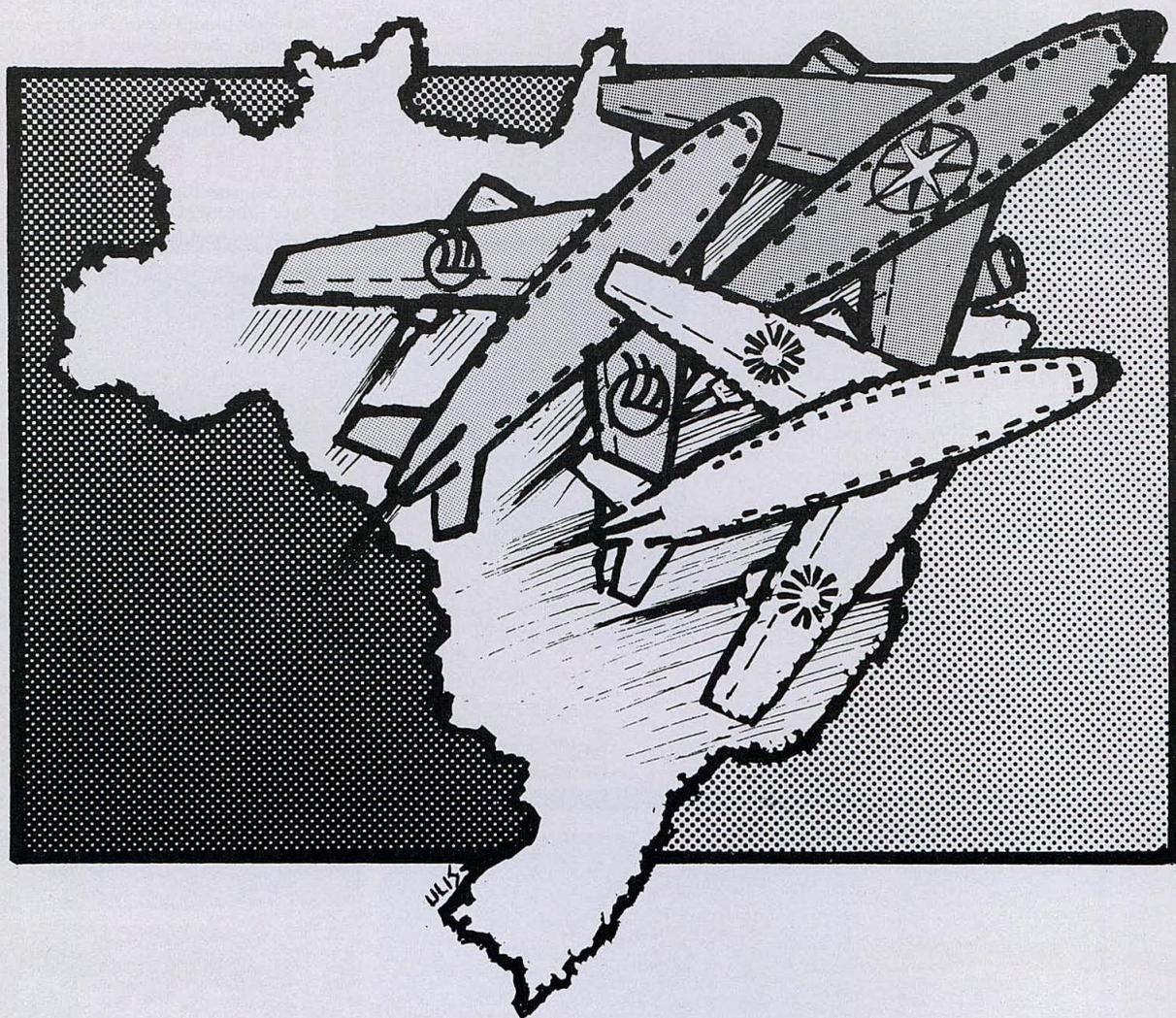


A disputa pelas Linhas Internacionais

De 22 de setembro a 1º de outubro, cerca de 650 pessoas estiveram reunidas no Othon Palace Hotel do Rio de Janeiro, participando da IV Conac – Conferência Nacional de Aviação Civil –, promovido pelo Departamento de Aviação Civil – DAC – e diversas entidades oficiais ligadas à aviação. Os debates foram acirrados, principalmente quando se tratou da concessão das linhas internacionais.



