



Seis da tarde, 'hora do rush' em Congonhas: concorrência desen/renda entre empresas resultou em aviões demais e passageiros de menos, enquanto os custos explodiam

Crise testa relação do governo com empresas

Setor estratégico para o País, aviação comercial perde competitividade e mergulha em dívidas

LOURIVAL SANTANA

Em novembro de 1991, em meio à fúria liberalizante do governo Collor, a 5ª Conferência Nacional de Aviação, que reuniu todos os segmentos da indústria, decidiu reduzir drasticamente as restrições regulatórias que amarravam o setor. As companhias passaram a disputar passageiros nas mesmas rotas e horários, a Varig perdeu o monopólio dos vãos internacionais e os preços das passagens declinaram de ser fixados pelo governo.

Em 1992, com economia em recessão, a Vasp dobrou o seu número de aviões, de 26 para 52. As concorrentes foram atrás, para não perder espaço, inundando o mercado de assentos. A multiplicação das opções, em detrimento das passagens, enfim, os efeitos saudáveis da concorrência, encantaram os passageiros. A elevação do poder aquisitivo com a introdução do Plano Real aumentou a demanda. O dólar barato do período de 1994 a 1998 alimentou a euforia. Cerca de metade dos custos das companhias aéreas — leasing de aviões, peças e componentes, combustível, etc. — é cotada em dólar.

A capacidade ou não de solucionar a crise é muito mais empresarial do que governamental

Ministro do Defesa, José Viegas Filho

Tudo parecia correr bem até a desvalorização do real em 1999. "A sobrevalorização do real competava as desvantagens comparativas", diz o economista Cláudio Toledo, consultor da Federação Nacional dos Aeronautas, Aeroaviários e Aeroporistas. "A explosão do câmbio desmarrava a crise estrutural".

O dólar caro não é o único problema. O risco país torna os seguros das companhias brasileiras mais caros do que nos países desenvolvidos. O preço do combustível para aviação aqui também é mais alto. Enquanto a gasolina brasileira custa R\$ 2,514 bilhões, o do estrangeiro de aviação aumentou 130%.

As taxas aeroportuárias brasileiras também são mais salgadas. No fim dos anos 90, o Infraco instituiu adicional de 50% sobre suas taxas, que deveria durar cinco anos, enquanto a estatal Incentiva aviação incrementava os aeroportos. A sobretaxa foi ficando e está até hoje. Não é a única fonte de receita da Infraco, que arrenda lotes nos aeroportos e está introduzindo linhas de produção industrial dentro deles, com isenção de impostos para os componentes importados.

A Infraco faturou cerca de R\$ 1,7 bilhão no ano passado, e



O TAMANHO DAS EMPRESAS

Companhia	Aviões	Funcionários	Faturamento por fôlego
Varig	106	17 mil	160
TAM	82	7,4 mil	91
Gol	19	5 mil	111
Vasp	32	2,1 mil	155

*Varig, Rio Sul e Nordeste Cita: posição em dezembro dos respectivos anos. Fonte: Sindicato Nacional das Empresas Aeronáuticas (Sinea)

o mercado estima que tenha lucrado R\$ 400 milhões, enquanto as companhias aéreas atacam em dívidas. O último balanceço da Varig, referente ao primeiro semestre do ano passado, registra faturamento de R\$ 2,514 bilhões, prejuízo de R\$ 1,041 bilhões e dívida de US\$ 768 milhões. Nos primeiros meses do ano passado, a Vasp declara ter faturado faturamento de R\$ 700 milhões e prejuízo de R\$ 234 milhões. Sua dívida deve ultrapassar R\$ 1 bilhão. A Gol ainda não divulgou balanço, mas pode ter fechado no vermelho.

Luz no fim do túnel — As em-

presas nutrem a esperança de quitar as dívidas com ações que têm na Justiça contra a União por causa do congelamento das passagens, pelo governo Sarney, a partir de 1986. As companhias vêm vencendo em todas as instâncias. As ações estão em Tribunal Regional Federal e o Superior Tribunal de Justiça. O mercado estima que as indenizações para Varig, Vasp e TAM somem R\$ 6 bilhões. Como boa parte das dívidas — tributos, combustível da Petrobrás, taxas da Infraco — são com o próprio governo, poderá haver encontro de contas. Mas a experiência sugere que

não deve passar disso. A Transbrasil foi o único que ganhou até agora. Ela reivindica uma compensação de R\$ 1,3 bilhão. Segundo a Transbrasil, um acordo, o governo quitou R\$ 725 milhões em dívidas da companhia com tributos e com a Petrobrás. Não desembolsou dinheiro vivo.

A crise nas companhias aéreas é um teste das relações entre o novo governo e o setor privado. "A capacidade ou não de solucionar a crise é muito mais empresarial do que governamental", diagnostica o ministro da Defesa, José Viegas Filho, sob o comando da Comissão de Inquirição do Departamento de Aviação Civil (DAC), da Aeronáutica. "O governo tem-se empenhado em criar as condições para que as empresas encontrem uma solução para o problema, que é complexo, que exige um componente de mercado indistintamente".

O presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeronáuticas (Sinea), George Ermakov, admite que o excesso de oferta é consequência da política de concorrência adotada pelas companhias. "Cada vez que entra uma empresa nova, as outras se sentem na obrigação de botar mais vôo", diz ele. "Deveria haver uma auto-regulamentação, como os próprios empre-

saos estabelecem o nível adequado de oferta para terem lucro". Para a presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, Graziella Baggio, isso deveria ser mais bem controlado pelo DAC, ou pela futura Agência Nacional de Aviação Civil, que deve substituí-lo ainda este ano. "O sistema está entrando em colapso", diz Graziella. "Nos últimos 7 meses, 27 empresas foram criadas. Como é que pode?".

