

3.1.2 Regulação dos vôos *charters*

Charter é o vôo ocasionado pelo fretamento da aeronave por um grupo de pessoas, ou por uma pessoa em particular, nas mãos das empresas aéreas regulares. Assim este vôo passa a ser considerado não regular. Isto pode ficar mais claro através de exemplos. A agência de turismo para fechar um pacote promocional, incluindo parte aérea, terrestre e hospedagem, a parte aérea é através do frete de uma aeronave de alguma companhia oficial. Esta agência não tem licença junto a aeronáutica e, portanto, não desfruta de concessão de linha prévia, precisando pedir uma autorização para sobrevoar a rota que deseja. Enfim, apesar deste termo ser de difícil definição contundente desde a Convenção de Chicago (1944), o que ficou estabelecido foi que seria considerado *charter* todos os vôos desta natureza, em poucas palavras, *charter* é um vôo não regular, proporcionado pelo frete de uma aeronave regular. No caso de agências de turismo, que permite o acesso a todos, é conhecido como *open charters* ao público em geral, quando, por outro lado, o frete é realizado por um grupo de pessoas (amigos, empresários), ou de uma única pessoa, estamos diante de um *charters* fechado ao público em geral.

Antes da desregulamentação, as pessoas que optassem pela viagem por companhias aéreas, precisavam ficar submetidas aos valores cobrado pelas suas passagens aéreas, visto que seriam as responsáveis pelo vôo. Porém, a partir de 24 de dezembro de 1997, o governo promove a regulamentação dos vôos *charters*, com isto as empresas podem negociar livremente o preço da parte aérea em função dos serviços contratados. As agências de turismo ficaram desobrigadas a vincular a parte terrestre da parte aérea. O que beneficiou e muito os consumidores, que passam a ter maiores opções de escolha, com o barateamento das viagens.

A Turquia e a República Dominicana podem ser considerados exemplos desta política de regulamentação dos vôos *charters*, já que viram seu fluxo turístico aumentar sensivelmente, desde que passaram a adotar esta política. O turismo na Turquia cresceu 131%, de 1986 a 1990. Deste crescimento, 48% das entradas de turistas foram por via aérea e isto é em grande parte atribuído a regulamentação do vôo *charter*. O Tráfego *charter* que foi igual ao regular em 1986, representou o dobro dos regulares em 1990, sofrendo um incremento de 126%, enquanto os vôos regulares sofreram baixa neste mesmo

período. Na República Dominicana, a quantidade de turistas aumentaram em 1,5 milhões, podendo ser comparada ao Caribe e as Bahamas, e, mais uma vez, seu sucesso foi atribuído a política de “céu aberto” e mais especificamente, a regulamentação do voo *charter*.

3.1.3 Política tarifária

Findada a IIª Guerra Mundial, trava-se uma luta acirrada entre o capital europeu e o norte americano, disputando o mercado aéreo da América do Sul. O resultado desta disputa foi um excedente de aeronaves e de mão de obra, tornando o investimento neste setor mais barato, podendo ser financiado pela poupança popular ou empréstimos bancários. O que acarretou na entrada de aproximadamente sessenta empresas, com, pelo mesmo, vinte e cinco chegando a operar efetivamente. Estava, assim, montado o cenário ideal para uma guerra concorrencial, entre elas a tarifária e a de horários foram as que mais se destacaram.

A guerra tarifária no Brasil pressionou tanto os preços das passagens para baixo, que uma passagem no trecho Rio de Janeiro/São Paulo, que antes da IIª Guerra custava 490 cruzeiros, depois da guerra baixou para 200 cruzeiros. Pode-se pensar que isto foi muito bom para os usuários deste serviço, porém isto teve um preço muito caro. O barateamento das passagens, bem como a pontualidade e a regularidade dos vôos eram em custo de submeter toda tripulação a vôos sem o menor grau de segurança, comandados por pilotos inexperientes, introdução de vôos noturnos, sem nenhuma condição técnica para isto, e ignorando maus tempos.

O governo ver-se, dessa forma, obrigado a intervir na política tarifária das empresas aéreas, estabelecendo teto mínimo de preço das passagens e exigindo melhores condições de vôos. Estes preços fixados pelas autoridades aeronáuticas nem sempre corresponderam ao ponto de equilíbrio entre receita e despesa das empresas aéreas, que não puderam mais ignorar as regras de segurança.

Com a política de flexibilização do mercado aéreo, o governo brasileiro voltou a estudar a possibilidade de liberar os preços das passagens. Este sem dúvida é o passo mais importante desta política, e como tem que ser dado atrelado a todo o arcabouço de desregulamentação, deve ser dado com muita cautela.

O início da política de flexibilização está atrelada à primeira resolução do governo na política tarifária. Em 1989 o governo deixou de estipular a tarifa e passou para a forma de banda, permitindo que as empresas aumentassem o valor das passagens em até 32% e os

descontos teriam o teto de 50%. Em 18 de dezembro de 1997, o Departamento de Aviação Civil (DAC) assina a Portaria nº 986/DGAC, aumentando esta banda para 65% de desconto.

Esta Portaria vigora até hoje, sendo estudada a possibilidade de liberação total das passagens aéreas. O governo federal já havia anunciado à Casa Civil, em 29 de outubro de 1999, como certo, a liberação das tarifas, quando decidiu adiar por mais um tempo esta decisão. Agora, este projeto, bem como a elaboração de um novo Código Brasileiro do Ar está sendo encaminhado ao Congresso.

Portanto, devemos nos ater um pouco mais na Portaria nº 986, em vigor, e para isto nada melhor e mais seguro do que transpor o que dela faz parte e nos interessa.

No art. 2º desta Portaria encontramos que o índice tarifário líquido será estabelecido pelo DAC, através do registro individual de cada empresa do seu nível tarifário básico, com quatro dias úteis de antecedência. As tarifas especiais, oriundas de serviços especiais serão estipuladas por cada empresa em “função das condições a que elas estiverem sujeitas (1ª classe, classe executiva, outras classes que venham a ser implantadas, tarifas promocionais etc).” (art. 2º)

A faixa de flexibilização tarifária superior será fixada “pelos índices tarifários líquidos de referência estabelecidos pelo Departamento de Aviação Civil para cada modalidade de transporte aéreo e inferiormente em 65% (sessenta e cinco por cento) abaixo dos mencionados índices de referência”. (art. 3º)

Art. 4º As tarifas aéreas básicas serão estabelecidas pelas empresas de transporte aéreo regular obedecendo aos índices tarifários líquidos devidamente registrados no Departamento de Aviação Civil, conforme o art. 3º desta Portaria.