A questão da concessão de linhas internacionais à Vasp e Transbrasil, a privatização total do setor, os serviços de Ponte Aérea e o papel das companhias regionais. Estes foram os principais – e mais polêmicos – temas debati-

dos durante a IV Conferência Nacional de Aviação Civil – Conac –, realizada de 22 de setembro a 1º de outubro, no Rio Othon Palace Hotel. O evento foi promovido pelo Departamento de Aviação Civil – DAC –, Sindicato Nacional das

Empresas Aéreas – SNEA – e Sindicato Nacional das Empresas de Táxi-Aéreo – SNETA.

O encontro, que reuniu um total de 650 pessoas (eram esperadas 250), visou

(Cont. - A disputa pelas linhas...)

recolher propostas e sugestões que, após serem analisadas por um grupo de trabalho para a apresentação de linhas de ação, foram encaminhadas ao Ministério da Aeronáutica, sob forma de um relatório final.

Foram abordados 83 temas que englobaram praticamente todos os setores pertinentes à aviação comercial. Mas como era previsto, o tema que mais atraiu interesse dos participantes, e provocou debates mais acirrados, foi o da concessão de linhas internacionais. Enquanto a Varig e a Cruzeiro pregavam, de um lado, a manutenção da política de designação de duas empresas para a exploração do mercado internacional, a Vasp e a Transbrasil, por outro lado, defenderam a mudança radical da política de aviação comercial do País, com o objetivo de retirar da Varig a exclusividade de voar com a bandeira brasileira para o exterior e disputar receita em dólares com 28 empresas estrangeiras que operam no Brasil.



VARIG

Vários argumentos foram utilizados para defender a aprovação dos pontos de vista apresentados. A Varig, através do seu presidente, Hélio Smidt, defendeu sua posição nas rotas internacionais também como consequência de fatores históricos. Segundo Smidt, a formação da rede internacional foi obtida com linhas pioneiras e aquisição de empresas

com dificuldades econômicas, sempre, porém, com muitos riscos e grandes investimentos. Afirmou ainda que a entrada de novas companhias iria fragmentar um mercado conseguido a base de sacrifícios, além de tornar obrigatória a duplicação de investimentos desnecessários.

Numa proposta que feriu diretamente as pretensões da Vasp, Smidt defendeu também a privatização do setor. Segundo ele, no período de 1980 a 1985, o estado de São Paulo teria aplicado US\$ 62 milhões na Vasp para recuperar a empresa. Afirmou ainda que, caso a atual designação das empresas nas linhas internacionais venha a ser alterada, a iniciativa privada deveria ter prioridade.



VASP

O presidente da Vasp, Antônio Angarita, retrucou questionando em primeiro lugar a existência de duas empresas funcionando no setor (Varig e Cruzeiro), afirmando que formalmente são duas, mas operacionalmente há apenas uma companhia que ocupa fatia preponderante (44 por cento) do mercado. Disse ainda que o risco setorial seria teórico, uma vez que as tarifas são fixadas pelo governo e cobririam os custos operacionais.

Segundo Angarita, "com o monopólio do tráfego internacional", cria-se a situação de irracionalidade econômica. Observou ainda que com uma receita em dólares, a Varig conta com maior poder de participação no mercado doméstico devido às facilidades de importação de equipamentos. Considerou que o ingresso de outras companhias no tráfego internacional poderá ocorrer em áreas já servidas e em novas linhas "fora do âmbito do interesse do conglomerado que detém o monopólio de bandeira".



TRANS  BRASIL

O presidente da Transbrasil, Omar Fontana, fez seu discurso com base no Projeto de Lei, de autoria do deputado Luiz Henrique, de Santa Catarina, que está circulando no Congresso Nacional. Conforme o Artigo 1º desse Projeto de Lei, "nenhuma empresa privada poderá desfrutar de situação de monopólio ou exclusividade, de direito ou de fato, nem privilégio de zona, na exploração dos serviços aéreos de transporte regular". Ainda de acordo com o Projeto, "o disposto neste artigo não alcança a exploração, por empresas de transporte aéreo regular de âmbito doméstico regio-

(Cont. - A disputa pelas linhas ...)

