

Transporte aéreo no Brasil: a crise da aviação comercial

Lauro Lobo Burle*

Economista com Mestrado pela Universidade de Brasília (UnB), Professor licenciado de Economia Brasileira do Centro de Ensino Unificado de Brasília (CEUB) e ex-Assessor Econômico da Confederação Nacional dos Trabalhadores nas Empresas de Crédito (Contec) no ano do Plano Collor (1990).

Resumo

O artigo analisa os principais aspectos econômicos e atuais do transporte aéreo no Brasil, destacando a crise recente da aviação comercial, incluindo-se nesta as aviações regional, econômica e executiva, os impactos da crise sobre os segmentos de manutenção de aeronaves e de carga aérea e sobre o sistema aeroportuário brasileiro. O artigo conclui que a fusão da TAM com a Varig é um passo essencial para a reestruturação da aviação comercial brasileira.

Palavras-chave

Crise da aviação comercial; aeroportos; transporte aéreo.

Abstract

This article analyzes the main economical and current aspects of air transport in Brazil, pointing out the recent commercial aviation crisis, the regional, economical and executive aviation, the crisis impacts on aircrafts maintenance and air cargo segments, the Brazilian airport system and the crisis impacts on the Brazilian airports. The article concludes that the coalition of TAM and Varig is an essential step for restructuring the Brazilian commercial aviation.

* O autor agradece os comentários dos dois pareceristas anônimos desta Revista e aos revisores do Centro de Editoração, isentando-os de erros e omissões porventura remanescentes.

**Os originais deste artigo foram recebidos
por esta Editoria em 30.06.03.**

1 - Introdução

O transporte aéreo é um tema de particular interesse do autor, que vem acompanhando diariamente o assunto através da leitura de jornais e revistas especializadas. O que se pretende nesta oportunidade é trazer para uma revista acadêmica e bem-conceituada — como a **Indicadores Econômicos FEE** — um artigo que não tem a pretensão de ser muito elaborado em termos teóricos, mas que incorpora a experiência do autor no assunto, que é pouco estudado, embora bastante divulgado pela mídia na atualidade.

Cabe destacar que o transporte aéreo faz parte do Setor Terciário da economia de um país, ou seja, é um setor de serviços, de acordo com as Contas Nacionais. O setor de transporte aéreo envolve todas as atividades que, de uma forma ou de outra, têm a função de propiciar o transporte de passageiros e de carga por meio de avião. Tais atividades envolvem os serviços de tripulantes e comissários, de manutenção e revisão de aeronaves e peças, de venda de passagens e apoio aos passageiros e à carga nos aeroportos e em agências de passagens, de administração e operação de aeroportos, de apoio aos aviões nos aeroportos, de auxílio à navegação aérea, de abastecimento de combustível, os investimentos em aeroportos, dentre outras atividades.

A aviação comercial é a base do transporte aéreo moderno e, dentro dela, encontra-se a aviação comercial de grande porte (ou simplesmente aviação comercial), que será tratada de forma destacada neste trabalho. Ao se falar na aviação comercial de grande porte, que, no caso do Brasil, inclui TAM, Varig, Gol, Vasp e, às vezes, a inoperante Transbrasil, é indispensável tratar-se da crise que a atinge atualmente (que se estende também às aviações regional, de vôos econômicos e executiva), procurando-se as possíveis soluções para a mesma.

Assim, aqui se usa a expressão “aviação comercial” para representar a aviação comercial de grande porte, conforme definido acima. Ademais, enquanto as aviações regional e de vôos econômicos (ou vôos fretados) são segmentos da aviação comercial, no conceito mais geral, a aviação executiva não o é. A aviação civil é uma definição mais ampla, pois inclui a aviação comercial e a aviação executiva. Neste trabalho, não se considera a aviação militar. Assim sendo, fazem parte da aviação comercial, no conceito amplo, as quatro grandes empresas aéreas (TAM, Varig, Gol e Vasp), as empresas aéreas regionais, as empresas aéreas cargueiras e as empresas aéreas de vôos econômicos, conforme se

verá em mais detalhes adiante. Os serviços de manutenção de aeronaves considerados são os prestados principalmente para a aviação comercial (Varig e TAM), embora se faça menção, também, a esses serviços para a aviação executiva (caso da TAM Jatós Executivos).

