

## **SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS**

### **O TRANSPORTE AÉREO REGULAR BRASILEIRO EM 2007**

#### **LINHAS DOMÉSTICAS**

1. Pelo quarto ano consecutivo, desde 2004, portanto, o transporte aéreo regular brasileiro, em seu segmento doméstico, cresce a taxas expressivas. De janeiro de 2004 a dezembro de 2007 o setor acumula crescimento de 74,39% em termos de PAX km PG TR (Passageiros x km Transportados pagos), o que implica numa média de crescimento anual de 14,92%.
2. Em 2007 o crescimento atingiu a marca de 11,9%, contra 12,3% em 2006. O aproveitamento atingiu 69% contra 71% no ano anterior. A queda na ocupação é explicada pelo maior aumento na oferta de assentos (16,3%) se comparado à evolução da demanda (11,9%). Vale ressaltar que a demanda só não acompanhou a ampliação da oferta basicamente por conta dos gargalos na infra-estrutura – aeroportos/pistas, equipamentos, radares, carência de controladores de vôo, etc., o que desviou dezenas de milhares de potenciais passageiros para outros meios de transporte.
3. Os destaques positivos, em termos de participação no mercado, mais uma vez, ficaram por conta da TAM, com 48,86% contra 47,96% no ano anterior, e do Grupo GOL (inclui VRG) com 43,02 contra 34,05 em 2006. Na soma, os dois grupos fecharam o ano com quase 91% do mercado. O principal aspecto negativo fica por conta da suspensão das operações da BRA, que em 2006 chegou a conquistar 4,13% do mercado e que, a partir da encomenda de dezenas de aeronaves da EMBRAER poderia vir a se contrapor no futuro ao chamado duopólio TAM e GOL.

4. Já no mês de dezembro de 2007, na comparação com o mesmo mês de 2006, o setor cresceu 17,6%, muito acima dos 11,9% apontados para o ano de 2007, o que aponta para excelentes perspectivas para 2008 que só poderão ser frustradas por gargalos na infra-estrutura aeroportuária, com transferência de usuários para outros modais.

### **LINHAS INTERNACIONAIS**

5. A débâcle de nossas empresas aéreas mais tradicionais – Varig, Vasp e Transbrasil – provocou forte impacto negativo no setor internacional brasileiro. As concorrentes estrangeiras se aproveitaram da situação ocupando rapidamente o vácuo deixado pela saída das brasileiras. Perdemos bilhões de dólares em divisas e milhares de empregos de qualidade superior. Atualmente, mais de 500 pilotos brasileiros, dos mais qualificados, trabalham no exterior. Este quadro vem se desenrolando desde o início do século atual.
6. O ano de 2007 também fechou negativo. A demanda – medida em PAX km PG TR sofreu uma queda de 5,1% com relação ao exercício anterior, o qual – da mesma forma que os anos anteriores – também apresentara desempenho negativo.
7. A boa notícia é que parece que conseguimos interromper a série de períodos consecutivos de desempenhos negativos, já que, a partir de meados de 2007, o setor passou a apresentar desempenho crescentemente positivo na comparação de cada mês com o seu respectivo do ano anterior. Em dezembro de 2007 o crescimento da demanda atingiu 58,9% na comparação com o mesmo mês de 2006.

8. Para que este processo não seja prematuramente interrompido é de fundamental importância que a ANAC aja de forma bastante conservadora na negociação dos Acordos Bilaterais nas rotas de longo curso, evitando – sem prejuízo ao usuário – a concessão de novas frequências às concorrentes estrangeiras até que as nossas empresas, com a chegada de novas aeronaves já encomendadas, façam uso pleno de suas frequências autorizadas e ainda não totalmente efetuadas.

### **A ANAC, O CONAC E O GOVERNO FEDERAL**

9. No tocante ao transporte aéreo, o Governo Lula teve um início auspicioso. Provocado pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas, o Presidente convocou o CONAC, em fins de março de 2003, para que se procedesse a uma profunda revisão no marco econômico do setor. Já no início de abril daquele ano são instalados dois grupos de trabalho: o Comitê Técnico de Políticas Públicas, de caráter tripartite, com a participação das entidades sindicais dos trabalhadores, empresas e do próprio governo, sob o comando do Ministro da Defesa José Viegas, com a incumbência de enfrentar os problemas estruturais da aviação brasileira; e um Comitê Emergencial, de caráter governamental, composto pelo BNDES, Banco do Brasil, Infraero e BR Distribuidora, com a responsabilidade de encontrar respostas imediatas aos sérios problemas enfrentados pelas empresas naquela conjuntura, que poderiam levar a uma quebra geral.
10. O Comitê Emergencial reuniu-se duas vezes e resolveu lavar as mãos, optando pela solução de mercado. Vasp e Varig, seguindo a trajetória anterior da Transbrasil, encerraram suas atividades, provocando a perda de milhares de empregos e de bilhões de dólares (divisas) para o país.

