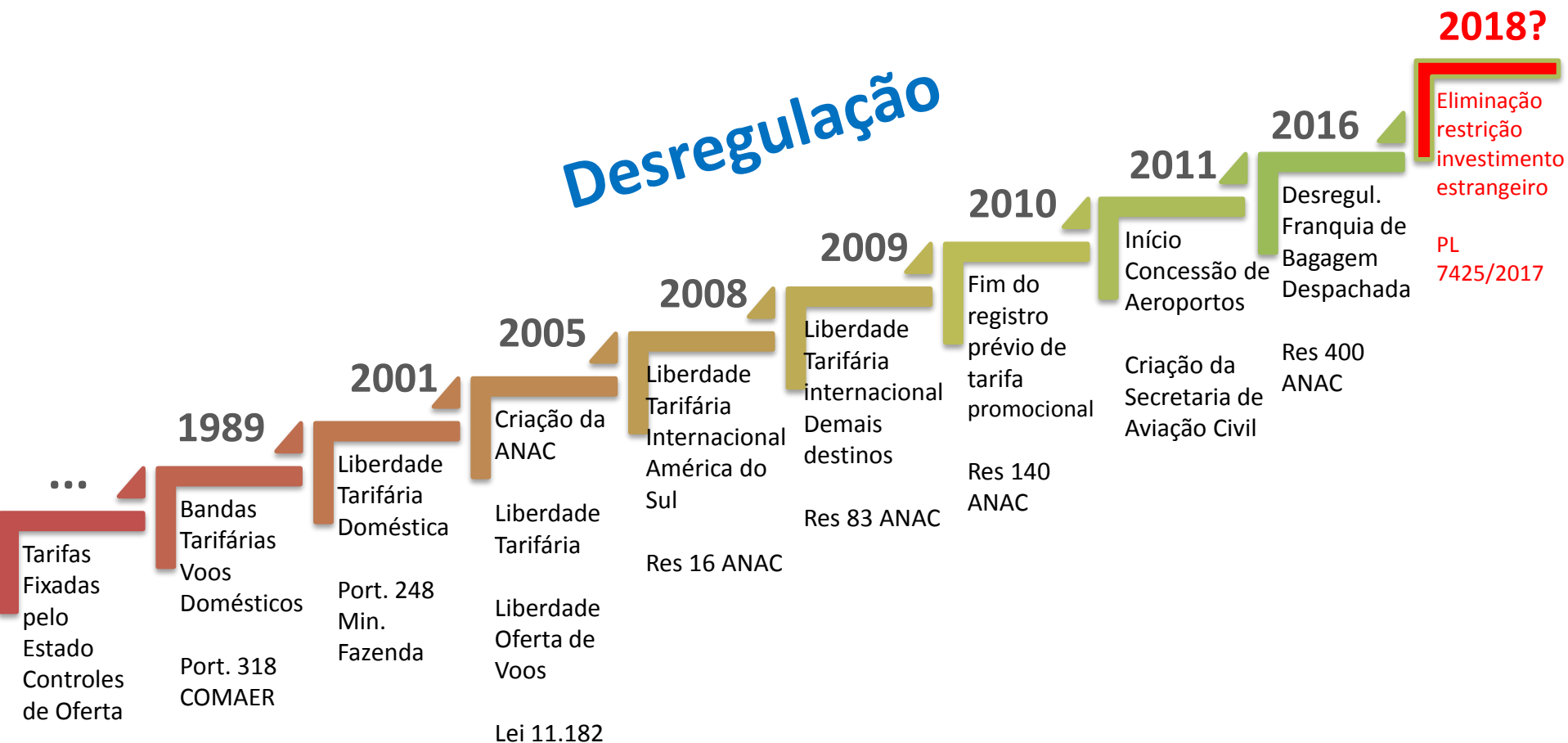




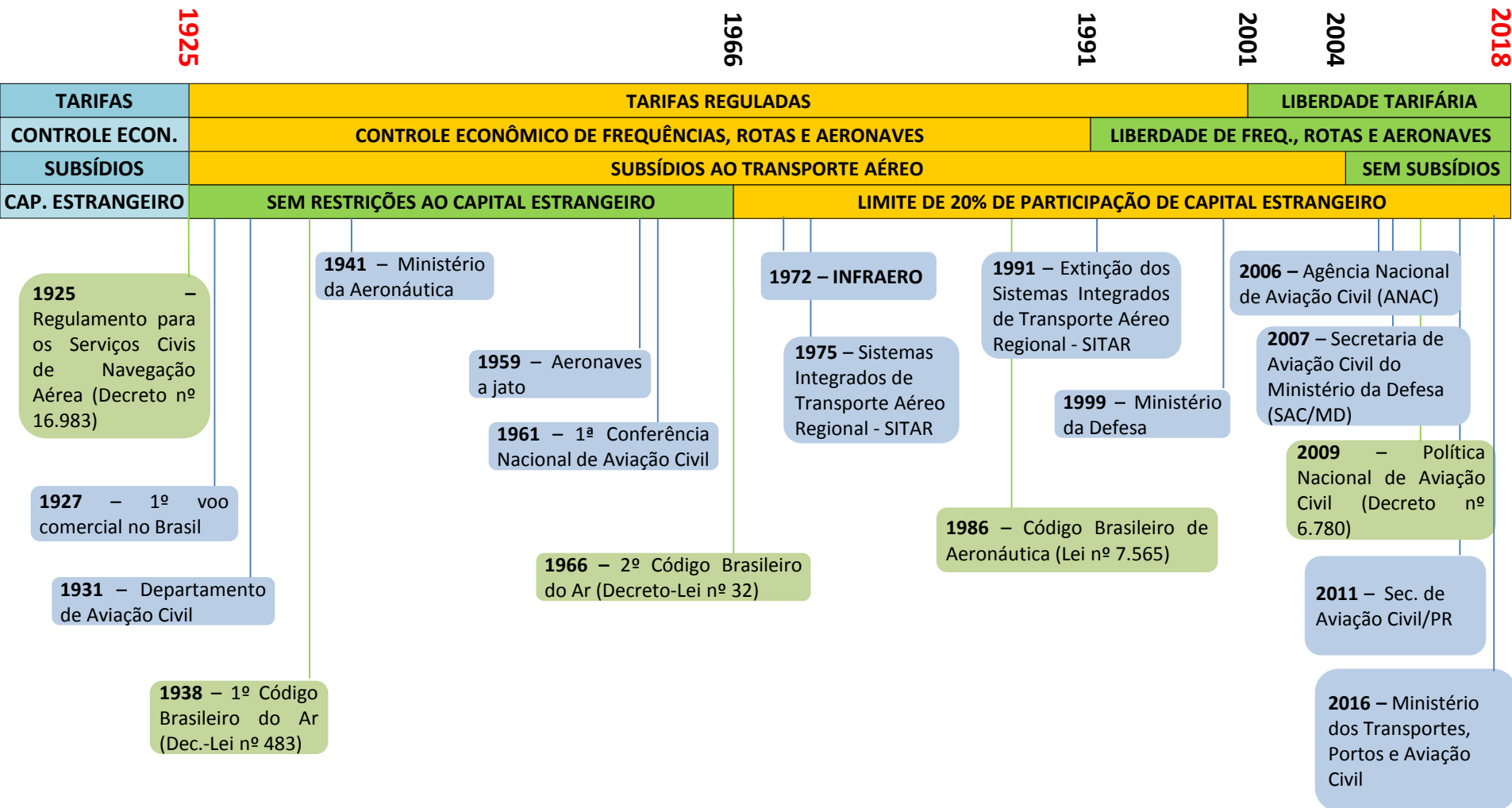
Secretaria Nacional de Aviação Civil – MTPA

Audiência Pública

Desregulação



CRONOLOGIA DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL



AVIAÇÃO *Gol e Nacional, empresas aéreas estreantes, prometem viagem segura e barata em troca de comida de bordo requeentada*

“Aeropovo” quer decolar com meia tarifa

ADRIANA MATTOS
RICARDO GRINBAUM
DA REPORTAGEM LOCAL

Vai começar a revoada oficial das “aeropovo” no Brasil. Trata-se de empresas que pretendem ganhar o mercado até agora fechado das grandes companhias aéreas por meio da oferta de passagens muito baratas.