Em síntese, o transporte aéreo é essencial para o desenvolvimento e a integração nacional de um país de extensão continental como o Brasil. Este artigo não pretende esgotar o tema, mas, sim, contribuir para o entendimento do mesmo, com ênfase nos aspectos atuais e econômicos do setor no País. Após esta introdução, apresentam-se algumas considerações a respeito da crise da aviação comercial mundial e no Brasil (seção 2), uma análise das aviações regional, de vôos econômicos e executiva no País (seção 3), o setor de manutenção de aeronaves (seção 4), o setor de carga aérea (seção 5), o sistema aeroportuário brasileiro e os impactos da crise sobre os aeroportos (seção 6), a fusão da Varig com a TAM como solução para a crise da aviação comercial brasileira (seção 7) e as considerações finais (seção 8).

2 - A crise da aviação comercial

A aviação comercial, em todo mundo, está passando por uma profunda crise, agravada pelos atentados terroristas de 11 de setembro de 2001, pela Guerra do Iraque em 2003 e, mais recentemente, pela pneumonia asiática (ENVOLVIDAS..., 2003). Nos Estados Unidos, com a desregulamentação do setor iniciada em 1978 (e que terminou em 1990) e a Guerra do Golfo em 1991, muitas empresas faliram, destacando-se a Pan Am em 1991. No Brasil, as raízes da crise são, principalmente, a desregulamentação em 1992 (Alonso, 2003), que permitiu que Transbrasil, Vasp e TAM (esta um pouco depois) operassem vôos para os Estados Unidos (ao lado da Varig), o que, em contrapartida, fez com que quatro empresas norte-americanas (American, United, Continental e Delta) passassem a operar vôos para o Brasil, estabelecendo uma competição desigual para as brasileiras, conforme se verá adiante. Na verdade, o setor de aviação comercial vive uma crise estrutural, ou seja, há um excesso de oferta permanente, e a taxa de retorno tem se apresentado bastante baixa. No Brasil, três grandes empresas (Varig, TAM e Vasp) apresentaram um prejuízo total de R\$ 3,3 bilhões no período jan.-set./02, sendo de R\$ 2,5 bilhões para a Varig, R\$ 600 milhões para a TAM e R\$ 200 milhões para a Vasp. A Gol apresentou um pequeno prejuízo nesse período, mas os dados de dezembro já acusaram um pequeno lucro (Corrêa, 2003a).

A tendência nos Estados Unidos tem sido (na Europa também já começa a ser) a incorporação das empresas menores pelas maiores, a fusão de pequenas

empresas, com o objetivo de formar empresas fortes, ou o crescimento das empresas de baixo custo, baixo preço (tal como a Gol no Brasil). Uma das razões para a crise da aviação comercial mundial seria a resistência dos governos de certos países em aceitar essa tendência para a fusão e a unificação, defendendo, pelo contrário, empresas aéreas estatais e ineficientes e que distorcem o mercado como um todo.

No Brasil, dentre as medidas adotadas para se debelar a crise, destaca-se a Portaria nº 243, de março de 2003, do Ministério da Defesa, que estabeleceu a redução do número de vôos nas linhas em que há excesso de oferta, passou a exigir das empresas um plano de racionalização das linhas aéreas e proibiu a importação de mais aviões (Adachi, 2003; Manera; Satomi, 2003). Essas medidas teriam a duração necessária para a conclusão da reestruturação da aviação comercial brasileira, com destaque para a fusão da TAM com a Varig.

O Ministério da Defesa, o Departamento de Aviação Civil (DAC), o BNDES, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) do Ministério da Justiça, o Ministério do Desenvolvimento, dentre outros órgãos, empenham-se para uma solução definitiva para a crise da aviação comercial brasileira, e a fusão da TAM com a Varig é vista como passo essencial para esse processo.

A Varig propicia mais de US\$ 1 bilhão anuais para o País, com a venda de passagens dos seus vôos internacionais (Ferrari, 2003). Apesar de esse montante ser expressivo, ele poderia ser maior, considerando-se que a Varig e a TAM (esta tem poucos vôos internacionais) transportam apenas 40% dos passageiros internacionais que tenham o Brasil como destino ou origem. Isto é, as empresas aéreas estrangeiras ficam com os 60% restantes desse mercado (Burle, 2003). Na linha Brasil—Estados Unidos, o predomínio das empresas estrangeiras é ainda maior. Para a Varig e a TAM, não será uma tarefa fácil aumentar a participação nos vôos internacionais, visto que sua carga de impostos é maior e seus custos de *leasing* e de combustível, além de serem maiores do que o das empresas estrangeiras, são pressionados pelas constantes desvalorizações do real. Para a Varig, por exemplo, 60% das receitas originam-se nos vôos internacionais (receitas em dólar), o que evidencia a importância desses vôos para o faturamento de uma empresa aérea. Além disso, do total de custos de uma empresa aérea no Brasil, 35% são imposto (16% na Europa e 7,5% nos Estados Unidos), 20% são mão-de-obra, 25% são combustível, 15% são despesa de *leasing*, e 5% são outros custos. Por fim, o tamanho do mercado das empresas brasileiras é muito menor do que o das empresas norte-americanas, o que explica o porquê de estas últimas praticarem passagens mais baratas e, assim, ganharem a concorrência com as brasileiras.