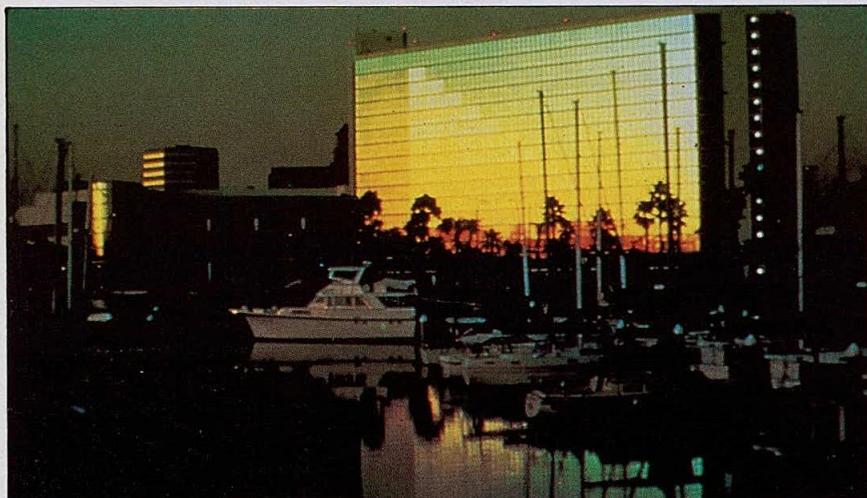
nal, de serviços subvencionados, direta ou indiretamente pela União".

Omar Fontana sugeriu ainda que o grupo Varig/Cruzeiro seja considerado como uma única empresa em todas as questões relacionadas com estrutura, frequência e horários de linhas regulares. Ao concluir, propôs que as posições da Varig no mercado internacional sejam mantidas, mas que as concorrentes tenham acesso às linhas de longo curso, à medida em que for havendo crescimento vegetativo dos mercados concedidos àquelas duas empresas. Omar assinalou ainda que sua empresa, sem realizar investimentos na aquisição de

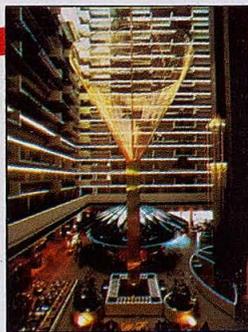


Cel. aviador Sylvio Fernandes (SNETA), ten. brig. Waldir Pinto da Fonseca (DAC), Agnaldo de Mello Junqueira (SNEA) e o secretário geral, cel. Samuel Schneider Netto, no encerramento da conferência.

INTERNATIONALLY HYATT



LUXO E CONFORTO COM UM TOQUE DE CLASSE



DEFRUTE DE NOSSOS HOTÉIS
EM 25 PAÍSES
PARA RESERVAS E INFORMAÇÕES
CONSULTE SEU AGENTE DE VIAGENS
OU (021) 232-8304/252-34
TELEX (021) 329505 CANS BR

HYATT  HOTELS

CANAÃ REPRESENTAÇÕES TURISMO LTDA.
Rua Uruguaiana, 10 - Sala 1907 - Rio
Emb nº 03438.00.41.7



novas aeronaves, tem todas as condições de assumir as rotas que vêm sendo exploradas com vôos "charters", estando também preparada para operar Brasília-Washington-Brasília ou Brasília-Manaus-Brasília.

Para reforçar as teses apresentadas, a Transbrasil distribuiu na ocasião uma pesquisa do Ibope, realizada no período de 5 a 11 de setembro último, junto a 400 passageiros brasileiros (residentes no País) de vôos internacionais, decolando dos aeroportos internacionais do Rio de Janeiro e de São Paulo. Na opinião de 90,3% dos entrevistados a Transbrasil e a Vasp devem operar vôos regulares para o exterior. Opinaram contra 5,5%, e não souberam, ou não quiseram responder, 4,3%.

Embratur

Também convidado a participar da IV Conac, o presidente da Embratur, João Dória Jr., defendeu a concessão de linhas internacionais à Vasp e Transbrasil desde que a medida não venha a prejudicar a exploração atual das linhas já servidas pela Varig/Cruzeiro, para evitar "concorrência desnecessária". A Embratur defendeu ainda o aumento no número de vôos "charters" do exterior para o Brasil e a redução desses vôos levando turistas brasileiros para o exterior nos períodos de alta estação. O presidente da estatal demonstrou também preocupação com o deslocamento de aeronaves do tráfego doméstico para os vôos "charters", agravando a situação de falta de assentos nas linhas nacionais nestes períodos.

Fez ainda um apelo no sentido de que as grandes companhias do País ampliem a oferta de vôos domésticos e propôs a criação de quadros nos locais de vendas de passagens e nos balcões das empresas esclarecendo os usuários sobre seus direitos, principalmente no caso de "overbooking". Outro ponto defendido pela Embratur foi a instituição nos aeroportos brasileiros de facilidades no atendimento a "passageiros especiais", ou seja, deficientes físicos, idosos, gestantes e crianças.