Gol e Nacional dizem que podem oferecer preços melhores do que os da Varig, Vasp, Transbrasil, TAM ou Rio Sul porque têm custos baixos e são menos endividadas. As novatas querem repetir no Brasil a experiência de sucesso de companhias barateiras nos EUA e na Europa, conhecidas como “people’s airlines”.

Seu desafio é convencer os clientes de que com tarifas baixas

os clientes vão perder apenas “lasanhas requeentadas” no jantar dos voos —as viagens seriam seguras e não mais impontuais que as das demais companhias.

“Um quarto do faturamento das companhias aéreas tradicionais vai para o pagamento de dívidas, mas nós começamos do zero”, diz David Barioni Neto, ex-diretor da Vasp e vice-presidente técnico da Gol, que faz seu voo inaugural no dia 15 deste mês.

Como promoção de largada, a Gol oferece bilhetes como o de São Paulo para Belo Horizonte por R\$ 129 —R\$ 259 pela Varig (só ida). A Nacional quer ser tão popular que parcela o bilhete em 12 meses e aceita cheques pré-datados na compra de passagens de São Paulo para o Nordeste.

“Essa é uma notícia dos sonhos.

Além de as empresas de transporte regular não darem conta do crescimento do turismo, as novas companhias trazem mais concorrência ao mercado”, diz Caio Carvalho, presidente da Embratur.

As companhias tradicionais não anunciaram se vão dar descontos para enfrentar a concorrência. Segundo a Folha apurou, empresas estudam entrar na Justiça para impedir que a Gol e a Nacional usem aeroportos centrais como o de Congonhas, em São Paulo.

Outras 20 companhias foram criadas nos últimos três anos para tentar ganhar os passageiros usando o mesmo apelo: bilhetes aéreos com tarifas mais atraentes.

São as chamadas “charteiras”, que trabalham por fretamento, principalmente em pacotes turísticos que incluem hotel e traslado.

Nesse tipo de voo, o passageiro compra um bilhete com desconto, mas perde a passagem se chegar atrasado ao aeroporto ou precisar mudar o dia da viagem.

Grifes tradicionais como TAM ou Rio Sul também atuam como “charteiras” além de sua atividade em linhas regulares. Mas nomes desconhecidos como Fly, Brasil Rodaéreo (BRA) e Via Brasil estão surgindo no balcão de check-in dos voos fretados.

Um voo “charter” entre o Rio e São Paulo pela Fly sai por R\$ 49, enquanto um bilhete em voo regular pela TAM ou pela Varig custa R\$ 208. A Fly começou a voar em 1998 transportando 2.000 passageiros por mês. Hoje, atende 21 mil pessoas a cada mês e já está com todos os assentos reservados em seus voos deste mês.

O próximo passo é deixar de ser apenas “charteira”. A Fly pediu licença ao DAC para se tornar uma companhia de voos regulares.

“Começamos devagar e chegamos aqui daquele jeitinho: na base do namoro, da paquera”, diz Ricardo Burger, um dos donos da empresa. Seu pai, Sérgio Burger, foi piloto da FAB (Força Aérea Brasileira) e diretor do DAC.

Em geral, as companhias vêm de grupos com muito dinheiro em caixa. São empresas que decidiram diversificar suas atividades num filão novo, pouco explorado. Acreditam que o brasileiro vai trocar o ônibus pelo avião nas viagens de longa distância.

A Nacional é do grupo de Aramis Maia, sobrinho de Tião Maia, grande pecuarista brasileiro que toca seus negócios na Austrália. Já

a Gol pertence ao grupo Áurea, do “seo” Nenê Constantino, dono de uma das principais companhias de ônibus do país, com faturamento de R\$ 1 bilhão por ano.

