

A opinião de quem está no ar

Arthur Virgílio Neto *

No artigo "Morte anunciada do transporte aéreo", publicado neste espaço, na edição do dia 7 de janeiro, o presidente de honra do Partido dos Trabalhadores dá mostras de total desconhecimento do setor nacional de transportes aéreos. Luis Inácio Lula da Silva desenvolve um raciocínio baseado em dados inconsistentes e contraditórios, iniciado com o argumento de que "... a aviação brasileira sofre uma crise de longa data, que apenas foi agravada pelo encolhimento do mercado mundial...". A respeito desse equívoco falaremos mais adiante.

Em seu artigo, Lula reconhece, é verdade, que "múltiplos foram os fatores que tornaram difícil a sobrevivência das companhias aéreas brasileiras. Inclusive um grande rol de mazes, má gestão e extravagância de alguns dos magnatas desse outrora rico setor".

Para quem não sabe — o que parece ser o caso do articulista em questão —, somente a Varig e a TAM voam para o exterior e tiveram alguma perda de passageiros nas linhas internacionais. Entretanto, o forte crescimento do mercado aéreo doméstico compensou essa perda. Todo o

setor foi beneficiado mais uma vez, no ano passado, por um mercado que cresce o dobro da média mundial há vários anos.

Só para citar alguns dados, comparemos o movimento de passageiros em 1997 com as estimativas para 2001, por exemplo. Em 1997 viajaram pelo Brasil 43,8 milhões de passageiros, e para o exterior 11,1 milhões de pessoas, chegando a um total de 54,9 milhões de passageiros transportados. No ano passado, esses números foram, respectivamente, 65,5 milhões e 7,9 milhões, perfazendo um total de 73,4 milhões de

passageiros. Nos vôos domésticos a evolução foi contínua: em 1998 foram atendidos 53,2 milhões de passageiros; em 1999 verificou-se um total de 53,6 milhões; no ano seguinte esse número chegou a 57,7 milhões.

Já no mercado internacional foi verificada uma queda constante: os 11,1 milhões de passageiros transportados pelas empresas aéreas em 1997 passaram a 10,3 milhões no ano seguinte. Em 1999 o total foi de 9,1 milhões; em 2000 esse número chegou aos 8,4 milhões, enquanto no ano passado o total fechou pouco abaixo de 7,9 milhões. Os números, portanto, falam por si. O mercado mundial,

como se pode observar, nada tem a ver com o atual quadro de crise da aviação brasileira.

Vamos esclarecer, agora, o segundo equívoco: que "outrora rico setor" é esse? Nunca houve esse momento de grande opulência ao qual o presidente de honra do Partido dos Trabalhadores se refere. O que sempre se viu no transporte aéreo foi a quebra de empresas ineficientes, repetidamente substituídas por novas empresas. Disso são exemplos a própria Varig, que evoluiu no espaço da Panair, ou a TAM, que era uma empresa de táxi aéreo e cresceu muito no mercado regional; ou ainda a Gol, que hoje avança sobre o nicho de mercado deixado pela Transbrasil.

Num segundo momento de desinformação, Lula afirma que a "...carga fiscal elevada incidindo sobre as atividades produtivas afetou negativamente esse e outros setores da economia brasileira". "São condições adversas", continua, "e se agravam, no caso específico das empresas de aviação, quando há menos passageiros viajando...".

A carga fiscal é a fonte de recursos que financia os gastos públicos no atendimento das demandas da sociedade. Graças ao fim da absurda inflação que assolou o Brasil por muitos anos, vitória deste governo, agora está claro que, para reduzir impostos, há que se reduzir despesas. Que despesas Lula sugere cortar?

Além disso, a despeito dessa

carga fiscal, a competitividade da economia brasileira vem crescendo de forma impressionante. No setor agrícola estamos entre os mais produtivos do mundo e nossa indústria tem ampliado mercados. A Embraer, por exemplo, coloca aviões em todo o mundo.

Outro aspecto importante é que as tarifas aéreas no Brasil estão livres. São as próprias empresas que decidem quanto cobrar de seus clientes, a partir de suas estruturas de custos e da margem de lucro desejada. Todas arcam com a mesma carga fiscal e o mercado doméstico é protegido. Logo, quem paga essa carga fiscal, que não é fator de desequilíbrio da competição, é o consumidor. Finalmente, como já demonstrado acima, não há menos passageiros viajando.

O artigo propõe "...uma intervenção das autoridades competentes, não para presentear as empresas com o suado dinheiro dos contribuintes, mas para dar as condições macroeconômicas de sobrevivência e de competitividade, antes de elas sejam engolidas pelas grandes companhias estrangeiras".

Os únicos exemplos citados pelo presidente de honra do PT são as soluções dadas pelos Estados Unidos — "liberação de US\$ 15 bilhões para o socorro às

empresas de aviação americanas" — e os da França, Itália, Espanha e Portugal, que "promoveram juntos aportes de capital superiores a US\$ 7 bilhões em suas empresas aéreas".

Provavelmente o articulista considere que o "dinheiro dos contribuintes" daqueles países não é "suado". Lula afirma que "perdemos mercado em razão das imensas vantagens comparativas de escala e de custos, favoráveis às empresas americanas de aviação".

Trata-se, enfim, de argumento verdadeiro. A escala é importante. Entretanto, a fusão de empresas depende da decisão de seus acionistas, o que, definitivamente, não está na alçada de competência do governo federal. Governo este que, aliás, sempre defendeu as

fusões e, conseqüente, o fortalecimento das empresas.

Esperamos que, com as informações ora prestadas, tenhamos contribuído para que o conselheiro do Instituto Cidadania, Luis Inácio Lula da Silva, não reincida em erros primários de análise que só interessam àqueles que desejam — claro que sem nenhum êxito — desqualificar o governo FHC. ■



Só Varig e TAM voam para o exterior e tiveram alguma perda de passageiros no segmento