11. Já o Comitê Técnico de Políticas Públicas, depois de trinta dias de trabalho, apresentou ao Ministro da Defesa, no início de maio de 2003, um conjunto de Recomendações que poderiam vir a revolucionar a Aviação Brasileira, apontando soluções de curto, médio e longo prazo, com previsão de recursos para os investimentos em infra-estrutura, equipamentos, segurança de vôo e formação de pessoal e sugerindo a elaboração de um Plano Aeroviário Nacional e a consolidação de uma Política Nacional de Transporte Aéreo. Além disso, foram apresentadas diversas medidas relacionadas à Regulação do Setor, redução de custos e financiamento, em moeda local, de aeronaves nacionais para as empresas brasileiras, todas voltadas para a massificação do nosso sistema de transporte aéreo.
12. O CONAC, reunido em 30 de outubro de 2003, resolveu aprovar todas as recomendações do Comitê Técnico consolidando-as em 17 Resoluções (002 a 018). No dia seguinte, o Ministro José Viegas determina, através da Portaria 1007, a criação do Conselho Consultivo de Desenvolvimento da Aviação Civil com a atribuição de assessorá-lo na formulação de políticas e diretrizes voltadas ao desenvolvimento da aviação civil, com vistas à articulação das relações do governo com representantes de usuários, empresários, trabalhadores deste setor e da sociedade civil organizada.
13. No decorrer do ano de 2004 são reunidos representantes de diversos ministérios para tratar dos aspectos técnicos e jurídicos relativos à implantação das Resoluções aprovadas pelo CONAC. Ao mesmo tempo, os representantes dos trabalhadores e das empresas – membros do Comitê Técnico que elaborou as Recomendações – são informados quinzenalmente, através de relatórios encaminhados pelo Ministério da Defesa, sobre o encaminhamento das Resoluções.

14. Tudo muda com a saída do Ministro Viegas e a subsequente posse do Vice-presidente José de Alencar como Ministro da Defesa. Os relatórios são imediatamente suspensos, as reuniões interministeriais interrompidas e o novo Ministro, com a presença e apoio do então Comandante da Aeronáutica, Brigadeiro Bueno, afirma - em reunião com representantes do Sindicato Nacional dos Aeronautas – não reconhecer a legitimidade do CONAC, organismo que reúne os mais importantes Ministros de Estado do país e, muito menos as suas Resoluções. Quanto ao Conselho de Desenvolvimento da Aviação Civil, este jamais seria convocado.
15. Era o prenúncio do caos que viria a se estabelecer na aviação brasileira nos anos vindouros. Sem regulação econômica adequada, sem investimentos suficientes em infra-estrutura aeroportuária, na formação de recursos humanos e na modernização de equipamentos de comunicação e sem um Plano Aeroviário Nacional, ou seja, com a ausência de uma Política Nacional para Aviação Civil, o assim chamado apagão aéreo era uma mera questão de tempo. O crescimento observado de 75% na demanda pelo transporte aéreo em apenas quatro anos não foi acompanhado pelos investimentos governamentais, gerando gargalos insuperáveis no curto prazo.
16. Quando do surgimento da Agência Nacional de Aviação Civil, implantada em fins de março de 2006, e da posse do novo Ministro, Valdir Pires, as sementes do caos aéreo já começavam a dar frutos. Após duas tragédias, com a morte de centenas de pessoas, e a confusão nos aeroportos superlotados, atrasos e cancelamentos de milhares de vôos e os movimentos dos controladores de vôo, é empossado mais um Ministro na área, Nelson Jobin, e com ele vem uma nova diretoria da ANAC.