Mas o principal desafio dessas novas companhias não é financeiro. Elas precisam ganhar a confiança do consumidor e provar que são tão —ou mais— seguras do que as empresas tradicionais.

As novas companhias trabalham, em geral, com mecânicos próprios para a manutenção diária das aeronaves e têm acordos com empresas tradicionais para as revisões preventivas. “Somos submetidos a controles mais rigorosos do que outras companhias porque temos auditoria até das empresas que arrendam os aviões”, argumenta Júlio Perotti, diretor-executivo da Nacional.

Luiz Bettencourt/Folha Imagem

AVIAÇÃO Gol e Nacional, empresas aéreas estreantes, prometem viagem segura e barata em troca de comida de bordo requentada

“Aeropovo” quer decolar com meia tarifa

ADRIANA MATTOS
RICARDO GRINBAUM
DA REPORTAGEM LOCAL

Vai começar a revoada oficial das “aeropovo” no Brasil. Trata-se de empresas que pretendem ganhar o mercado até agora fechado das grandes companhias aéreas por meio da oferta de passagens muito baratas.

Gol e Nacional dizem que podem oferecer preços melhores do que os da Varig, Vasp, Transbrasil, TAM ou Rio Sul porque têm custos baixos e são menos endividadas. As novatas querem repetir no Brasil a experiência de sucesso de companhias barateiras nos EUA e na Europa, conhecidas como “people’s airlines”.

Seu desafio é convencer os clientes de que com tarifas baixas

Vai começar a revoada oficial das “aeropovo” no Brasil. Trata-se de empresas que pretendem ganhar o mercado até agora fechado das grandes companhias aéreas por meio da oferta de passagens muito baratas.

São Paulo para Belo Horizonte por R\$ 129 — R\$ 259 pela Varig (só ida). A Nacional quer ser tão popular que parcela o bilhete em 12 meses e aceita cheques pré-datados na compra de passagens de São Paulo para o Nordeste.

“Essa é uma notícia dos sonhos.

criadas nos últimos três anos para tentar ganhar os passageiros usando o mesmo apelo: bilhetes aéreos com tarifas mais atraentes.

São as chamadas “charteiras”, que trabalham por fretamento, principalmente em pacotes turísticos que incluem hotel e traslado.

tipo de voo, o passageiro a um bilhete com desconto perde a passagem se chegado ao aeroporto ou preguiçar o dia da viagem.

Sul também atuam como “charteiras” além de sua atividade regular. Mas nomes conhecidos como Fly, Brasil éreco (BRA) e Via Brasil esgindo no balcão de check-vãos fretados.

voo “charter” entre o Rio e

ulo pela Fly sai por R\$ 49, enquanto um bilhete em voo regular pela TAM ou pela Varig custa R\$ 208. A Fly começou a voar em 1998 transportando 2.000 passageiros por mês. Hoje, atende 21 mil pessoas a cada mês e já está com todos os assentos reservados em seus voos deste mês.

O próximo passo é deixar de ser apenas “charteira”. A Fly pediu licença ao DAC para se tornar uma companhia de voos regulares.

“Começamos devagar e chegamos aqui daquele jeitinho: na base do namoro, da paquera”, diz Ricardo Burger, um dos donos da empresa. Seu pai, Sérgio Burger, foi piloto da FAB (Força Aérea Brasileira) e diretor do DAC.

Em geral, as companhias vêm de grupos com muito dinheiro em caixa. São empresas que decidiram diversificar suas atividades num filão novo, pouco explorado. Acreditam que o brasileiro vai trocar o ônibus pelo avião nas viagens de longa distância.

A Nacional é do grupo de Aramis Maia, sobrinho de Tião Maia, grande pecuarista brasileiro que toca seus negócios na Austrália. Já

a Gol pertence ao grupo Áurea, do “seo” Nenê Constantino, dono de uma das principais companhias de ônibus do país, com faturamento de R\$ 1 bilhão por ano.

Mas o principal desafio dessas novas companhias não é financeiro. Elas precisam ganhar a confiança do consumidor e provar que são tão —ou mais— seguras do que as empresas tradicionais.