Por outro lado, a legislação brasileira não permite que uma empresa tenha mais do que 45% do mercado doméstico (pelos dados de maio de 2003, Varig

e TAM tiveram 66% desse mercado; Gol, quase 20%; Vasp, 12%; e as regionais e as empresas de vôos econômicos, cerca de 2%). No entanto, isso deverá ser flexibilizado pelo CADE, pois se trata de uma situação de emergência para se salvar a aviação comercial brasileira de um colapso. No passado, já ocorreram situações similares, em que uma empresa alcançou mais de 45% do mercado doméstico, como nos casos das incorporações da Panair e da Cruzeiro do Sul pela Varig.

Os aviões Airbus A-319 e A-320 da TAM são dos mais modernos, tecnologicamente falando. O problema é que esses aviões exigem uma taxa de ocupação um pouco alta para o lucro, o que faz com que a TAM utilize mais esses aviões nas principais linhas domésticas de alta movimentação de passageiros. Para as linhas de menor movimento do Norte, Nordeste e Sul, a empresa ainda utiliza o Fokker 100 — apesar dos incidentes com esse avião —, o qual é bastante econômico. A TAM deverá continuar a receber novos Airbus — tão logo se conclua a fusão dela com a Varig —, assim como a substituir os F-100 pelos jatos fabricados pela nossa Embraer a partir de 2004.

No caso da Varig, o principal tipo de avião utilizado nas linhas domésticas é o Boeing 737-300, o qual, apesar de um pouco ultrapassado, ainda atende satisfatoriamente a essas linhas e a algumas linhas da América do Sul. A Varig é a única empresa brasileira que opera o jato regional Embraer 145 para 50 passageiros nas linhas de menor demanda. Uma das vantagens desses aviões (como também dos da TAM) é que os mesmos são mais silenciosos do que os jatos mais antigos, tais como os do tipo B737-200 (estes ainda usados pela Vasp) e B727-100.

Com a Gol, mais brasileiros passaram a viajar de avião, o que foi importante para a aviação comercial brasileira. A filosofia dessa empresa (baixo custo, baixo preço) é a cobrança de preços mais baixos, pois sua estrutura de custos é mais enxuta (os serviços de bordo e de atendimento ao passageiro são mais simples) do que a das demais empresas. Além disso, seus aviões (B737-700 e B737-800) são dos mais modernos e econômicos existentes no mercado. Recentemente, a seguradora norte-americana AIG comprou 20% das ações da empresa (a legislação brasileira só permite um máximo de 20% de capital estrangeiro nas empresas aéreas nacionais), o que será importante para os investimentos futuros da Gol, incluindo a ampliação da frota (após a conclusão da fusão da TAM com a Varig) e a construção de um hangar próprio no aeroporto de Viracopos, em Campinas.

A razão principal do crescimento da Gol, entretanto, está em que o Governo (DAC) permitiu que ela operasse nas rotas onde existia maior movimento, nos principais centros, competindo com as empresas regulares sem ter as mesmas obrigações. Além disso, a Gol não precisou investir em treinamento de

peçoal, pois o mercado estava com oferta abundante de mão-de-obra qualificada (da Vasp e da Transbrasil). Por fim, a Gol não tinha uma imensa dívida (porque é nova) e, por isso, opera com custos menores.

Por sua vez, a Transbrasil poderá voltar a operar em outubro de 2003, não se sabendo, ainda, se somente com carga ou com passageiro também. No caso da Vasp, após um esforço para enxugar custos e racionalizar a frota em 2000, inclusive com o fim dos vôos internacionais (Burle, 2000, p. 184-185), essa empresa está prometendo, para novembro deste ano (mês dos seus 70 anos), a sua entrada, finalmente, no mercado regional (pode ser com os aviões da Embraer ou com os aviões da Airbus) e a sua volta para os vôos internacionais de passageiros.

