

ARTIGO

Saudades da Panair?



Não muito tempo atrás, as empresas brasileiras de aviação eram quebradas.

Deviam combustível, taxas aeroportuárias, não pagavam direitos trabalhistas, entre outras coisas.

Eram absolutamente falidas. Dependiam de decisões judiciais acerca do impacto de planos econômicos para ganhar algum e tentar zerar as suas contas.

Essa era a realidade de grandes empresas como a Varig, Transbrasil, Vasp e de outras que sumiram na poeira do tempo.

Hoje em dia a situação é outra. As principais empresas aéreas brasileiras não devem nada a ninguém. Não estão penduradas em dinheiro público.

Nem estão em atraso nas taxas aeroportuárias nem no pagamento do combustível. Voam aeronaves novas e estão entre as melhores companhias aéreas do mundo.

No entanto, apesar dessa invejável situação, o governo está jogando contra e parece desejar a volta ao passado.

Em vários aspectos, o quadro não é dos melhores. No tocante à infra-estrutura, desde a crise do apagão aéreo (setembro de 2006), nenhum metro de pista foi construído no triângulo Brasília – Rio – São Paulo.

Pelo contrário, agora querem acabar com o aeroporto de Campo de Marte e deslocar a aviação geral – a segunda do mundo – para sabe-se lá Deus aonde.

Houve, ainda, por conta dos acidentes, interpretações equivocadas do volume de pousos e decolagens nos aeroportos. Temos a situação paradoxal de ter o Aeroporto de Congonhas subutilizado.

Porque acabar com um aeroporto em uma situação onde temos aeroportos de menos e tráfego aéreo demais?

Em condições normais, o volume de passageiros na aviação deve crescer cerca de 8% ao ano nos próximos anos.

Significa que os aviões terão que aumentar a oferta de assentos em quase cinquenta por cento nos próximos cinco anos.

Em muitos países as empresas aéreas e a aviação são tratadas de forma estratégica. Tanto pelo aspecto militar quanto geopolítico e comercial.

Daf o governo norte americano ter injetado milhões de dólares nas empresas aéreas e manter programas de apoio e incentivo às mesmas.

No Brasil, além das empresas não terem subsídios nem políticas de estímulo, a visão estratégica da aviação foi perdida com o fim do Departamento de Aviação Civil (DAC).

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) funciona de forma errática e inconsistente. Age mais como se fosse uma agência do consumidor do que do setor aéreo, o que é um grave equívoco.

Duas medidas recentes foram muito ruins para o setor e mereceu uma inédita condenação unânime dos sindicatos de empresas e de trabalhadores.

A questão da política tarifária de vôos internacionais, que é tanto contra as empresas nacionais quanto contra o turismo interno.

Agora, a partir de uma audiência pública virtual, a ANAC baixou uma resolução – a de número 113 – que prejudica as empresas aéreas nos aeroportos e despreza a aviação geral, base da formação de pilotos e mecânicos da aviação comercial.

A norma estabelece critérios e procedimentos para a alocação de áreas aeroportuárias.

O Brasil de hoje tem pretensões de ser reconhecido como potência mundial. Um dos vetores das grandes potências é a presença de empresas aéreas de bandeira em escala mundial.

É o caso dos Estados Unidos, França, Alemanha, Canadá, Rússia, entre outros. Mesmo países minúsculos, como os Emirados Árabes, investem pesado na aviação.

No Brasil, falta ao governo visão estratégica sobre o setor. Parece que temos saudades dos tempos que as empresas eram quebradas, deviam muito e a todos.

Não é o que queremos para o Brasil. A ANAC deveria ser a primeira a se preocupar com isso.

Murillo de Aragão é cientista político, advogado e jornalista

Receba este blog

Permalink

Envie

- Compartilhe:
- **Del.icio.us**
- **Digg**
- **Technorati**
- **Stumble Upon!**

Comente Ler comentários (19)