Art. 5º As tarifas aéreas especiais de valor inferior aos das básicas (promocionais) serão estabelecidas e praticadas livremente pelas empresas aéreas, sem necessidade de aprovação ou de registro junto ao Departamento de Aviação Civil, desde que seus valores situem-se dentro da Faixa de Flexibilização Tarifária citada no parágrafo único do art. 3º desta

Portaria.

Art. 6º As tarifas especiais relativas a prestação de serviços diferenciados (1ª classe, classe executiva etc) cujos valores situem-se acima do índice tarifário de referência, serão estabelecidos e praticados livremente pelas empresas aéreas, devendo ser, entretanto, registradas no Departamento de Aviação Civil até 05 (cinco) dias úteis após a data de início de sua aplicação.

Art. 7º As tarifas aéreas de valores situados abaixo do limite inferior da Faixa de Flexibilização Tarifária mencionados no art. 3º desta Portaria, deverão ter seu registro previamente solicitado ao Departamento de Aviação Civil, pelas empresas aéreas com uma antecedência mínima de 06 (seis) dias úteis da data prevista para o início de sua vigência e ficarão condicionadas à aceitação expressa do referido registro pelo Departamento de Aviação Civil.

Art. 10º Os índices tarifários líquidos de referência, estabelecidos pelo Departamento de Aviação Civil e citados no parágrafo único do art. 3º desta Portaria, são calculados com base nos custos operacionais médios incidentes sobre a indústria brasileira de transporte aéreo regular em suas operações domésticas, corrigidos de acordo com a variação desses custos e correspondem ao nível referencial de 100 pontos. Este índices constam de tabelas publicadas pelo Departamento de Aviação Civil.

Desde o Plano Real, o preço das passagens aéreas já sofreram dois aumentos: o primeiro em junho de 1997, quando o Ministério da Aeronáutica concedeu 13,5% de reajuste, e o segundo foi em junho de 1999, com 10,9%. Porém, as empresas alegam que a desvalorização do real frente ao dólar tem acarretado muitos prejuízos, e que este aumentos foram insuficientes para regularizar seu Balanço Patrimonial. Entraram com um novo pedido de aumento de 9,5%, que foi contrabalançado pelo DAC para 2,9%, e nem isto foi concedido, o Ministério da Fazenda argüi que isto iria contra as leis do Plano Real.

Em 13 de agosto de 1999, foi publicada no Diário Oficial da União a Portaria nº515/DGAC, que oficializa o acordo de 1998, no qual o DAC passa a conceder descontos nas tarifas aeroportuárias equivalentes aos descontos nas passagens oferecidas pelas

companhias aéreas, isto vale também para os vôos *charters*. Portanto, se uma empresa oferecer 70% de descontos nas suas passagens, terá reduzido em seu custo aeroportuário estes mesmos 70%, não interferindo no seu lucro. O objetivo é óbvio: incentivar os descontos dados aos usuários, prática muito utilizada no início do ano de 1999, para driblar a concorrência.

O problema da suspensão da liberação total e irrestrita da tarifa aérea, anunciada no dia 30 de outubro de 1999, foi a preocupação do Presidente Fernando Henrique Cardoso com aumentos abusivos das passagens no período de alta estação, prejudicando o fluxo turístico e, conseqüentemente, impedindo entrada de divisas. A atitude do Presidente da Vasp, Wagner Canhedo, ao anunciar, logo após saber da possível liberação das tarifas, um aumento de 10% em suas passagens, reforçou a preocupação vinda do Ministério. Há uma forte tendência destas companhias aéreas procurarem reequilibrar suas finanças aplicando preços exorbitantes. Outro motivo para o recuo do governo está sendo apontada, por fontes do mercado, como sendo uma outra atitude de Wagner Canhedo de “ter sugerido a formação de *holding* para fundir as quatro companhias aéreas e essa proposta não teria sido do agrado das autoridades.” (Monteiro, 1999)

3.1.4 Alianças e fusões

Dentro de um mercado cada vez mais globalizado e competitivo, uma das estratégias das empresas aéreas para sobreviver são as alianças, ou, como no jargão da aeronáutica, o *code sharing*. As vantagens para as empresas é a redução de despesas, ampliação de serviços oferecidos, redução de assentos vazios. Para os consumidores a grande vantagem é a possibilidade de desfrutar de uma maior gama de serviços, numa única empresa, como por exemplo, fazer apenas um *check-in* em vôos intercalados, despacho de bagagem para o destino final, sistema de reservas integrado, mais opções de vôos, articulação das conexões mais rápidas, visto que se trabalha com a soma dos serviços de duas empresas, e, ainda, benefícios no programa de milhagens. A desvantagem é em, primeiro lugar, que, com a redução da concorrência, não haverá rebaixamento das tarifas e, segundo, o risco que o consumidor corre de comprar a passagem numa companhia, com o serviço já conhecido e viajar numa outra, que ofereça um serviço inferior.

A aviação e o turismo caminham de braços dados. Segundo a Organização Mundial do Turismo (OMT), um quarto dos gastos no turismo é originado da compra dos bilhetes aéreos e 12% do consumo global é destinado ao turismo. Portanto, para a OMT, se a aviação e o turismo são elementos interdependentes de um único setor, suas políticas não podem divergir. Sua pretensão, com este argumento, é influenciar os países, com grande potencial turístico, em prol da política de flexibilização do mercado aéreo.

Uma consequência direta desta política, no mundo inteiro, tem sido a formação de alianças, aquisições e as fusões das empresas aéreas, como tentativas de sobreviver. O grande risco de tudo isto está em formar um mercado oligopolizado, se não monopolizado. Para isto, a OMT aponta algumas vantagens comerciais do mercado aéreo operar com grandes companhias aéreas:

1. surgem grandes centros de decisões financeiras e comerciais;
2. possibilidade de obter ou ampliar as economias de escala, incluindo a economia de *marketing*, reduzindo custo;
3. maior disponibilidade de recursos destinado à pesquisa e desenvolvimento;
4. aumenta o leque de serviços oferecidos e a qualidade dos mesmos.