Varig, Vasp e Transbrasil têm elevadas dívidas com a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero) — taxas aeroportuárias, taxa de embarque, etc. —, com a Petrobrás Distribuidora (combustível), com a Previdência Social (INSS), dentre outras. Além disso, Varig e Transbrasil têm dívidas externas das despesas de *leasing* das aeronaves, visto que seus aviões são (eram, no caso da Transbrasil) alugados. A Vasp não tem dívidas de *leasing*, pois seus aviões são próprios.

3 - As aviações regional, econômica e executiva

Com as dificuldades das grandes empresas aéreas nacionais, muitas rotas menos movimentadas estão sendo suprimidas, o que abre espaço para as pequenas empresas aéreas regionais, como a Trip, a Total, a Rico, a Meta, a Tavaj, a Puma Air, a Air Minas, a Cruiser, Ocean Air, a Sete, etc. (Vargas, 2003). Cabe destacar que, segundo a Associação Brasileira do Transporte Aéreo Regional, as empresas regionais transportam 720 mil passageiros por ano, e as suas principais reivindicações seriam a criação da agência nacional reguladora do setor — Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) —, a qual se encarregaria da redução da carga tributária sobre o combustível, da criação das linhas de financiamento e da suplementação tarifária (1% sobre o valor das passagens das grandes linhas domésticas subsidiaria as linhas regionais de menor movimento e do interior do País).

As empresas de vôos regionais ligam pequenas cidades do Interior dos estados com as respectivas capitais e utilizam aviões de pequeno porte, que podem ter de 10 a 50 lugares. Até recentemente, a Rio-Sul e a TAM realizavam os Vôos Diretos aos Centros (VDCs) como alternativa aos aeroportos melhor aparelhados e mais distantes dos centros urbanos (casos de Guarulhos, Galeão e Confins). Assim, as ligações entre os aeroportos de Congonhas, Santos Dumont,

Pampulha, bem como de Brasília e Curitiba, eram considerados vôos regionais (exceto a ponte aérea Rio—São Paulo).

Atualmente, os vôos regionais abrangem rotas de menor movimento do Interior, conforme visto antes, e que não se compensam em termos de custos para as grandes empresas cobrirem. Por outro lado, existe uma tendência de redução do número de cidades atendidas por vôos regulares no Brasil (atualmente, esse número é de cerca de 150 cidades), e isso, de fato, está ocorrendo. O aumento da produção e da utilização dos ônibus rodoviários contribuiu, em parte, para que isso acontecesse. O papel da política de aviação regional é justamente estabelecer condições para que mais cidades sejam atendidas pelo transporte aéreo regular.

Por outro lado, tem-se o segmento de vôos econômicos (vôos fretados ou vôos charteres) formado por BRA (sócia da Rotatur, a qual pertence à Varig), TAM Viagens, Fly, Team, ATA e Gensa. A rigor, a Gol é uma empresa de vôo econômico, no entanto, neste trabalho, esta é considerada dentro da aviação comercial vista anteriormente, porque ela faz bastante vôos regulares e diários com grandes jatos. Além dos preços das passagens mais baixos e do serviço de bordo simplificado, essas empresas vendem passagens acompanhadas de pacotes (hotel, estadia mínima, etc.).

Além do caso da Gol, a TAM realiza vôos fretados com seus aviões Fokker e Airbus nos fins de semana, quando os mesmos ficam ociosos. Basicamente, a TAM faz vôos fretados entre a Cidade de São Paulo, interior desse estado, Brasília, Rio, Belo Horizonte e as principais cidades turísticas nordestinas, tais como Porto Seguro, Salvador, Maceió, Fortaleza e Natal.

Por sua vez, de acordo com a Associação Brasileira de Aviação Geral (ABAG), a aviação executiva brasileira possuía, em maio de 2003, uma frota de 300 aviões a jato, 650 aviões turboélices e 600 helicópteros à turbina, ou seja, a frota brasileira de aviões executivos (ou táxi aéreo) é somente superada pela dos Estados Unidos (Manera, 2003). As empresas de táxi aéreo faturam cerca de R\$ 900 milhões por ano, o que evidencia a importância desse segmento da aviação civil brasileira.