As novas companhias trabalham, em geral, com mecânicos próprios para a manutenção diária das aeronaves e têm acordos com empresas tradicionais para as revisões preventivas. “Somos submetidos a controles mais rigorosos do que outras companhias porque temos auditoria até das empresas que arrendam os aviões”, argumenta Júlio Perotti, diretor-executivo da Nacional.

Luiz Bettencourt/Folha Imagem

AVIAÇÃO Gol e Nacional, empresas aéreas estreantes, prometem viagem segura e barata em troca de comida de bordo requeentada

“Aeropovo” quer decolar com meia tarifa

ADRIANA MATTOS
RICARDO GRINBAUM
DA REPORTAGEM LOCAL

Vai começar a revoada oficial das “aeropovo” no Brasil. Trata-se de empresas que pretendem ganhar o mercado até agora fechado das grandes companhias aéreas por meio da oferta de passagens muito baratas.

Gol e Nacional dizem que podem oferecer preços melhores do que os da Varig, Vasp, Transbrasil, TAM ou Rio Sul porque têm custos baixos e são menos endividadas. As novatas querem repetir no Brasil a experiência de sucesso de companhias barateiras nos EUA e na Europa, conhecidas como “people’s airlines”.

Seu desafio é convencer os clientes de que com tarifas baixas

os clientes vão perder apenas “lasanhas requeentadas” no jantar dos voos —as viagens seriam seguras e não mais impontuais que as das demais companhias.

“Um quarto do faturamento das companhias aéreas tradicionais vai para o pagamento de dívidas, mas nós começamos do zero”, diz David Barioni Neto, ex-diretor da Vasp e vice-presidente técnico da Gol, que faz seu voo inaugural no dia 15 deste mês.

Como promoção de largada, a Gol oferece bilhetes como o de São Paulo para Belo Horizonte por R\$ 129 —R\$ 259 pela Varig (só ida). A Nacional quer ser tão popular que parcela o bilhete em 12 meses e aceita cheques pré-datados na compra de passagens de São Paulo para o Nordeste.

“Essa é uma notícia dos sonhos.

Além de as empresas de transporte regular não darem conta do crescimento do turismo, as novas companhias trazem mais concorrência ao mercado”, diz Caio Car-

Nesse tipo de voo, o passageiro compra um bilhete com desconto, mas perde a passagem se chegar atrasado ao aeroporto ou precisar mudar o dia da viagem.

Como promoção de largada, a Gol oferece bilhetes como o de São Paulo para Belo Horizonte por R\$ 129 —R\$ 259 pela Varig (só ida). A Nacional quer ser tão popular que parcela o bilhete em 12 meses e aceita cheques pré-datados na compra de passagens de São Paulo para o Nordeste.

O próximo passo é deixar de ser apenas “charteira”. A Fly pediu licença ao DAC para se tornar uma companhia de voos regulares.

“Começamos devagar e chegamos aqui daquele jeitinho: na base do namoro, da paquera”, diz Ricardo Burger, um dos donos da empresa. Seu pai, Sérgio Burger, foi piloto da FAB (Força Aérea Brasileira) e diretor do DAC.

Em geral, as companhias vêm de grupos com muito dinheiro em caixa. São empresas que decidiram diversificar suas atividades num filão novo, pouco explorado. Acreditam que o brasileiro vai trocar o ônibus pelo avião nas viagens de longa distância.

A Nacional é do grupo de Aramis Maia, sobrinho de Tião Maia, grande pecuarista brasileiro que toca seus negócios na Austrália. Já

a Gol pertence ao grupo Áurea, do “seo” Nenê Constantino, dono de uma das principais companhias de ônibus do país, com faturamento de R\$ 1 bilhão por ano.

Mas o principal desafio dessas novas companhias não é financeiro. Elas precisam ganhar a confiança do consumidor e provar que são tão —ou mais— seguras do que as empresas tradicionais.