Neste setor é quase impossível uma empresa se expandir para conseguir alcançar o patamar necessário de concorrência internacional. Para uma empresa tentar crescer por si só, é necessário que seu investimento supere o crescimento de suas concorrentes. Até hoje, apenas uma empresa tem conseguido adotar este tipo de estratégia, a American Airlines. Diante da necessidade de se expandir, as empresas brasileiras adotaram alianças estratégicas com empresas estrangeiras, salvaguardando o limite máximo de 20% de participação estrangeira, determinado pelo Código Brasileiro da Aeronáutica.

Assim, a Varig se integrou à maior aliança do mundo, denominada “Star Alliance”, na qual fazem parte a Lufthansa, United Airlines, Scandinavian Air Service (SAS), Thai Airways e Air Canadá. Em outubro de 1999, a maior empresa aérea do Japão e sexta no *ranking* mundial, a All Nippon Airways (ANA), passa a integrar esta aliança, proporcionando-lhe ainda mais força. No todo são 578 cidades de 106 países, com uma frota de 1334 aviões, isto, ainda sem computar a contribuição da ANA, servindo a todos integrantes desta aliança, que foi a primeira a se formar no mundo. A Transbrasil fechou aliança com a Delta Airlines, passando a ter direito a vender 4.950 vôos diários, para 315 cidades de 40 países, concedidos pela Delta. A TAM fechou com a American Airlines e British Airways, esta aliança denomina-se “One World”, e apesar de não ser tão imponente quanto a Star Alliance, também tem um importância significativa no mercado aéreo. A Vasp, foi a última companhia nacional a fechar aliança com empresa estrangeira, atualmente, está com a Continental.

Diante da crise que assola este setor, as empresas aéreas tem, constantemente, se dirigido ao governo pedindo ajuda. Os executivos pedem redução no ICMS, controle no preço dos combustíveis, e que seja instalado um programa de ajuda, como o PROER, feito para os bancos, no caso da aviação, o nome já foi sugerido, seria o “PROAR”. O argumento é que com bem menos recursos do que foi injetado em bancos, as companhias estariam salvas.

Ainda em procura de soluções para este problema, este setor tem sofrido forte especulação de fusão das quatro maiores empresas, Tam, Varig, Vasp e Transbrasil. Esta especulação, inclusive, foi anunciada publicamente pelo Presidente do BNDES, recentemente. Os especuladores deste mercado propunham a fusão, mas conservando duas, neste caso continuariam a Tam e a Varig; logo, devendo sumir a Vasp e Transbrasil. Esta sugestão é

dada, baseada na dificuldade em se ter quatro megas companhias operando num mesmo mercado, agravado por ser este mercado, o brasileiro, com todas as suas dificuldades. Nenhum outro país tem mais que duas grandes companhias operando.

Ferraz (1999) foi taxativo em mostrar que todas as companhias sairiam ganhando com a fusão. Ele diz o seguinte:

À TAM, o desaparecimento da Vasp significaria banir do espaço uma rival que entra de forma agressiva no mercado. À Vasp, interessa a seu dono, Wagner Canhedo, sair do complicado negócio em que se meteu ao arrematar a empresa em um dos pioneiros leilões de privatização, em 1990. Ele confessa nos gabinetes que quer salvar seu patrimônio pessoal comprometido em avais aos empréstimos dados à companhia. Ostensivamente, Canhedo desdenha a fusão. A Transbrasil, por sua vez, colocaria um ponto final na exaustiva ginástica de manter-se nos ares sem prejuízo. Depois de ter ganho uma indenização de 750 milhões de reais em uma ação na justiça contra o governo, por prejuízos causados pelos planos econômicos, a empresa continua a penar com o não cumprimento do acordo. O governo não paga o que deve. A Varig quer a injeção de recursos para sanear suas finanças, além de ficar mais robusta com o virtual monopólio das linhas internacionais. Ao governo interessa ver o setor aeronáutico cair na real, poupando-o de meter a mão no bolso a cada crise. Com tantos interessados, para o primeiro passo da fusão só falta marcar dia e hora.

Entretanto, na prática, as coisas não parecem ser bem assim. Devemos nos lembrar que uma fusão significa abolir totalmente a independência das antigas firmas, que desaparecem, dando lugar a uma nova entidade comercial, através da compra de uma pela outra, unificação de capital, o que significa dizer que só haverá uma única direção. Portanto, os donos das empresas em questão não estão muito favoráveis à esta idéia.

E para os consumidores, qual seria vantagem de ter um mercado monopolizado? Seria muita ingenuidade acreditarmos que a provável redução dos custos seria repassada para os bilhetes aéreos, sem a ameaça das concorrentes sobre sua cabeça. Para o Presidente do BNDES o estado de monopólio seria momentâneo, enquanto se esperaria a entrada de outras empresas. Mas a que novos tipos de concorrentes ele se refere, é uma incógnita, ou há uma predisposição real do governo abrir o mercado para empresas estrangeiras, como foi sugerido pelos EUA? Isto seria o desastre total do mercado aéreo brasileiro, que, por certo, não teria resistência de concorrer com as companhias estrangeiras.