Dentre as empresas de táxi aéreo, destacam-se a Líder Táxi Aéreo (de Belo Horizonte) e a TAM Jatos Executivos (de São Paulo). Tal como com a aviação comercial, a aviação geral (ou executiva) defronta-se com o alto custo das despesas em dólar, representada pelo *leasing* de aeronaves importadas, compras de peças e de combustível, etc. Existe uma competição desigual da aviação geral (esta sempre perde) com a aviação comercial na disputa dos espaços de tempo (*slots*) para as decolagens e os pousos nos aeroportos centrais, tais como os do Santos Dumont, no Rio, e, principalmente, os do Congonhas, em São Paulo. A saída para a aviação executiva está na construção de mais

aeroportos específicos para esse segmento da aviação civil. Nos Estados Unidos, por exemplo, o número de aeroportos especializados na aviação executiva é bastante elevado.

4 - O segmento de manutenção de aeronaves

Com relação à manutenção e ao reparo de aeronaves comerciais, tem-se a Varig Engenharia e Manutenção (VEM), que faturou R\$ 415 milhões em 2002, sendo 34% dos serviços prestados para terceiros, inclusive para empresas estrangeiras (Corrêa, 2003). A VEM possui grandes instalações industriais e de manutenção nos aeroportos Galeão (o maior hangar da América Latina, utilizado para a manutenção dos grandes jatos Boeing 767-300 e MD-11, usados nos vôos internacionais), de Porto Alegre (três hangares, onde são feitas as revisões completas dos Boeing 737, usados nos vôos domésticos), Congonhas e Santos Dumont.

Por sua vez, a TAM está investindo no Centro Tecnológico de São Carlos, onde já são feitas as manutenções completas dos aviões Airbus-319 e 320 e, no futuro, também dos Airbus-330, estes utilizados nas linhas internacionais. A TAM ainda tem hangares para manutenção de aviões comerciais em Congonhas, sem contar os hangares para manutenção de aviões executivos em diversos aeroportos, dentre os quais o de Brasília. Têm-se, ainda, as instalações da Vasp no aeroporto de Congonhas (dois hangares) e toda a estrutura de manutenção da Varig, da Vasp e da TAM existente nos diversos aeroportos brasileiros.

A oficina de manutenção de turbinas da Celma (comprada pela General Electric no processo de privatização da empresa), em Petrópolis, é a maior do gênero da América do Sul. Têm-se, ainda, as instalações de revisões de turbinas da Rolls Royce, em São Bernardo do Campo-SP, que presta serviços de manutenção das turbinas dos jatos da Embraer (Embraer-145), dentre outros serviços e empresas. Em síntese, os serviços de manutenção de aeronaves e turbinas proporcionam divisas para o País (pois são prestados, em parte, para companhias aéreas estrangeiras), apesar de estarem em retração, como reflexo da crise da aviação comercial em geral.

5 - O segmento de carga aérea

A crise da aviação comercial parece não estar se refletindo na carga aérea, ou seja, ela se restringe ao segmento de passageiros, o qual, entretanto, está

perdendo importância em termos de participação na receita das empresas (na Varig, por exemplo, a carga já representa 20% do faturamento total).

Em 2003, o volume de carga aérea vem aumentando no Brasil, especialmente as exportações, por causa da desvalorização do real. Conforme os dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC), as importações por via aérea passaram de 22,4% do valor total das importações brasileiras em 1992 para 28,9% em 2000 (Estrella, 2002, p. 29), o que demonstra que o transporte aéreo está assumindo importância crescente para o transporte de produtos de alto valor agregado, e isso é uma tendência mundial. Mais recentemente, com a desvalorização do real frente ao dólar, as exportações por via aérea também estão aumentando, destacando-se os aeroportos do Galeão e, especialmente, de Viracopos, em Campinas.

A carga doméstica também está em franco crescimento em 2003 (Luna, 2003). Na Vaspex (subsidiária da Vasp para carga), o crescimento da carga movimentada nos quatro primeiros meses deste ano foi de 34,5% em relação a igual período de 2002. A Transbrasil poderá voltar a operar em outubro deste ano, focando-se no transporte de carga. A VarigLog (subsidiária da Varig para carga) deverá lucrar entre R\$ 35 milhões e R\$ 40 milhões neste ano, além de faturar nada menos do que R\$ 1,3 bilhão. Essa empresa transporta carga em aviões especificamente cargueiros e nos porões dos aviões de passageiros, inclusive nos vôos internacionais.

Conforme a Infraero, em 2002, as receitas com armazenagem e capatazia aumentaram 39,2% em relação a 2001. Em 2002, foram transportadas 1,253 milhão de toneladas de carga aérea no Brasil, sendo que 546 mil toneladas foram de exportação. A carga aérea, em 2002, gerou US\$ 1,3 bilhão em fretes para as empresas nacionais, e a previsão é que se atinjam US\$ 2 bilhões em 2003.

