

PANORAMA PROFISSIONAL

O TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL - ENCRUZILHADA?

Mauro Gandra

Tenente Brigadeiro do Ar

Presidente do SNEA

Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias

Parado na encruzilhada parece ser a atual situação do Transporte Aéreo Comercial no Brasil.

Dúvidas sobre a futura estrutura governamental para o setor; questionamento sobre a privatização da INFRAERO ou sua permanência como empresa estatal; pressões do governo, dos setores de turismo e da mídia para redução dos preços das tarifas aéreas, ameaças de vôos de cabotagem por empresas estrangeiras; balanços apenas sofríveis da maioria das empresas; e demora dos órgãos governamentais em desatar os variados nós, responsáveis pelo elevado “Custo Brasil” que assola o segmento, todas essas, as indefinições que caracterizam o clima de perplexidade vivido atualmente pela indústria do transporte aéreo.

As recentes medidas adotadas pelo Departamento de Aviação Civil – DAC em Portarias de dezembro de 1997 e janeiro de 1998, levaram as empresas aéreas regulares a estabelecer um variado leque de tarifas promocionais que se por um lado vêm reduzir o “Yield” doméstico, por outro tentam compensar a perda de aproveitamento que adviria com o “pacote fiscal” adotado pelo governo a partir do ano passado, em decorrência da crise asiática.

Eis as comparações de oferta (expressa por assentos-km ofertados: Ass-km) e demanda (expressa por passageiros-km transportados: Pax-km) da indústria entre os primeiros trimestres de 1997 e 1998.

Janeiro a Março de 1997		
Ass-km / 10 ³	Pax-km / 10 ³	%
5.442.742	3.195.708	59

Janeiro a Março de 1998		
Ass-km / 10 ³	Pax-km / 10 ³	%
6.610.866	3.770.692	57

Variação • 1998 x 1997	
Ass-km / 10 ³	Pax-km / 10 ³
21, 5%	18,0%

FIGURA 1
Indústria (Dados comparativos/Linhas Domésticas)

É claro que toda medida de carácter promocional embute uma dose de risco, entretanto, com a recente queda de juros e a eventual melhora da economia nacional o desempenho do transporte aéreo poderá vir surpreender.

Há necessidade urgente, todavia, de que o governo determine a adoção das medidas de redução de custo para o setor, pelo menos aquelas para as quais pode haver ação direta: redução da burocracia para importação de peças sobressalentes, notadamente, para itens usados e reconicionados em estado de novo, que é a tônica da manutenção aeronáutica em todo mundo; permissão para adoção do "Trade-In" de sobressalentes, medida que reduzira em cerca de dois terços a necessidade de estoques para as companhias; extensão dos prazos de admissão temporária de aeronaves, ampliando de cinco para o número de anos a ser estipulado como prazo para o contrato de "leasing" operacional; e apoio do governo federal para que o Senado limite o ICMS sobre combustíveis de aviação em alíquota palatável, de por exemplo 17%, evitando medidas como a do Estado do Rio de Janeiro que queria ampliar o ICMS do querosene de aviação para 37% e acabou aumentando-o para 30%.

No que respeita à INFRAERO, acredita-se que a médio prazo deverá acontecer o início do processo de privatização, acompanhando a tendência política do governo, o qual se dará, provavelmente, de forma gradual, a partir de módulos privatizáveis que representem o espectro do sistema INFRAERO, isto é, um aeroporto superavitário e quatro ou cinco deficitários para comporem o módulo.

Sob o aspecto do aumento dos vôos de turismo, precisamos considerar que há uma certa falácia quando se afirma que no Brasil os vôos charter são em pequeno número. Na verdade estamos com a mesma proporção internacional. Cerca de 6% dos vôos realizados no mundo em 1996 foram em charter. O Brasil registrou o mesmo índice em 1996 e 1997. Imaginamos que o desenvolvimento do setor de turismo e lazer em nosso País não se dará pela via dos vôos charter. Tudo indica que seguiremos o perfil americano, que optou pelo uso do leque de tarifas promocionais e pela separação de um determinado número de assentos para serem vendidos em forma de pacotes pelas agências de viagens ("block-off"). Mas tudo indica também que os vôos charter deverão crescer. Uma indicação disso é o número de passageiros embarcados, que saltou de 37 mil em 1991 para 1,081 milhão em 1997. A taxa de crescimento deve ficar entre 6% e 10% do número de passageiros das linhas regulares. Por outro lado, tendo por base a média de crescimento de 9,5% entre 1994 e 1997, acreditamos que estaremos embarcando no final de 2000 cerca de 32 milhões de passageiros nos vôos de nossas empresas aéreas.

Finalmente sobre a questão do que poderá vir a ser a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, tudo indica que a mesma venha a ser criada, concomitantemente, com a criação do Ministério da Defesa, não apenas pela dificuldade de encaixar o Departamento de Aviação Civil na estrutura de natureza preponderantemente militar que deverá ser adotada para a Força Aérea Brasileira – FAB (que perderá o "status" de Ministério), mas, principalmente, por ser política governamental o estabelecimento de agências para controlarem a infra-estrutura do País, a exemplo do que vem acontecendo nas aéreas de energia, comunicação e dos demais modais de transporte, com as criações respectivas da ANP – Agência Nacional de Petróleo e a ANEEL – Agência Nacional de

Energia Elétrica, - ANATEL – Agência Nacional de Telecomunicações, além da ANT – Agência Nacional de Transportes.

Nesta nova estrutura para o setor imagina-se que o controle do tráfego aéreo e a Segurança de vôo permaneçam em mãos da Aeronáutica, sob a custódia, portanto, da FAB.

No caso da ANAC (será esta realmente a sigla?) a princípio haverá tão somente mudança de rótulo e de subordinação uma vez que será impossível recrutar técnicos para o setor, sejam militares da ativa, da reserva ou civis e que já não tenham desempenhado ou estejam desempenhando funções no DAC.

Assim, uma vez resolvida estas questões, dependentes, como vimos de tantas variáveis, esperamos que o segmento do Transporte Comercial no Brasil venha desenvolver-se de forma sustentada, pelo uso da racionalidade administrativa e operacional, pelo concurso da redução do “Custo Brasil” para o setor, mas, principalmente, pela adoção de equilibrada gerência dos “Yields” quer domésticos, quer internacionais, a partir de prudente liberação do mercado. Em caso contrário, a alegria do usuário, com as vantajosas opções de promoções tarifárias, durará pouco.

Lembremo-nos de que foi o que ocorreu nos EUA, onde a desregulamentação foi radical e favoreceu a proliferação de novas companhias aéreas, que tiveram vida curta, mas comprometeram os índices de segurança de vôo e levaram à lona, pela concorrência predatória, algumas das mais tradicionais empresas do setor, restabelecendo, em seguida, a concentração de 60% do tráfego aéreo, nas mãos das quatro empresas maiores.

Não é isto, certamente, que querem governo, empresas e usuários, querem isto sim, a manutenção de um sistema de transporte aéreo civil, genuinamente nacional, forte, operacional e seguro e que embora tenha de integrar-se no inevitável processo de globalização em andamento, possa estar devidamente preparado para tal integração.