3.2 CONSIDERAÇÕES FINAIS

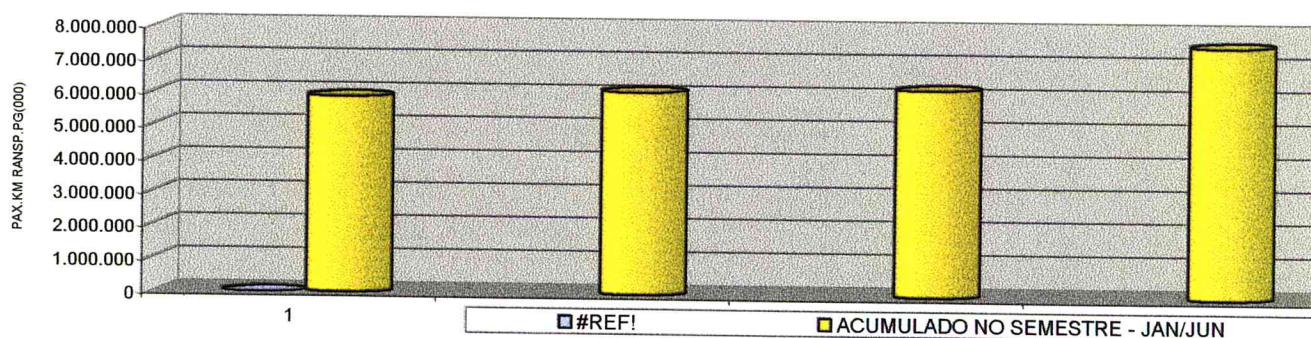
Apesar da política de flexibilização do transporte aéreo brasileiro ter começado desde 1989, quando o DAC passou da tarifa fixa para banda tarifária, foi no final de 1997 que ocorreram as grandes mudanças. Foi em 18 de dezembro de 1997 que a banda tarifária passou a permitir os descontos de até 65%, logo em seguida, em 24 dezembro de 1997 ocorre a regulamentação dos vôos *charter*; neste mesmo período as empresas nacionais fecham alianças com empresas estrangeiras e por fim, no início de 1998, o governo permite a liberalização das linhas especiais. Com tudo isso 1998 foi considerado um ano revolucionário no transporte aéreo no Brasil. A grande questão é quem lucrou e quem perdeu em toda essa transição, e será isto que trataremos neste último capítulo.

Sem dúvida alguma os usuários do transporte aéreo foram os maiores beneficiados com tudo isso, a prova disso é que 342 mil pessoas viajaram pela primeira vez de avião em 1998. Com a regulamentação dos vôos *charter* e a liberação das rotas especiais para qualquer empresa que se apresentasse capacitada ao serviço, a concorrência ficou mais acirrada, obrigando as empresas a oferecerem melhores serviços e bilhetes mais baratos, o que só foi possível graças a permissão de descontos de até 65%, instalou-se, assim, a guerra tarifária entre as empresas, no início de 1998 que levaram companhias a oferecerem até 60% de descontos. Quanto a qualidade dos serviços, foram disponibilizados uma maior quantidade de vôos, inclusive de madrugada, melhores programas de milhagem, atendimentos cronometrados (como foi o caso da TAM que treinou seus funcionários e seus guichês passaram a fazer *check-in* em 7 a 11 segundos, enquanto os demais levam em média 40 segundos). Com as alianças os serviços continuaram a melhorar, visto que o consumidor tinha um leque maior de opções para suas viagens, despacho único de bagagem, com um único *check-in* etc. Com este conjunto de vantagens o resultado não poderia ter sido outro. Comparando o número de passageiros (PAX) transportados no segmento doméstico por quilômetro, no primeiro trimestre de 1995 a 1999, vemos que o ano de 1998 teve um aumento surpreendente. (Conforme tabela nº 5 e gráfico nº 1)

Tabela nº 5 - Evolução do Tráfego Aéreo Doméstico - Pax.Km Transportado Pago

EMPRESAS	ACUMULADO NO SEMESTRE - JAN/JUN				
	1995	1996	1997	1998	1999
VARIG	3.156.474	3.252.046	3.267.444	3.640.006	3.396.385
VASP	1.260.632	1.350.446	1.448.705	1.764.530	1.612.010
TRANSBRASIL	1.479.143	1.494.050	1.433.244	1.457.360	1.642.519
MERIDIONAIS			72.399	715.815	903.214
TOTAL DOMÉSTICO	5.896.249	6.096.542	6.221.792	7.577.711	7.554.128

Gráfico 1: Evolução do Tráfego Aéreo Doméstico - Pax.Km Transportado Pago



Fonte: DAC

Para as empresas aéreas as alianças com as empresas estrangeiras foram seus alentos, caso contrário estariam em piores situações do que a que se encontram. A VARIG ao entrar na “Star Alliance”, teve uma redução de 200 milhões de reais em seus custos operacionais, o que representa cerca de 3% do seu faturamento. Contudo nem essa redução de custo, nem o aumento da demanda de passageiros conseguiram tirar as companhias do vermelho. Adachi (1998, p.5) ilustra muito bem isto: “Embora a VASP tenha conseguido manter sua receita na casa do R\$ 1,7 bilhão – compensando os descontos com o maior número de passageiros -, seu lucro bruto (receita menos custos dos serviços prestados) caiu de R\$ 811 milhões para R\$ 648 milhões. Ou seja, a empresa gastou mais para voar mais enquanto a receita ficou igual.”

Em 1999 a crise no setor foi agravada pela desvalorização do Real frente ao dólar, pois as empresas nacionais tem suas dívidas atreladas ao dólar e um alto grau de dependência da estrutura de custos dessas empresas e dos seus insumos, como manutenção de aeronaves, peças de reposição, leasing de aeronaves, tudo em moeda estrangeira. Resultado, os balanços financeiros fecharam “no vermelho” no primeiro semestre de 1999. (Tabela nº 6).

Tabela n° 6.1 - Balanço Patrimonial por Empresa 31 Mar 99- Em Reais

DISCRIMINAÇÃO	VARIG		VASP		TRANSBRASIL		TAM	
	01/10/98 a 31/12/98	01/10/199 a 31/03/99	01/10/98 a 31/12/98	01/10/199 a 31/03/99	01/10/98 a 31/12/98	01/10/199 a 31/03/99	01/10/98 a 31/12/98	01/10/199 a 31/03/99
ATIVO								
Ativo Circulante	972.879	1.089.079	428.636	455.465	1.142.849	1.191.176	168.727	203.950
Disponível	61.310	81.288	17.358	16.224	2.542	1.757	13.563	52.396
Créditos	459.922	532.464	197.756	200.620	1.094.176	1.140.138	87.921	81.244
Estoques	130.510	139.329	98.365	116.275	25.416	25.552	20.902	19.617
Diferidos	321.137	335.998	115.156	122.346	20.715	23.729	46.341	50.693
Ativo Realizável a Longo Prazo	919.357	456.120	407.337	388.645	58.089	58.109	107.242	156.472
Investimentos	243.206	1.226.659	286.149	2.018.359	148.390	160.956	179.968	180.482
Imobilizado	666.287	707.012	1.406.255	1.01.578	2.357	18.181	3.326	3.815
Diferido	9.864	233.498	55.416	524.864	134	142.775	11.562	11.153
Total do Ativo	2.302.198	2.771.858	2.362.996	2.862.469	1.349.328	1.410.241	455.937	540.904
PASSIVO								
Passivo Circulante	1.114.963	1.326.040	821.130	988.121	1.056.283	1.162.086	174.953	208.349
Passivo Exigível a Longo Prazo	1.092.690	1.370.013	1.533.674	1.953.233	194.417	180.752	131.624	202.617
Patrimônio Líquido	94.545	75.805	8.192	-78.885	98.628	67.403	149.360	129.938
Capital Social	251.025	251.025	316.924	316.924	98.484	98.484	62.230	62.230
Reservas de Capital	15.910	15.910			144	144	9.218	10.621
Reservas de Lucros	4.532	4.524	262.517	256.902		144	77.912	77.912
Reservas de Reav.Invest.	-176.922	-195.654	-571.249	-652.711		-31.225		-20.825
Lucros ou Prejuízos Accum.								
Total do Passivo	2.302.198	2.771.858	2.362.996	2.862.469	1.349.328	1.410.241	455.937	540.904