17. A confusão prossegue. Num primeiro momento, o aeroporto de Congonhas deixa de ser um centro de distribuição de rotas e um novo aeroporto em São Paulo é anunciado. Logo depois, o aeroporto de Congonhas volta ao status anterior e desaparece a necessidade emergencial do novo aeroporto para o Estado. O problema dos controladores de vôo é relegado ao esquecimento. A Infraero, ao invés de ampliar, reduz seus investimentos. Com um orçamento de R\$ 1,2 bilhão em 2007, a empresa investiu apenas R\$ 524,3 milhões, menos da metade. O mesmo já ocorrera em anos anteriores.
18. Aparentemente, faltaria ao governo atual planejamento de longo prazo, ao menos no que diz respeito ao sistema de transporte aéreo. A bem da verdade, o que falta é a execução do planejado. As resoluções aprovadas pelo CONAC em 2003, calcadas nas projeções de crescimento acelerado da demanda e sustentadas pelas encomendas anunciadas de centenas de novas aeronaves por parte das empresas, não foram, em sua essência, executadas.
19. Prova disso é, que no ano de 2007, o CONAC aprova 21 “Novas Resoluções”, uma boa parte delas revogando Resoluções de 2003 e reeditando-as com conteúdo essencialmente igual. Seguem alguns exemplos.
20. A Resolução N°. 005/2003, que tratava dos Fundos da Aviação, visando a que os recursos provenientes das tarifas aeroportuárias e aeronáuticas e seus adicionais fossem disponibilizados de forma a propiciar o adequado planejamento das atividades por parte do DAC (atual ANAC) e do DCEA, é revogada. Em seu lugar surge a Resolução N°. 008/2007, com o mesmo título e teor. Ou seja, perdemos quatro anos de recursos e poderemos perder mais, pois não sabemos se ela será efetivamente executada.
21. A Resolução N°. 011/2003, que tratava da Infra-Estrutura Aeroportuária e determinava a elaboração do Plano Aeroviário Nacional, é substituída pela Resolução N°. 009/2007, de 20/07/2007, determinando mais 180 dias para a apresentação do mesmo. Quatro anos perdidos.

22. A Resolução Nº. 018/2003, que recomendava ao Ministério da Defesa que formalizasse o projeto de Política Nacional de Aviação Civil, é substituída pela Resolução Nº. 012/2007, de 20/07/2007, determinando mais 120 dias para a apresentação do mesmo.
23. O mesmo se repete para as Resoluções que tratavam da Segurança da Aviação Civil, dos Recursos Humanos, dentre outras. E, para culminar, surge a Resolução Nº. 020/2007, com o título de “Alteração de prazos para apresentação de propostas”, concedendo mais 180 dias para a formalização do Projeto de Política Nacional de Aviação Civil, a partir de 18/11/2007, e, mais 180 dias para a apresentação do Plano Aeroviário Nacional, contados de 21/01/2008. Ou seja, os quatro anos perdidos viraram cinco.

## CONCLUSÃO

24. Resumindo, apesar do baque provocado pela quebra da Transbrasil, Vasp e Varig, as empresas remanescentes – principalmente TAM e GOL - conseguiram preencher e ampliar rapidamente o mercado doméstico brasileiro, com a contratação de dezenas de novas e modernas aeronaves, gerando milhares de postos de trabalho e atendendo a demanda que atingiu números recordes de crescimento na história: 75% no período 2004/2007. Na área internacional, a disputa com as concorrentes estrangeiras tem sido mais árdua. Perdemos uma grande fatia do mercado e, pelo menos, 10 bilhões em divisas nos últimos anos. Ainda assim há sinais de recuperação desde o 2º semestre de 2007, culminando com taxas de crescimento da demanda de 58,9% em dezembro/07 e de 55,1% em janeiro/08, sempre na comparação com o mesmo mês do ano anterior.

25. Já na área governamental os problemas são grandes. Apesar do planejamento adequado – via Resoluções do CONAC/2003 – a execução deixou muito a desejar. Os seguidos contingenciamentos de recursos por parte da área econômica, os investimentos da Infraero abaixo do autorizado, a falta de habilidade na relação com os controladores de vôo, a reapresentação contínua de antigas Resoluções do CONAC – organismo desqualificado por um ex-Ministro da Defesa e um ex-Comandante da Aeronáutica – denotam sérios problemas de gestão e articulação política no setor de transporte aéreo. Tudo isso poderá gerar sérios reflexos negativos tanto no âmbito da ICAO, onde o Brasil tem assento desde o pós-guerra, como na FAA, com o rebaixamento de nossa aviação à categoria 2.
26. Urge recuperar o Conselho Consultivo da Aviação Civil – instituído pelo Ministro Viegas em 2003 – trazendo de volta os representantes dos trabalhadores e das empresas aéreas que, pela experiência acumulada, tem muito a contribuir com o governo para o debate e as soluções dos problemas do Transporte Aéreo Brasileiro.

Rio de Janeiro, 14 de fevereiro de 2008.

**Sindicato Nacional dos Aeronautas**  
Colaboração: Cláudio Toledo - assessor técnico