As novas companhias trabalham, em geral, com mecânicos próprios para a manutenção diária das aeronaves e têm acordos com empresas tradicionais para as revisões preventivas. “Somos submetidos a controles mais rigorosos do que outras companhias porque temos auditoria até das empresas que arrendam os aviões”, argumenta Júlio Perotti, diretor-executivo da Nacional.

2001 → 2017

R\$ 129 → R\$ 374

R\$ 259 → R\$ 751

Luiz Bettencourt/Folha Imagem

AVIAÇÃO Gol e Nacional, empresas aéreas estreantes, prometem viagem segura e barata em troca de comida de bordo requeentada

“Aeropovo” quer decolar com meia tarifa

ADRIANA MATTOS
RICARDO GRINBAUM
DA REPORTAGEM LOCAL

Vai começar a revoada oficial das “aeropovo” no Brasil. Trata-se de empresas que pretendem ganhar o mercado até agora fechado das grandes companhias aéreas por meio da oferta de passagens muito baratas.

Gol e Nacional dizem que podem oferecer preços melhores do que os da Varig, Vasp, Transbrasil, TAM ou Rio Sul porque têm custos baixos e são menos endividadas. As novatas querem repetir no Brasil a experiência de sucesso de companhias barateiras nos EUA e na Europa, conhecidas como “people’s airlines”.

Seu desafio é convencer os clientes de que com tarifas baixas

os clientes vão perder apenas “lasanhas requeentadas” no jantar dos vôos —as viagens seriam seguras e não mais impontuais que as das demais companhias.

“Um quarto do faturamento das companhias aéreas tradicionais vai para o pagamento das refeições, mas nós começamos a requeentar”, diz David Barioni Nogueira, diretor da Vasp e vice-presidente técnico da Gol, que faz sua inauguração no dia 15 deste mês.

Como promoção de lançamento, a Gol oferece bilhetes com desconto para São Paulo para Belo Horizonte por R\$ 129 —R\$ 259 pelo trecho (só ida). A Nacional quer atrair o público popular que parcela o bilhete em 12 meses e aceita cheques. A Gol também está vendendo bilhetes para São Paulo para o Nordeste. “Essa é uma notícia dos

Além de as empresas de transporte regular não darem conta do crescimento do turismo, as novas companhias trazem mais concorrência.

Nesse tipo de vôo, o passageiro compra um bilhete com desconto, mas perde a passagem se chegar atrasado ao aeroporto ou pre-

Em geral, as companhias vêm de grupos com muito dinheiro em caixa. São empresas que decidiram diversificar suas atividades num filão novo, pouco explorado. Acreditam que o brasileiro vai trocar o ônibus pelo avião nas viagens de longa distância.

O próximo passo é deixar de ser apenas “chateira”. A Fly pediu licença ao DAC para se tornar uma companhia de vôos regulares.

“Começamos devagar e chegamos aqui daquele jeitinho: na base do namoro, da paquera”, diz Ricardo Burger, um dos donos da empresa. Seu pai, Sérgio Burger, foi piloto da FAB (Força Aérea Brasileira) e diretor do DAC.

Em geral, as companhias vêm de grupos com muito dinheiro em caixa. São empresas que decidiram diversificar suas atividades num filão novo, pouco explorado. Acreditam que o brasileiro vai trocar o ônibus pelo avião nas viagens de longa distância.

A Nacional é do grupo de Aramis Maiba, sobrinho de Tião Maiba, grande pecuarista brasileiro que toca seus negócios na Austrália. Já