FONTE: CVM - Comissão de Valores Mobiliários - Informações trimestrais

Tabela n° 6.2 - Os números das Companhias Aéreas

	VARIG			TRANSBRASIL			TAM			VASP		
	Jun/97	Jun/98	Jun/99	Jun/97	Jun/98	Jun/99	Jun/97	Jun/98	Jun/99	Jun/97	Jun/98	Jun/99
Ativo Total (R\$mil)	3.226.232	3.174.139	3.085.787	512.306	793.898	1.465.889	273.676	337.226	587.362	1.753.382	2.075.356	(*)
Patrimônio Líquido (R\$ mil)	172.528	90.070	31.731	-252.645	-221.778	18.772	131.664	146.862	121.260	58.622	58.809	-81.954
Receitas Líquidas (R\$ mil)	1.542.480	1.742.713	2.003.871	357.065	363.108	325.115	241.436	257.695	280.380	695.190	742.357	614.758
Resultado Operacional (R\$ mil)	-22.789	-89.693	-88.804	-35.001	-55.952	-119.139	20.721	12.063	-24.067	99.421	96.686	-34.000
Resultado Líquido (R\$ mil)	-69.431	-196.825	-93.225	-77.523	-122.633	-79.856	18.206	8.521	-29.503	6.119	-41.913	-152.935
Endividamento Geral (%)	1.770	3.424,10	9.624,80	*****	*****	7.708,90	107,90	129,60	38,40	2,891	3,429,00	*****
Endividamento com Bancos (%)	1.379,10	2.591,40	5.600,70	*****	*****	1.742,20	36,20	47,80	185,60	1,669	2,160,20	*****
Liquidez Geral (%)	0,38	0,45	0,61	0,46	0,63	0,90	1,45	1,14	0,76	0,39	0,39	0,00
Rentabilidade (%)	-80,50	-437,00	-587,60	*****	*****	-850,60	27,70	11,60	-48,70	20,90	-142,50	*****

Fonte: Austin Asis

(*) Balanço Sintético, aguardando dados complementares

Obs: ***** sem condições de análise

Esta situação deficitária em que as empresas se encontram é um entrave às fusões, comentadas e especuladas por todos deste mercado, inclusive o Presidente do BNDES, Andrea Calabi. Se a fusão funcionar com duas sobreviventes, provavelmente elas serão a VARIG, que absorveria a VASP e a TAM, absorvendo a Transbrasil. Esta tendência é facilmente deduzida ao observarmos a evolução de cada empresa, tendo a VARIG e a TAM saído na frente das outras duas em receitas de vôos líquidas, para isto basta comparar o desempenho delas de 1998 para 1999. (tabela nº 7).

Tabela nº 7 - Dados Econômicos e Estatísticos - Total das Empresas de Transporte Aéreo Regular de Âmbito Nacional

DISCRIMINAÇÃO	UN	JAN/JUN 98	JAN/JUN 99	VAR(%)
TRANSBRASIL				
Receita de vôo	R\$	324.630.914	321.678.332	-0,91
Despesa de vôo	R\$	383.437.231	436.662.662	13,88
Resultado de vôo	R\$	-58.806.317	-114.984.330	95,53
Ass.Km oferecidos (mil)	Ass/Km	4.432.627	4.396.787	-0,81
Pax.Km transp.pg (mil)	Pax/Km	2.398.439	2.169.555	-9,54
Nº de pax embarcados pg	Un	1.320.379	1.287.216	-2,51
VARIG				
Receita de vôo	R\$	1.738.120.898	1.970.168.539	13,35
Despesa de vôo	R\$	1.768.401.881	2.027.479.795	14,65
Resultado de vôo	R\$	-30.280.983	-57.311.256	89,26
Ass.Km oferecidos (mil)	Ass/Km	20.336.675	18.487.453	-9,09
Pax.Km transp.pg (mil)	Pax/Km	13.085.497	11.846.399	-9,47
Nº de pax embarcados pg	Un	5.178.429	4.979.496	-3,84
VASP				
Receita de vôo	R\$	745.786.236	591.565.301	-20,68
Despesa de vôo	R\$	658.036.187	694.971.617	5,61
Resultado de vôo	R\$	87.750.049	-103.406.316	-217,84
Ass.Km oferecidos (mil)	Ass/Km	8.443.542	7.684.974	-8,98
Pax.Km transp.pg (mil)	Pax/Km	4.982.894	3.561.911	-28,52
Nº de pax embarcados pg	Un	2.549.671	2.097.658	-17,73
MERIDIONAIS				
Receita de vôo	R\$	105.275.717	190.210.709	80,68
Despesa de vôo	R\$	101.758.512	197.654.385	94,24
Resultado de vôo	R\$	3.517.205	-7.443.676	-311,64
Ass.Km oferecidos (mil)	Ass/Km	1.412.177	2.981.036	111,10
Pax.Km transp.pg (mil)	Pax/Km	725.486	1.209.566	66,72
Nº de pax embarcados pg	Un	740.003	1.024.419	38,43
INDÚSTRIA				
Receita de vôo	R\$	2.941.811.853	3.088.932.299	5,00
Despesa de vôo	R\$	2.930.646.839	3.376.397.238	15,21
Resultado de vôo	R\$	11.165.014	-287.464.939	-2.674,69
Ass.Km oferecidos (mil)	Ass/Km	34.625.021	33.550.250	-3,10
Pax.Km transp.pg (mil)	Pax/Km	21.192.316	18.787.431	-11,35
Nº de pax embarcados pg	Un	9.788.482	9.388.789	-4,08

