

Três empresas discutem os vôos para o Exterior

O conceito de "monopólio" está centralizando, no momento, toda a discussão em torno da redistribuição das rotas aéreas para o Exterior, atualmente operadas exclusivamente pela Varig. Enquanto o presidente do conglomerado Varig/Cruzeiro, Hélio Smidt, argumenta que, "pelo contrário, enfrentamos uma concorrência aberta e violenta com 29 grandes companhias internacionais", tanto o presidente da Vasp, Antônio Angarita, como o da Transbrasil, Omar Fontana, pensam que o monopólio realmente existe em se tratando de companhias nacionais e que têm de acabar: eles também querem buscar no Exterior os dólares que pagam equipamentos e combustíveis.

Mas a história mostra — segundo Hélio Smidt — que mais de uma companhia nacional voando para o Exterior nunca deu certo e cita os casos da Real Aerovias, Panair e da própria Cruzeiro, que dividiram linhas internacionais e foram falindo desde 1961. E acabaram sendo absorvidas, com todos os seus prejuízos, pela Varig, que, "com muito trabalho, transformou-se na eficiente bandeira brasileira que hoje cobre os céus do mundo. E isto não veio de graça; eu mesmo, à época da **débacle** da Panair cansei de correr nos bancos para sustar títulos protestados. Nunca tivemos, por trás, governo nenhum para pedir dinheiro em caso de aperto. Crescemos trabalhando duro, tanto nas linhas domésticas como nas internacionais, onde complexos acordos bilaterais, regulados pela lata, nem sempre são respeitadas quando se trata de concorrências tarifárias".

E a manutenção desta política brasileira sedimentada por um decreto-lei de 1973, segundo Smidt, "não visa atender somente interesses de uma empresa, mas sobretudo alcançar cada vez mais as conveniências de segurança e interesses do próprio País. O governo não quer gerar situações passadas com suas empresas aéreas concorrendo entre si, no mercado externo, e admite como certa a política de outras grandes nações como a França (Air France), Alemanha (Lufthansa), Itália (Alitalia) e outras, em que apenas uma

companhia opera vôos internacionais". Para explicar o caso dos Estados Unidos, que abre o mercado externo para todas as suas empresas, o presidente da Varig cita o caso da Pan Am, hoje esfaçada pela concorrência da Eastern, United, TWA e American Airlines, "apesar de qualquer uma delas ser maior do que a soma de todas as companhias brasileiras juntas". Smidt não cita nomes, mas acha que as empresas brasileiras que estão pletitando linhas no Exterior compraram aviões inadequados para o tráfego doméstico e, agora, estão em busca de novas rotas e passageiros para ocupar os seus Airbus-300 e 787-200, "que só dão prejuízos voando à noite com 30% de desconto nas tarifas. Assumiram compromissos para atender o tráfego doméstico e hoje se queixam de que precisam de dólares para pagar os equipamentos adquiridos, próprios para vôos ao Exterior" — completa Smidt.

LIVRE CONCORRÊNCIA

Mas para o presidente da Vasp, que pletiteia linhas para a região do Caribe, "onde nenhuma empresa nacional tem vôos diretos", a história é mais simples e se encaixa com perfeição na livre concorrência. O professor Antônio Angarita não quer competir com a Varig: "Quero simplesmente levar meus aviões regularmente a Oranjo, na Flórida; Aruba, nas Antilhas Holandesas e Curaçao. Também quero entrar no clube do dólar, a Vasp tem esse direito e proveu em mais de uma centena de vôos **charters** que tem aeronaves adquiridas com plena aprovação do DAC, capazes de operar com eficiência estas rotas".

Nestes 13 anos em que a Varig tem a exclusividade das linhas internacionais, o mundo mudou muito, para Angarita. "Só não mudou o avião comercial brasileiro, que não modificou em nada a sua qualidade e a sua escala. Vamos continuar debatendo muito este assunto, como manda a essência da Nova República. Não quero tirar passageiros da Varig, tenho plena certeza de que estarei concorrendo com outras empresas fantasmas de países próximos ao Brasil, que levam nossos passageiros

para suas capitais, onde depois transportam para qualquer parte do mundo, em vôos piratas", diz Angarita.

A opinião de Omar Fontana, presidente da Transbrasil, não é muito diferente. Ele considera que as empresas aéreas nacionais devem ter livre acesso à operação de rotas internacionais, pelo menos, para regiões próximas do Brasil e também ao fretamento de vôos para determinadas cidades atualmente não servidas por nossas companhias. Fontana destaca que "as empresas aéreas têm compromissos em dólares, decorrentes da aquisição de equipamentos e peças sem similares nacionais e, portanto, precisam ter receitas em moedas fortes a fim de poder manter o seu equilíbrio financeiro". E concorda com Angarita que o atual estágio do desenvolvimento brasileiro comporta mais empresas operando para fora do território nacional, "o que significaria também um forte estímulo na captação de turistas estrangeiros e um incentivo ao turismo nacional".

Mas Hélio Smidt insiste em que esse tipo de negócio é como se, "sem permissão legal para entrar pela porta da frente, dessejassem entrar pela do lado ou da cozinha, quando a regra do jogo manda que o façam pela porta de outra casa". E a discussão gerada na Comissão de Transportes da Câmara, na semana passada, promete ainda muitos lances. Este de Angarita, por exemplo, que desmente a tese de Smidt, mostrando que nem sempre só uma empresa representa o País no mercado internacional: "A Espanha tem a Iberia, a Spantax e a Aviaco. A própria Alemanha não fica só na Lufthansa, manda os aviões da LTU, da Condor e da Hapag Loyd ao Exterior. Para não se falar do nosso vizinho Chile, que tem a Lan Chile, a Ladeco e a Fast. Tudo dentro da livre concorrência". A mesma concorrência que, segundo Smidt, levou três companhias brasileiras à falência em menos de 15 anos, quando um trabalho muito sério consolidava a Varig, tanto no mercado interno como na luta de bandeiras, "trazendo para o País as dividas ganhas lá fora".