinco anos. "Rosenthal deverá injetar fundos para, até 1991 termos cinco novos modelos Learjet. Teremos uma versão mais barata, para competir com os turboélices e aviões maiores. Para isso, cerca de US\$ 100 milhões deverão ser investidos", adiantou O'Mara.

O faturamento do grupo Learjet para 1986, apesar da queda contínua nos negócios junto ao mercado norte-americano, deverá manter-se perto de US\$ 360 milhões, com a venda de cerca de trinta aeronaves. "O governo dos Estados Unidos desestimulou as aquisições de aviões de executivos com a retirada da isenção do Investment Tax Credit (ITC)", explica O'Mara.