Fonte: DAC

Supondo que, de fato, estas fusões se concretizem e, ainda no plano da suposição, considerando que as vendas sejam feitas pelo valor do patrimônio líquido da empresa

comprada, a situação da Varig comprando a Vasp e da TAM fundindo-se com Transbrasil, seria:

VARIG / VASP

Total do Ativo – R\$ 5.634.327,00

Passivo Circulante mais Exigível a Longo Prazo – R\$ 5.716.292,00

Patrimônio Líquido – R\$ (81.965,00)

TAM / TRANSBRASIL

Total do Ativo – R\$ 1.951.145,00

Passivo Circulante mais Exigível a Longo Prazo – R\$ 1.821.207,00

Patrimônio Líquido – R\$ 129.938,00

Conclusão: No caso da TAM, como o patrimônio líquido das Transbrasil é positivo, e frisando que a compra neste campo hipotético seria no valor do mesmo, então não apresentaria nem lucro nem prejuízo, a vantagem da fusão seria aumentar sua força para enfrentar o mercado, sem contudo ficar preparada para a concorrência estrangeira. A posição da VARIG é menos confortante, já que sua expansão lhe custaria um saldo negativo no seu patrimônio líquido.

Diante de toda esta análise, poderíamos dizer que desta vez as medidas do governo beneficiaram os consumidores, ao invés dos empresários, o que seria um sinal muito bom. Entretanto, esta situação ainda é muito nova e não parece que estas melhorias sejam muito sólidas. A guerra tarifária já acabou e o que se vê é a ânsia das empresas em conseguir um aumento junto ao DAC. Caso a fusão se concretize e as tarifas sejam totalmente liberadas, as empresas voltarão a relaxar nos serviços oferecidos e haverá aumento das tarifas, portanto todo esse quadro de euforia dos consumidores, já começou a diminuir em 1999 e acredita-se que se agrave. Além disto, quando tudo se regularizar, muitos empregos já terão sido eliminados; só de 1987 a 1996, o número de empregados do setor caiu de 42.667 para 34.940. Com a desvalorização em 1999, novamente o processo de desempregar para reduzir custo se repetiu, a Transbrasil enxugou seu quadro de 4.200 funcionários em 1998 para 3.600 em 1999 e a VASP desempregou 180 empregados neste mesmo período. Com a fusão o sindicato espera que neste setor - que em 1999 registrou 36 mil empregados entre aeronautas (que voam) e aeroviários (que trabalham em terra) – pelo menos metade dessas pessoas percam seus empregos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- “AVANÇA Brasil” responde críticas ao governo, diz Tavares. Capturado em 09 de set. 1999. Online. Disponível na Internet http://br.yahoo.com/noticias/primeira_pagina/reuters/articl.../manchetes-martus-ppa-1834.htm.
- ABAV 98: como ficarão as agências de viagem? Capturado em 16 maio 1999. Online. Disponível na Internet <http://www.punet.com.br/bahianegocios/pag14.htm>
- ACCIOLY, Hildebrando. **Manual de Direito Internacional Público**. 11 ed. São Paulo: Saraiva, 1991. p. 216-219
- ACORDOS sobre transporte aéreos regulares firmados pelo Brasil. Capturado em 22 set. 1999. Online. Disponível na Internet <http://www.dac.gov.br/dac/cernai.htm>.
- ADACHI, Vanessa. Companhias aéreas voam no vermelho. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 28 mar. 1999. c.2. p. 5.
- AMIN, S. **O Desenvolvimento desigual**: gênese e desenvolvimento do subdesenvolvimento. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1996 p. 178-182.
- AVENA FILHO, Armando. **A Bahia nos Anos 90: Salvador**. Salvador: Seplanteq/CPE, 1995. p.9-20
- BAPTISTA, José Murilo Philigret. Intervenção Planejada do Estado – uma interpretação do caso baiano. **Planejamento**, Salvador, Fundação CPE/SEPLANTEC, v.7 n°1. P.5, 1979.
- BATISTA, Paulo Nogueira JR. ‘Neoliberalismo’ revolta contra o século 20. **Folha de São Paul**, São Paulo, 05 dez. 1996. Opinião Econômica.
- BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Comunicado Oficial sobre o reajuste das passagens aéreas domésticas**. Capturado em 16 set. 1999. Online. Disponível na Internet <http://www.dac.gov.br/servicos/im5-0699.htm>.
- BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **DAC acaba de assinar portaria que libera preço dos vôos charter**. Capturado em 26 fev. 1999. Online. Disponível na Internet <http://www.dac.gov.br/servicos/imp-criar.htm>.
- BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **DAC esclarece dúvidas sobre a questão das tarifas aéreas**. Capturado em 26 fev. 1999. Online. Disponível em <http://www.dac.gov.br/servicos/im1-0198.htm>.
- BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Desconto agora é oficial**. Capturado em 11 out. 1999. Online. Disponível na Internet <http://www.dac.gov.br/servicos/im8-0899.htm>.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **Mais um passo do DAC na Flexibilização da Aviação Civil.** Capturado em 11 março 1999. Online. Disponível na Internet <http://www.dac.gov.br/servicos/im3-1298.htm>.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. **DAC do Ministério Aeronáutica libera exploração de linhas aéreas especiais.** Capturado em 26 fev. 1999. Online. Disponível na Internet <http://www.dac.gov.br/ servico/im2-0198.htm>.

BRITO, Paulo Raimundo Almeida. **Política econômica brasileira e contemporânea.** Salvador: Bigraf, 1998. 190 p. (O II PND - Segundo Plano de Desenvolvimento Econômico) p.35-38.

CÂMARA Reformas administrativas e política na agenda da semana. Capturado em 09 de set. de 1999. Online. Disponível na Internet http://br.yaho.../CAMARA_Reformas_administrativa_e_politica_na_agenda-da_semana.htm.

CANTO, Juan Henrique Vergara Canto. **Prezado Leitor.** Capturado em 11 nov. 1998. Online. Disponível na Internet <http://www.dac.gov.br/servicos/ser4men5.htm>.