Há importantes empresas aéreas cargueiras, tais como a Absa (que faz vôos internacionais inclusive), a Skymaster, a Beta e a Total. Esta última se destaca no transporte de malotes pela Rede Postal Noturna dos Correios, além de ser uma empresa regional de passageiros, conforme visto antes. A Brasmex é a mais nova empresa aérea cargueira, já atua na rota São Paulo-Manaus (a principal linha cargueira do País) e começará a fazer vôos internacionais para a Europa em junho de 2003. Em síntese, as perspectivas da carga aérea no Brasil são favoráveis, valendo acrescentar que a Vasp e, especialmente, a Varig se destacam por terem terminais de carga próprios em vários aeroportos brasileiros.

6 - O sistema aeroportuário brasileiro

Com relação ao sistema aeroportuário brasileiro, a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária administra os 65 principais aeroportos brasileiros e 83 estações de apoio à navegação aérea, agrupados em sete superintendências regionais, com sede nos Aeroportos Internacionais de Belém, Brasília, Manaus, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo (INFRAERO, 2003). A Infraero tem que ser estatal, pois, dentre outros motivos, investe em aeroportos deficitários e de menor movimento do Interior, o que dificilmente seria feito por uma empresa privada. Os aeroportos do Interior têm uma importância estratégica para o desenvolvimento regional e a integração nacional.

Em 2002, as receitas operacionais da Infraero foram de R\$ 1.459,7 milhões, sendo 53,6% de receitas comerciais e 46,4% de receitas aeronáuticas. Dentre as receitas comerciais, têm-se as de armazenagem e capatazia (ligadas à carga aérea) e as de concessão de áreas aeroportuárias (áreas para lojas e hangares). Por sua vez, dentre as receitas aeronáuticas, há as receitas de embarque de passageiros (taxa de embarque), pouso, permanência e comunicação e auxílio à navegação aérea. Os aeroportos administrados pela Infraero concentram 97% do movimento do transporte aéreo regular no Brasil, equivalendo a dois milhões de pousos e decolagens anuais, 75 milhões de passageiros embarcados e desembarcados e 1,2 milhão de toneladas de carga movimentada.

A Infraero adota uma taxa de embarque menor para os aeroportos de Guarulhos, Galeão e Confins, visando incentivar tais aeroportos melhor aparelhados e maiores do que os aeroportos centrais e congestionados de Congonhas (São Paulo), Santos Dumont (Rio) e Pampulha (Belo Horizonte). Além disso, a recente redução de vôos decidida pela TAM e pela Varig, visando ao compartilhamento de vôos e à racionalização da oferta de assentos, ajudou a desafogar o tráfego nesses aeroportos centrais.

A Infraero está fazendo investimentos nos aeroportos centrais, tais como a construção de um novo terminal com oito pontes de embarque e um edifício-garagem em Congonhas (passou a ser o mais movimentado em 2002, com 12,2 milhões de passageiros embarcados e desembarcados); um novo terminal com nove pontes de embarque e edifício-garagem no Santos Dumont; e a ampliação do terminal de passageiros no Pampulha.

Além disso, o aeroporto de Guarulhos (o segundo mais movimentado, com 11,8 milhões de passageiros) deverá ganhar o terceiro terminal e a terceira pista, assim como o de Brasília (6,5 milhões de passageiros em 2002) estará ganhando a ampliação do terminal e uma segunda pista, esta prevista para o final de 2004. Por fim, tem-se o programa do aeroporto-indústria, que visa estimular a

exportação por via aérea de produtos manufaturados produzidos nas áreas dos aeroportos, tais como os de Confins (beneficiamento de gemas e pedras preciosas), Galeão (equipamentos eletrônicos) e Petrolina (beneficiamento de frutas).

Com o agravamento da crise da aviação comercial brasileira a partir de 2001, em 2002 notou-se uma maior concentração do movimento nos aeroportos centrais, enquanto, em 2003, essa concentração vem se esgotando, isto é, todos os aeroportos estão apresentando redução do movimento de passageiros e de vôos, inclusive os aeroportos centrais, o que é explicado, em grande parte, pela retração da atividade econômica no País. Para ilustrar isso, no período jan.-abr. deste ano em relação a igual período de 2002, o número de pousos e decolagens reduziu-se 17,8% no Santos Dumont, 14,8% em Guarulhos, 13,1% em Congonhas e 1,9% em Brasília, dentre outros casos (Rutkowski, 2003b).