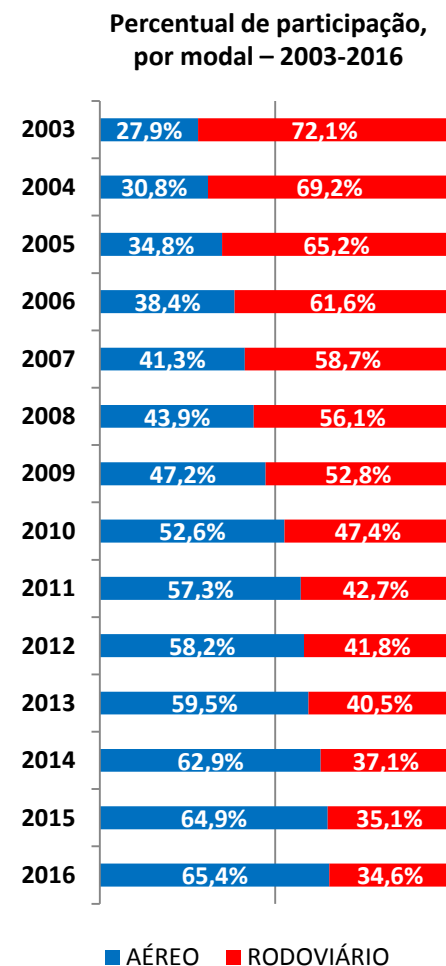
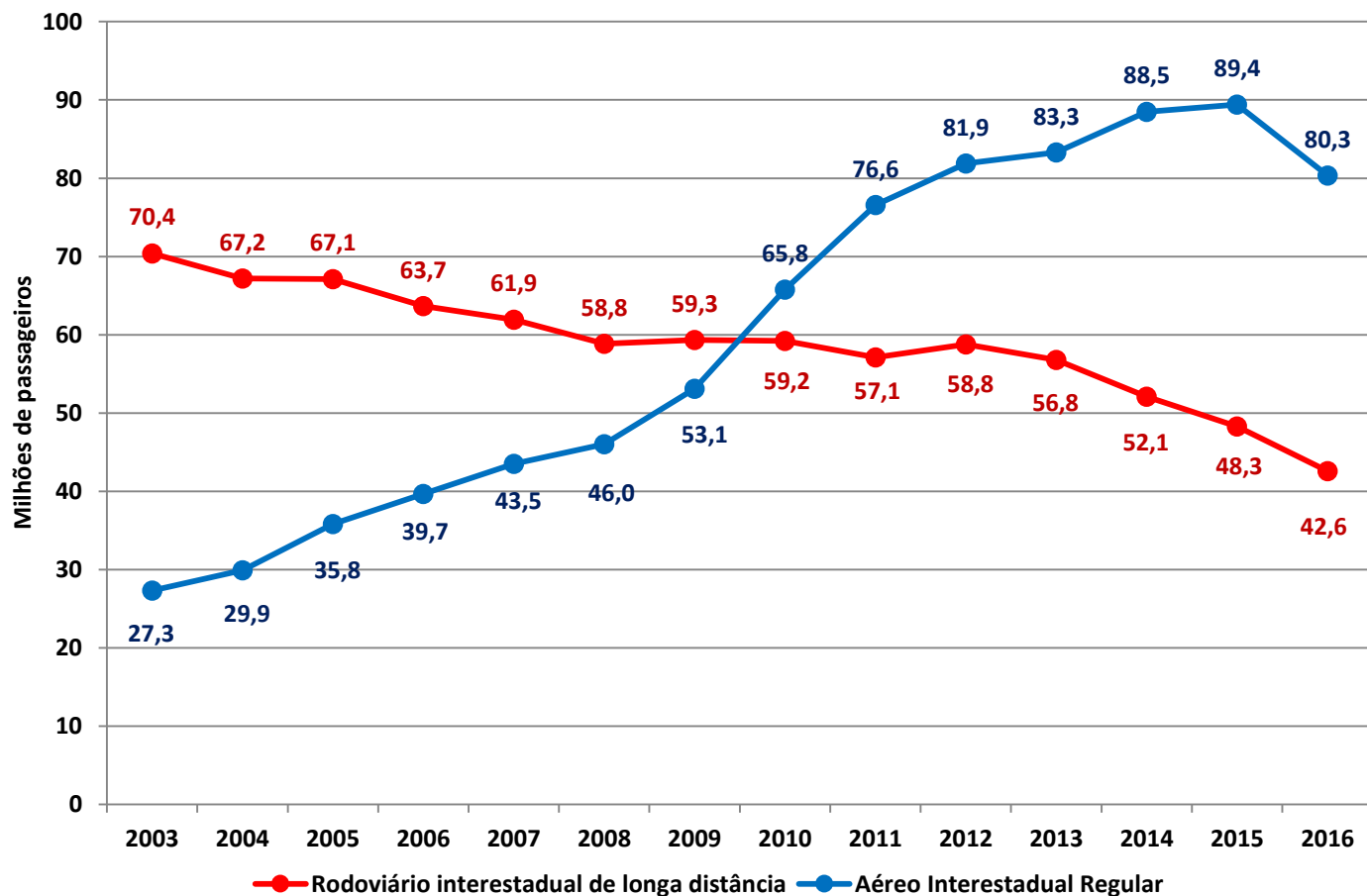
a Gol pertence ao grupo Áurea, do “seu” Nenê Constantino, dono de uma das principais companhias de ônibus do país, com faturamento de R\$ 1 bilhão por ano.

