

# Começa a operar a primeira empresa aérea cuja atração são passagens 40% mais baratas

Juliana Saboia e Bia Barbosa

**H**á algo novo no ar — e desta vez são mesmo aviões de carreira. Nesta segunda-feira, decola o voo inaugural da Gol, a primeira companhia aérea regular com passagens de baixo custo no país. Pequena em quantidade de aviões, se comparada às quatro grandes da aviação comercial brasileira, a Gol aposta num ataque direto ao ponto fraco da concorrência: o preço. O que promete são tarifas em média 40% mais baratas. No bolso do passageiro isso significa pagar 79 reais no percurso Rio—São Paulo, contra os 106 cobrados pela companhia mais barateira, a Transbrasil. A Gol começa a operar com seis Boeing 737-700, um modelo de última geração com capacidade para 137 passageiros, e 52 voos diários entre São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Florianópolis, Belo Horizonte, Brasília e Salvador. Ainda é

cedo para falar em guerra de tarifas, como a que ocorreu há dois anos. Mas a Transbrasil já demonstrou sua preocupação com uma campanha relâmpago, que durou apenas o último fim de semana, e cortou em quase 60% o preço das passagens com embarque em fevereiro. Por enquanto, Varig, Vasp e TAM — que juntas reúnem 258 aviões — limitam-se a assistir à novidade.

Desde 1986, quando a TAM, até então operando somente em rotas regionais, começou a voar para as capitais brasileiras, nenhuma outra empresa havia ousado concorrer com as grandes em voos regulares. O mineiro Constantino de Oliveira Júnior, herdeiro de um império de empresas de ônibus que fatura 1 bilhão de reais, foi buscar em Nova York o modelo para criar a Gol. Mirou-se na JetBlue, que também atua na área de passagens a preços baixos há quase um ano. Montada com 130 milhões de dólares de vários investidores, incluindo o megaspeculador George Soros, a JetBlue tem uma frota de dezoito aviões e, em menos de um ano, transportou 490 000 passageiros. Isso representa uma ocupação média de 71,6% por aeronave, contra a média americana de 57%. Do presidente da JetBlue, o brasileiro David Neeleman, os executivos da Gol ouviram a seguinte dica: no

**A bordo da Nacional: camisa pólo e lanche frio**

mercado de baixas tarifas a empresa de aviação popular precisa ir aonde o passageiro está. Ou seja, tem de atuar nos aeroportos principais de grandes capitais. O truque para cobrar barato está em manter os custos os mais baixos possíveis. É para baratear a manutenção que a Gol montou sua frota com um único modelo de avião. Também terceirizou o serviço de reservas e vendas de passagens e o apoio na pista do aeroporto. No que diz respeito ao conforto do passageiro, é bom saber que o serviço de bordo não inclui refeições quentes, vinho nem uísque. Um sanduíche frio com refrigerante é tudo o que se ganha durante a viagem.



ROGÉRIO VOLTAN

O surgimento da Gol é resultado de mudanças ocorridas nos últimos três anos nas regras da aviação comercial no Brasil. Até então, os descontos seguiam tabelas preestabelecidas e previamente acertadas pelas companhias aéreas. “Sem a desregulamentação não poderíamos explorar o filão de passagens a preços populares”, diz Constantino Júnior. Normas mais flexíveis também permitiram o surgimento de algumas pequenas empresas especializadas em voos fretados (conhecidas como charteiras), mas que também vendem passagens diretamente aos passageiros. São quatro companhias, e a mais nova delas é a Nacional, que come-

çou a voar com dois Boeing 737-400 e oferece bilhetes para São Paulo e seis cidades nordestinas desde a última semana de dezembro. A diferença é que, diversamente do que ocorre com as companhias aéreas regulares, as passagens nos fretamentos só valem para um determinado voo. Custam mais barato, mas se o usuário perder o voo não tem direito a viajar em outro avião nem a reembolso. A maioria dos serviços, como manutenção e atendimento, é terceirizada. “Não queremos investir 1 centavo a mais do que o necessário e só vamos pagar por um serviço quando precisarmos usá-lo”, diz o vice-presidente da Nacional, Jairo Izaul

Neves dos Santos. Uma passagem de São Paulo para Salvador pela Nacional custa 270 reais, contra os 452 cobrados pela Varig no mesmo trecho.

O serviço de bordo resume-se a sanduíche e guaraná e, na Nacional, até as aeromoças têm uniforme bem simples: camisa pólo e calças compridas. As grandes companhias nacionais mostram incredulidade com a capacidade de essas empresas conseguirem manter preços baixos ou se tornarem rivais importantes. “Não podemos menosprezar a concorrência, venha de onde vier”, diz Flávio Carvalho, vice-presidente executivo da Transbrasil. “Mas, da mesma forma que é fácil abrir uma empresa aérea, as dificuldades de mantê-la são enormes.” O serviço de bordo responde por apenas 3% do custo de uma companhia de aviação. As despesas mais pesadas são com combustível, taxas aeroportuárias e manutenção dos aviões, custos que fogem ao controle administrativo das empresas. Nos anos 90, foram abertas nos Estados Unidos 48 companhias aéreas de transporte barato. Apenas uma dezena ainda sobrevive. As brasileiras que fazem voos chart operam com poucos aviões. Uma delas, a Passaredo, ensaiou voos nacionais com dois grandes Airbus. Assustada com os custos, devolveu os aparelhos à empresa de leasing e agora se dedica a voos regionais com dois aviões para trinta passageiros.

## Passagens em liquidação

Os preços das passagens da Gol são até 57% inferiores aos das tarifas promocionais de outras empresas. (Voos com saída de São Paulo, passagem de ida. Os valores mais baixos estão em destaque, em reais.)

	Rio de Janeiro*	Salvador	Brasília	Porto Alegre
VARIG	184	452	308	308
VASP	125	259	210	245
TAM	125	309	210	210
TRANSBRASIL	106	254	175	210
GOL	79	279	149	189