7 - Saídas para a crise: a fusão Varig-TAM

A fusão da TAM com a Varig, como anteriormente citado, visa ao aumento da produtividade operacional dessas empresas através do corte de pessoal, da devolução de aviões e do aumento da taxa de ocupação dos assentos para um patamar que propicie lucro, ou seja, 65% para os vôos domésticos e 75% para os vôos internacionais. Em maio de 2003, por exemplo, a taxa de ocupação média dos vôos domésticos estava em 55%, o que ainda estaria refletindo uma situação de prejuízo das principais empresas aéreas brasileiras (Burlle, 2003a).

O BNDES injetará cerca de US\$ 1 bilhão na nova empresa em dois anos e, em troca, receberá debêntures, que poderão ser vendidas a terceiros (Rutkowski, 2003). Após dois anos, se o BNDES não tiver conseguido revender as debêntures, poderá resgatá-las ou convertê-las em ações, hipótese em que, possivelmente, assumirá o controle da nova empresa. Está previsto que, ao final de dois anos, os credores estrangeiros ficarão com 20% do capital; os credores nacionais, com 40%; a TAM, com 35%; e a Varig, com 5% do capital da nova empresa, sendo que as subsidiárias de carga da Varig (VarigLog) e de manutenção (Varig Engenharia e Manutenção) deverão ficar de fora da fusão, ou seja, permanecerão sob o controle da Fundação Rubem Berta (FRB), que é a atual proprietária da Varig.

Os planos de milhagens da TAM e da Varig serão unificados, apesar dos sistemas diferenciados de cálculo — a TAM faz a contagem em pontos; a Varig, em milhas — (Rutkowski, 2003a). Há dúvidas sobre como será a conversão dos dois padrões. Por outro lado, benefício da fusão seria o de evitar que as duas maiores empresas brasileiras de aviação quebrem, levando o transporte aéreo doméstico ao colapso; além disso, impedir que, em um quadro caótico, o Brasil

seja obrigado a adotar uma política de céus abertos, permitindo a atuação de companhias estrangeiras no mercado interno. Por fim, a fusão permitiria a redução dos gastos operacionais (especialmente arrendamento de aviões e combustível), o que poderia levar à queda dos preços das passagens para os passageiros.

Vale acrescentar que a Associação dos Pilotos da Varig (Apvar), através de seu Plano de Reestruturação Ampliado (PRA), é favorável à fusão e propõe, adicionalmente, a conversão do passivo trabalhista da Varig (de R\$ 700 milhões), além da dívida com o fundo de pensão Aerus (R\$ 1,8 bilhão), em participação no capital social da nova empresa a ser formada (Adachi, 2003b). Essa proposta recebeu o sinal verde do BNDES e deve ainda ser melhor negociada, inclusive no que diz respeito aos créditos do Aerus, que, de fato, poderiam ser convertidos.

Por outro lado, existe uma proposta dos que são contra a fusão, que consiste num encontro de contas com o Governo, visto que a Varig tem créditos a receber (pendências jurídicas) de R\$ 4,5 bilhões, sendo R\$ 3 bilhões de perda de receita com o controle dos preços das passagens dos planos de estabilização do período 1987-91 e R\$ 1,5 bilhão de ICMS pago indevidamente para os estados. No entanto, essa proposta não será aceita face à necessidade do ajuste fiscal do Governo. A Varig acusou um patrimônio líquido negativo de R\$ 4,5 bilhões em dezembro de 2002 (Adachi, 2003a) e, assim, não tem como sobreviver sem a ajuda do BNDES, ajuda que só se concretiza com a fusão com a TAM, conforme visto antes.

8 - Considerações finais

Um dos principais objetivos deste artigo foi fazer uma avaliação atual do setor de transporte aéreo no Brasil, com destaque para as razões, as consequências e as possíveis soluções para a crise da aviação comercial brasileira que vem atingindo fortemente o setor, evidenciada na redução do número de passageiros transportados por avião em 2003. Os aeroportos brasileiros, inclusive os aeroportos centrais, já estão acusando, neste ano, redução da movimentação de passageiros e de vôos, conforme se viu neste trabalho. No entanto, com relação à carga aérea, constatou-se que esse segmento da aviação comercial está apresentando crescimento no volume transportado e no faturamento para certas empresas, mesmo com a crise.