CARDOSO, Fernando Henrique. **Desenvolvimento Já.** Capturado em 14 de set. 1999. Online. Disponível na Internet <http://br.yahoo.com/noticias/politica/ajib/article.html?s...>

CATANHÊDE, Eliane. Empresas vetam liberalizar espaço aéreo. **Folha de São Paulo,** São Paulo, 5 nov. 1999. c.2. p.12

CLEMENTE, Isabel, VERSIANI, Isabel. BNDES prevê fusão na aviação civil. **Folha de São Paulo,** São Paulo, 19 out. 1999, c.2, p.1

CONTREIRAS, Hélio. **Proer do ar.** Capturado em 05 fev. 1999. Online. Disponível na Internet <http://www.zaz.com.br/istoe/economia/144629.htm>.

CORTAR custos é rota alternativa, **Folha de São Paulo,** São Paulo, 28 mar. 1999. c.2. p.5.

COSTA, Ricardo. **Regras do Ar.** Capturado em 11 out. 1999. Online. Disponível na Internet <http://www.asasonnne.com.br/artigos/regras.htm>.

COSTIN, Cláudia. A Redescoberta do Estado. **Folha de São Paulo.** São Paulo, 27 jul. 1998, p.18.

CUNHA, Rudnei Dias da. **História da Força Aérea Brasileira.** Capturado em 17 dez. 1998. Online. Disponível na Internet <http://www.mat.urrgrs.br/~rudnei/FAB/port/sd.htm>.

DAC aprova fusões na aviação. Órgão não vai intervir, mas exigirá que processos não prejudiquem usuário. **Jornal do Comércio** - 6 de ago. de 1999. Capturado em 22 out.

1999. Online. Disponível na Internet <http://www.dac.gov.br/renaci/noticias/midia5.htm>
- DAC investe na sua política de flexibilização, faz aumentar competitividade entre empresas e beneficia passageiros. Capturado em 16 mar. 1999. Online. Disponível na Internet <http://www.dac.gov.br/noticias/numero4/news4.htm>.
- DAC não concorda com aumento das passagens pedido pelas empresas aéreas. Capturado em 11 out. 1999. Online. Disponível na Internet <http://www.dac.gov.br/servicos/im6-0899.htm>.
- DENYS, Lea Cavallero (assecom@dac.gov.br) **Monografia:** mercado aéreo. 16 ago. 1999. Enviado às 16h 20min. Mensagem para: Caroline Leal Portela (carolineleal@zipmail.com.br)
- EUA querem liberalizar o espaço aéreo. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 21 out. 1999. c.2. p. 6.
- FERRAZ, Silvio. O pára-quedas da fusão. **Revista Veja**, São Paulo: Abril. Economia e Negócios, 09 ago. 1999.
- FRANÇA, William, VERSIANI, Isabel. Governo também é contra medida. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 22 out. 1999. c.2. p. 12
- FROMM, Gary. **Transportes e desenvolvimento econômico**. Tradução de Sylvia de Salles Jatobá e Vera Jatahy. Rio de Janeiro: Victor Publicações, 1958. p.87-117
- GOMES, Alex. Aliança gera economia com redução de pessoal. **Jornal do Comércio**, Recife, 23 out. 1998. p.3
- GOTTSCHALL, Carlota, CARVALHO JR, César Vaz de, GONZALEZ, Paulo. As Possibilidades do planejamento. **Bahia Análise & Dados**. Salvador, CEI, V.II, n.1, p.147-150, jun, 1992.
- GRACIANO, Márcio Lucas. **Transporte, integração e desenvolvimento**. Brasília: Ministério do Transporte, 1971.p. 13-15; p. 67-95.
- GREMAUD, Amaury Patric, VASCONCELOS, Marco Antônio Sandoval de, TONETO JR, Rudinei. **Economia brasileira contemporânea**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 1999.
- IANNI, Octávio. **Estado e planejamento econômico no Brasil, 1930-1970**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971, 316 p. (Conclusão) p. 301-316.
- LABATUT, Ênio Neves. **Política de comércio exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 1994. p. 124-136.
- LIMA, Marli, BRANDÃO JR, Nilson. Serviços diferenciados na ponte aérea. **Gazeta**

- Mercantil**, São Paulo, 13 agos. 1998. c.A. p.8
- LOUREIRO, Virginio. A influência das alianças mundiais das empresas aéreas nos acordos bilaterais de tráfego e no segmento turístico internacional. **Brasiltouris Jornal**, Rio de Janeiro, out. 1998, p.18
- MELLO, José Carlos. **Planejamento dos Transportes**. São Paulo: Mc Graw Hill do Brasil, 1975.
- MENDONÇA, Jair. Associação de empresas aéreas consegue um parceiro no Japão. **A TARDE**, Salvador, 23 out. 1998.
- MENDONÇA, Ruy. **Sistema de transporte aéreo sub-regional**: uma ferramenta especial para o desenvolvimento e a integração do Cone Sul. CERNAI, 1996.
- MERCADO aéreo faz balanço positivo de 1998, **A TARDE**, Salvador, 06 jan. 1999. c. Turismo p.2
- MINISTÉRIO da Aeronáutica - Departamento de Aviação Civil. Portaria nº 986/DGAC, de 18 de Dezembro de 1997. Capturado em 29 jan. 1999. Online. Disponível na Internet <http://www.dac.gov.br/servicos/port1398.htm>.
- MOURA, Geraldo Bezerra de. **Transporte aéreo e responsabilidade civil**. São Paulo: Aduaneiras, 1992, 356p.
- NUNES, Vicente, BRANDÃO JR., Nilson, VERÍSSIMO, Renata. Aviação não será aberta a empresas estrangeiras. **Gazeta Mercantil**, 13/08/98, c.A p.8.
- ORGANIZACION MUNDIAL DEL TURISMO. **Políticas de aviacion y de turismo**. Edição em Inglês: Rotledge, 1994. Tradução para Espanhol: OMT, 1995.
- PELIZZER, Hilário A . **Uma Introdução à técnica do turismo**: transportes. São Paulo: Pioneira, 1978. p. 1-64
- PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. **Estado e subdesenvolvimento industrializado**. São Paulo: Brasiliense, 1977. p. 73-83 e p. 131-166.
- PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. Reconstruindo um novo Estado na América Latina. **Conjuntura & Planejamento**, Salvador, SEI, maio 1998, n 48. p. 6-11.
- POLÍTICA dos transportes: aspectos gerais. Capturado em 13 de jan. de 1999. Online. Disponível na Internet <http://www.europan.eu.int/dg4/factsneets/pt/4-5-1.num>.
- PPA: Edição 2000-2003 está voltada para programas sociais. Capturado em 09 de set. de 1999. Online. Disponível na Internet http://br.yahoo.com/n.../PPA_Edicao_2000-2003_esta_voltada_para_programas_sociais.htm.
- PRADO, Maria Clara R.M. do. Excesso de empresas no ar. **Gazeta Mercantil**, São Paulo,