"Não houve planejamento estratégico para crescer de forma ordenada, num setor em que há diferentes tipos de forma rentável", observa o analista de empresas Carlos Eduardo

Albano, da Uniba e do Corretora. A taxa média de aproveitamento dos aviões em 2000 foi de 70%, apesar do ano passado no Brasil foi de 58%. Nos Estados Unidos, a taxa média de aproveitamento dos aviões em 2000 foi de 80%. "Não houve planejamento estratégico para crescer de forma ordenada, num setor em que há diferentes tipos de forma rentável", observa o analista de empresas Carlos Eduardo

Cada vez que entra uma empresa nova, as outras se sentem na obrigação de botar mais vôo

George Ermakov, presidente do sindicato das empresas

solicitar concessões de linhas, fazendo apenas a sua modificação, essa taxa esteve em 70%, apesar da crise que se abateu sobre o setor depois dos atendidos de 11 de setembro de 2001. O que prova que o problema não está só na desregulamentação, mas no uso que as empresas fazem da liberdade. (Colaborar André Silveira)

Companhias regionais recuperam importância

Com a retração do setor, cidades do interior são riscadas da rota das grandes empresas

Em meio à tempestade, os pequenos aviões geralmente são os primeiros a sucumbir. Mas a crise financeira que se abateu sobre o setor de aviação regional mostrou que as companhias menores podem aproveitar o espaço deixado pelos concorrentes. Paralelo à Trip, entre dez empresas ainda pouco conhecidas do grande público, voltaram a mostrar a importância da aviação regional.

Em cada recrutação anunciada por uma grande companhia, tínhamos perder a clientela que voava para as regiões chamadas de "malhas", conta o empresário Francisco Leme da Silva, dono da agência Jet Stream, especializada em turismo de negócios. "Mas logo uma companhia regional supria a demanda, e até o início do ano passado várias regionais foram obrigadas a sair do mercado. Nacional, Presidente e Passaredo foram algumas das baixas nos últimos dois anos.

Hoje, existe um espaço muito grande para o desenvol-

imento da aviação regional", garante o dono da Total Linhas Aéreas, Alfredo Meister, que também preside a ABTR. Até secretários de Ministérios nos procuram para pedir vôos para algumas áreas. Mas os últimos passos maiores do que a perna ou depender de acordos que possam ser modificados a cada troca de governo.

Com uma frota de sete turbopropulsores, a ATR-42 é três jatos cargueiros Boeing 727-200, a Total ainda detém 70% de sua receita mensal de R\$ 9 milhões ao transporte de encomendas. A meta de elevar para 50% a participação do tráfego de passageiros (hoje são 17 mil por mês) na receita só deverá ser atingida daqui a dois anos, se sorprearem ventos mais favoráveis para o setor. "O último trimestre foi um desastre completo, com a alta do dólar e o preço do combustível. O momento foi de turbulência para todo o setor", con-

Meister, que, apesar disso, é avesso a pedir ajuda do governo para o transporte aéreo. "As companhias precisam aprender a ser rentáveis por si próprias".

"O governo não deve subvencionar empresas", concorda o tro do dono da companhia regional. "Não fará parte de ocupar espaço".

"Não quero ser grande, quero fazer um bom serviço e que a empresa dê lucro

German Ermakov, dono da Ocean Air

Não quero ser grande, quero fazer um bom serviço e que a empresa dê lucro

German Ermakov, dono da Ocean Air

Cortes de investimentos geram polémica sobre segurança de vôo

Mais preocupante do que a possibilidade de uma grande companhia quebrar é o risco que a redução de gastos das empresas e a penúria do governo em investimentos geram uma segurança de vôo. Num ponto sensível como esse, naturalmente, as opiniões se dividem.

De acordo com Antonio Marques Piloto, do Sindicato de Segurança de Vôo do Sindicato Nacional dos Aeronautas, o controle com radar permite reduzir o espaçamento entre os aviões. Quando se fica sem radar, é preciso aumentar os intervalos nas filas. O brigadiero Luiz Carlos da Silva Bueno, comandante da Aeronáutica, nega que os cortes de verbas afetem a cobertura de radar (ver entrevista na próxima página).

Piloto afirma, também, que "há uma série de investimentos necessários em programas de prevenção e treinamento que, em função da situação financeira, algumas

companhias não estão fazendo o suficiente para garantir sequer estão fazendo".

Já o coordenador da Comissão de Segurança de Vôo do Sindicato Nacional das Empresas Aeronáuticas, Ronaldo Jenkins, diz que as companhias só deixaram de fazer o suficiente para garantir a segurança de vôo. O coordenador da Comissão de Segurança de Vôo do Sindicato Nacional das Empresas Aeronáuticas, Ronaldo Jenkins, diz que as companhias só deixaram de fazer o suficiente para garantir a segurança de vôo.

Piloto aponta falhas, de os acidentes por milhão de decolagens, podem afetar o estado de alerta dos pilotos; o excesso de horas de trabalho; o meio de ser demitido; e as pressões pelo atraso de salário.

O Brasil teve um desempenho desastroso em 2001: 3,24 acidentes por milhão de decolagens. Mas a média de 1995 a 2001 foi bem menor: 0,99. A média mundial é de 1,2. Na América do Sul, Caribe e México, é de 3,1, enquanto nos EUA e Canadá é de apenas 0,4, e na Europa Ocidental, 0,5 e no Japão, 0,6. (L.S.)