Em síntese, este artigo procurou contribuir para o debate sobre a reestruturação da aviação comercial no Brasil, e a fusão da TAM com a Varig foi defendida como passo crucial para esse processo. Se concretizada a fusão TAM-Varig, nascerá uma grande empresa aérea, com uma frota de cerca de 150

jetos comerciais e um faturamento anual de R\$ 9,5 bilhões, capaz de representar o Brasil, em termos competitivos, no mundo globalizado da aviação. Ademais, espera-se a redução das taxas de juros para se propiciar a retomada do crescimento, o que se refletirá no aumento da demanda de passageiros e, assim, na volta dos investimentos das empresas aéreas na renovação da frota, inclusive, em parte, com os aviões fabricados pela Embraer. Afinal, o Brasil tem um dos setores de transporte aéreo que mais se desenvolveu nos últimos 30 anos e que ainda tem um largo potencial de crescimento.

Referências

ADACHI, Vanessa. Gol desacelera e corta importação de três aeronaves. **Valor Econômico**, São Paulo, p. B3, 09 jun. 2003.

ADACHI, Vanessa. Varig tem PL negativo de R\$ 4,5 bi. **Valor Econômico**, São Paulo, p. A3, 31 jul. 2003a.

ADACHI, Vanessa. Proposta de funcionários da Varig tem apoio do BNDES. **Valor Econômico**, São Paulo, p. B3, 31 jul. 2003b.

ALONSO, Sérgio Roberto. Aviação brasileira: crise anunciada. **Correio Braziliense**, Brasília, p. 15, 09 jun. 2003.

BURLE, Lauro Lobo. A aviação comercial brasileira atual. **Análise**, Porto Alegre: PUCRS, v. 11, n. 2, p. 183-190, 2º Semest. 2000.

BURLE, Lauro Lobo. Crise da Varig lembra Transbrasil. **Gazeta Mercantil**, São Paulo, p. A2, 04 fev. 2003.

BURLE, Lauro Lobo. Aviação comercial. **Valor Econômico**, São Paulo, p. A10, 12 jun 2003a. (Publicado também no *Correio Braziliense* de 22 jun., p. 14).

CORRÊA, Cindy. Receita da Varig-VEM diminui 40%. **Valor Econômico**, São Paulo, p. B2, 14 mar. 2003.

CORRÊA, Cindy. Varig acumula perda recorde até setembro do ano passado. **Valor Econômico**, São Paulo, p. B3, 24 mar. 2003a.

EMBRAER. Relatório anual 2002. **Valor Econômico**, São Paulo, p. A19-A28, 27 mar. 2003.

ESTRELLA, Hélcio. Recuperação no comércio internacional melhora operações brasileiras. **Guia da Carga Aérea**, São Paulo: Aviação em Revista, v. 4, n. 4, p. 20-29, dez. 2002.

ENVOLVIDAS numa profunda crise, companhias buscam recuperação. **Valor Econômico**, São Paulo, p. B2, 07 maio 2003. (The Economist).

FERRARI, Livia. Carlos Lessa afirma que a fusão de aéreas tem modelo. **Gazeta Mercantil**, São Paulo, p. A-15, 29 maio 2003.

INFRAERO. Relatório anual 2002. **Valor Econômico**, São Paulo, p. A9-A11, 28 mar. 2003.

LUNA, Denise. Transporte de cargas ignora crise das aéreas e garante crescimento do setor. **Valor Econômico**, São Paulo, p. B2, 03 jun. 2003.

MANERA, Roberto. Negócio dos jatos executivos toma o rumo do Brasil. **Gazeta Mercantil**, São Paulo, p. A-1, 13 mar. 2003.

MANERA, Roberto; SATOMI, Liliam. Gol diz que só suspendeu novos aviões. **Gazeta Mercantil**, São Paulo, p. A-13, 10 jun. 2003.

RUTKOWSKI, Lauro. Fusão exige demissão de 10 mil. **Correio Braziliense**, Brasília, p. 13, 08 maio 2003.

RUTKOWSKI, Lauro. Passageiro vai perder. **Correio Braziliense**, Brasília, p. 8, 09 maio 2003a.

RUTKOWSKI, Lauro. Varig aceita fusão com a TAM. **Correio Braziliense**, Brasília, p. 11, 03 ago. 2003b.

VARGAS, André. Crescimento pelas bordas. **Aeromagazine**, São Paulo: Nova Cultural, v. 10, n. 109, p. 40, jun. 2003.