- 3 e 4 abr. 1999, c.A. p.3.
- PRIMÓRDIOS da Aviação.. Capturado em 11 dez. 1998. Online. Disponível na Internet <http://www.pamals.inu.br/primord.htm>
- PRIVATIZAÇÃO: a nova VASP. Capturado em 11 nov. 1998. Online. Disponível na Internet <http://www.vasp.com.br/privati.htm>.
- REIS, Neuto Gonçalves dos. **Repasse de custos:** questão de sobrevivência. Trabalho desenvolvido pela Comissão Permanente de Assuntos Econômicos e Tarifários do CONET. Capturado em 14 de set. de 1999. Online. Disponível na Internet <http://www.ntc.org.br/repasse.htm>
- REZEK, J.F. **Direito internacional público - curso elementar.** 5 ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 1995. p. 329-333.
- RIBEIRO, Paulo de Assis. **Estrutura, economia e política dos transportes.** Brasília: Ministério da Educação e Cultura, 1956. p. 146-150; p. 164-216.
- SANDRONI, Paulo. **Novo dicionário de economia.** São Paulo: Best Seller, 1994.
- SAYAD, João. Crescimento não traz felicidade. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 07 jun. 1999.
- SCIARRETTA, Toni. Passagens aéreas podem subir 10,8%. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 19 mar. 1999, c.2., p.1
- SUCURSAL do Rio. EUA querem liberalizar o espaço aéreo. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 21 out. 1999, c.6, p.2
- TAVARES, Maria da Conceição: O Brasil e instabilidade estrutural. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 04 dez. 1994. Especial para Folha.
- VARIG e Rio Sul iniciam nova era. Capturado em 11 fev. 1999. Online. Disponível na Internet <http://www.gazetadorio.com.br/sdu/varig.htm>.
- VENDAS da Varig cresce em 4%. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 22 abr. 1999. c.Economia. p.16

ANEXOS

EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE ÂMBITO NACIONAL
PRINCIPAIS INDICADORES

TOTAL DAS EMPRESAS

DISCRIMINAÇÃO	UN	JAN/MAR 98	JAN/MAR 99	VAR(%)	DISCRIMINAÇÃO	UN	JAN/MAR 98	JAN/MAR 99	VAR(%)
TRANSBRASIL					VASP				
Cobertura Financeira	%	92,52	76,17	-17,67	Cobertura Financeira	%	111,07	89,63	-19,31
Lucratividade	%	-8,09	-31,29	286,86	Lucratividade	%	9,97	-11,57	-216,10
Aproveitamento Pax	%	54,64	53,68	-1,76	Aproveitamento Pax	%	60,40	50,52	-16,35
Custo ass. km	R\$	0,0816	0,0975	19,38	Custo ass. km	R\$	0,0793	0,0845	6,59
Yield pax. km	R\$	0,1382	0,1383	0,04	Yield pax. km	R\$	0,1459	0,1500	2,83
Break-even	%	59,06	70,48	19,33	Break-even	%	54,38	56,37	3,66
VARIG					ITAPEMIRIM				
Cobertura Financeira	%	100,48	99,53	-0,94	Cobertura Financeira	%	158,18	75,15	-52,49
Lucratividade	%	0,48	-0,47	-198,67	Lucratividade	%	36,78	-33,06	-189,89
Aproveitamento Pax	%	65,11	65,37	0,40	Aproveitamento	%	56,02	72,37	29,19
Custo ass. km	R\$	0,0855	0,1060	24,07	Custo ton. km	R\$	0,1979	0,3770	90,55
Yield pax. km	R\$	0,1319	0,1615	22,41	Yield ton. km	R\$	0,5587	0,3915	-29,92
Break-even	%	64,80	65,68	1,36	Break-even	%	35,42	96,30	171,92
MERIDIONAIS					INDÚSTRIA				
Cobertura Financeira	%	119,30	81,29	-31,85	Cobertura Financeira	%	102,84	93,35	-9,23
Lucratividade	%	16,18	-23,01	-242,25	Lucratividade	%	2,76	-7,13	-358,53
Aproveitamento Pax	%	57,41	44,47	-22,54	Aproveitamento Pax	%	62,21	58,98	-5,20
Custo ass. km	R\$	0,0689	0,0747	8,43	Custo ass. km	R\$	0,0833	0,0983	17,94
Yield pax. km	R\$	0,1431	0,1365	-4,61	Yield pax. km	R\$	0,1377	0,1555	12,93
Break-even	%	48,12	54,70	13,67	Break-even	%	60,50	63,18	4,44

GLOSSÁRIO

- **Resultado Operacional:** É a diferença entre o total da receita operacional e o total do custo operacional.
- **Cobertura Financeira:** É a relação entre as receitas e os custos da empresa.
= [Receita Operacional (:) Custo Operacional] (x) 100
- **Lucratividade:** É a relação entre o resultado e a receita da empresa.
= [Resultado (:) Receita Total] (x) 100
- **Custo Ass.Km:** Total de Custos e Despesas (:) Ass.Km Oferecidos.
- **Yield Pax.Km:** Receita unitária = Receita Total (:) Pax.Km Transportado.
- **Break-Even:** (Ponto de Equilíbrio) Aproveitamento acima do qual a empresa passa a ter lucro.
= [Custo Ass.Km (:)Yield Pax.Km] (x) 100
ou
= [Aproveitamento (:) Cobertura Financeira] (x) 100
- **Aproveitamento:** Percentual de ocupação dos equipamentos.
= [Pax.Km Transportado Pago (:) Ass.Km Oferecido] (x) 100