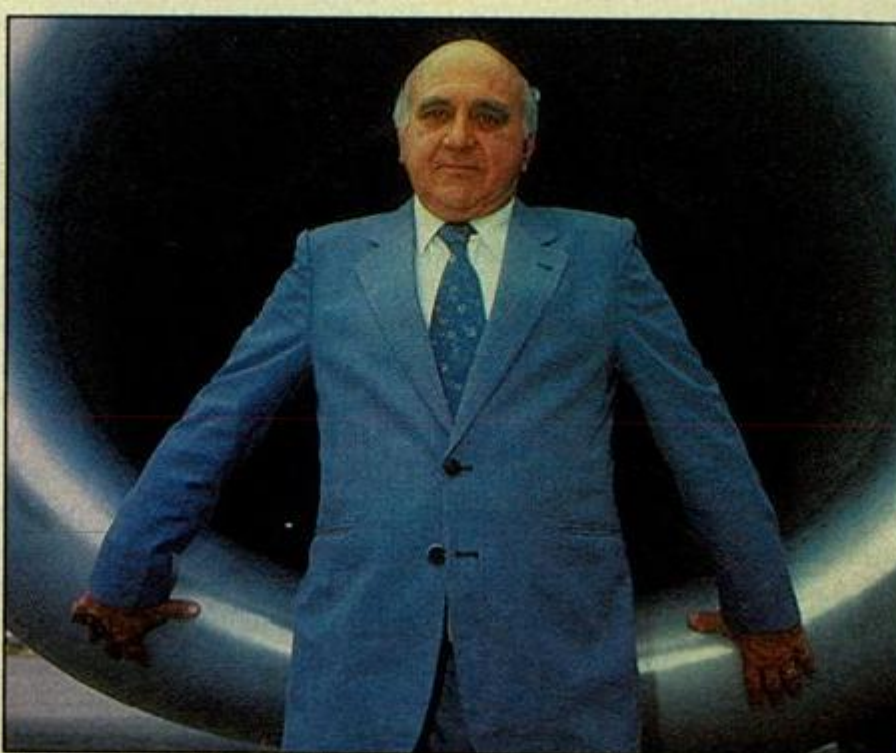


“Vai prevalecer o princípio da livre competição”, diz o coronel-aviador João Sérgio Galhardo, secretário executivo da Comissão de Linhas Aéreas. Antes mesmo de ser anunciada, a novidade começou a atrair aves novas para o ninho das grandes empresas de aviação. Recentemente, uma companhia formada pela associação entre a Líder Táxi Aéreo e a australiana TNT, a Air Brasil, pediu ingresso no clube do transporte aéreo de passageiros. A Air Brasil quer estrear fazendo viagens entre Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Brasília — o quadrado aéreo mais cobiçado do país. Há algumas semanas, a Air Brasil chegou a enfrentar obstáculos para conseguir colocar no ar, a partir de julho, seus jatos, os modernos BAe 146, fabricados pela British Aerospace. Surgiram dentro da Comissão de Linhas Aéreas — que reúne representantes do DAC e das companhias de aviação — algumas vozes contrárias ao funcionamento da empresa. Se os problemas persistissem, ficaria provado que a desregulamentação que o governo está prometendo não é para valer. Mas o assunto está sendo negociado.

Esse zumbido na aviação comercial brasileira tem seu lado complicado. Em seu aspecto formal, a aviação brasileira está tomando o mesmo rumo adotado pelos Estados Unidos em 1978. Se acontecer no Brasil o mesmo fenômeno que pegou o mercado americano em rota desgovernada, pode haver um desastre. Naquele ano, as normas para operação das empresas aéreas foram abolidas, restando apenas os requisitos de segurança. No primeiro momento, as companhias americanas se encantaram com a novidade. No segundo momento, começaram as acrobacias arriscadas. Com a concorrência mais pesada e greves pipocando nas companhias, a disputa pelo maior mercado aéreo do mundo — cerca de 450 milhões de embarques registrados a cada ano — abalou gigantes como a Pan Am e a TWA, que não resistiram e pediram concordata. Outras, como a Eastern, foram à falência.

No Brasil, onde o mercado é bem menor, de 25 milhões de embarques a cada ano —



Canhedo, da Vasp: “Estão desabituados à concorrência”

número que não cresce há uma década —, a competição está apenas começando. Mas alguns dos sinais que colocaram a aviação americana no centro de uma zona de turbulência começaram a ser notados antes mesmo de o governo anunciar a decisão de desregulamentar o setor. Dona de 77 jatos, a Varig, a maior empresa aérea brasileira e 28ª do mundo, pretende gastar 10,5 bilhões de dólares para comprar outros 66 até 1999. Dos novos aviões, 31 serão incorporados à sua frota doméstica. Os outros farão vôos internacionais. A Transbrasil também está investindo 1,8 bilhão de dólares para ter treze novos jatos.

LINHAS INTERNACIONAIS — Essa disputa acontece num momento em que a Vasp e a Transbrasil se preparam para ligar as turbinas e avançar sobre uma rota em que



Fontana, da Transbrasil: “A Vasp é desleal e predatória”

a Varig sempre encontrou céu de brigadeiro: a das linhas aéreas internacionais. No final de abril, a Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional, Cernai, alterou alguns pontos do acordo aéreo entre o Brasil e os Estados Unidos. O novo acordo entra em vigor no próximo mês de julho. Ficou decidido que a Vasp poderá voar para as cidades americanas de Los Angeles, San Francisco e Houston. No ano passado, a única linha internacional da Vasp, para Aruba, no Caribe, contribuiu com apenas 9 milhões de dólares para o faturamento da empresa, de 483 milhões de dólares. Este ano, a empresa já abriu uma nova frente, para

Buenos Aires. Com as linhas para os Estados Unidos, a Vasp pretende entrar para valer no mercado internacional. A Transbrasil, que já opera uma linha para Miami — responsável por 39 milhões de dólares dos 395 milhões de dólares que faturou em 1990 —, ganhou o direito de manter um vôo diário de São Paulo para Nova York. Com a decisão da Cernai, as duas empresas aceleram em direção ao mercado mais cobiçado da aviação comercial.

“Isso não nos assusta. Gostamos da concorrência. No exterior, concorreremos com 31 das maiores empresas aéreas do mundo”, diz o presidente da Varig, Rubel Thomas. Ao contrário das outras companhias brasileiras, a Varig faturou em moeda forte — dólares — mais da metade dos 2,1 bilhões de dólares que entraram em seus cofres no ano passado. Mesmo assim, teve que bancar um prejuízo de 167 milhões de dólares. O problema, para as duas novatas, será enfrentar a agressividade não só da Varig, que não quer entregar de graça parte de seu quinhão do mercado americano para as duas concorrentes nacionais, mas também das empresas americanas que voam entre os dois países. Hoje, a Pan Am e a American Airlines têm linhas para o Brasil. A entrada das duas empresas brasileiras no mercado americano abrirá as portas do Brasil para vôos da United Airlines e da Delta — a segunda e a quarta maiores empresas de aviação do mundo. “Não há lugar para tanta gente. Alguém deverá quebrar, e tenho certeza de que não seremos nós”, diz Rubel Thomas. ■

MARCOS ROSA

MARISA UCHYAMA