Mas o principal desafio dessas novas companhias não é financeiro. Elas precisam ganhar a confiança do consumidor e provar que são tão —ou mais— seguras do que as empresas tradicionais.

As novas companhias trabalham, em geral, com mecânicos próprios para a manutenção diária das aeronaves e têm acordos com empresas tradicionais para as revisões preventivas. “Somos submetidos a controles mais rigorosos do que outras companhias porque temos auditoria até das empresas que arrendam os aviões”, argumenta Júlio Perotti, diretor-executivo da Nacional.

Luiz Bettencourt/Folha Imagem

Evolução da quantidade de passageiros interestaduais de longa distância transportados pelos modais aéreo e rodoviário, 2003 a 2016 (em milhões)



TRANSPORTES Empresa anuncia desconto de 58% nas passagens em fevereiro e quer ultrapassar abatimentos de Gol e Nacional

Transbrasil reage a 'aeropovo' e corta tarifa

RICARDO GRINBAUM

DA REPORTAGEM LOCAL

A Transbrasil vai dar descontos de 58% no preço das passagens aéreas em todos os vôos nacionais em fevereiro. Essa é a primeira resposta de uma companhia aérea tradicional à chegada das empresas barateiras ao país.

Na semana passada, as novatas Gol e Nacional anunciaram tarifas entre 50% e 60% mais baixas do que as da Varig, TAM, Vasp, Transbrasil e Rio Sul. Agora, a Transbrasil promete ultrapassar a maioria dos abatimentos oferecidos pelas novas rivais.

Com a promoção, a Transbrasil vai oferecer bilhetes de São Paulo para Fortaleza por R\$ 286, contra R\$ 358 da Nacional. A tarifa mais baixa da TAM para Fortaleza sai por R\$ 408; a da Vasp custa R\$ 411 e a da Varig sai por R\$ 603. O bilhete da Transbrasil poderá ser

pago em três parcelas sem juros.

"Ficamos com os preços mais baixos do Brasil", diz Flávio Carvalho, vice-presidente executivo da Transbrasil. "O brasileiro pode voar com tarifas mais baixas com a segurança e o serviço de bordo de uma empresa tradicional."

A Transbrasil diz que não vai mudar o serviço de bordo. Um dos argumentos das companhias barateiras, as "aeropovo", para oferecer descontos é o fato de ser menores, menos endividadas e oferecerem serviço mais simples.

A promoção da Transbrasil será limitada ao mês de fevereiro. Todas as reservas ou compras dos bilhetes terão de ser feitas nos dias 12, 13 e 14 de janeiro, em lojas da companhia, em agências de viagem ou nos aeroportos.

"A chegada das companhias especializadas em descontos facilitou a realização de promoções", diz Carvalho. "Antes, se uma em-

presa fazia muitas promoções, era malvista pelos passageiros, como se fosse sinal de problemas."

Guerra tarifária

Varig, TAM, Vasp e Rio Sul ainda não reagiram oficialmente ao desembarque das companhias populares no Brasil e mantiveram suas tabelas de preços. Segundo a assessoria de imprensa da Varig, a empresa não pretende entrar numa guerra tarifária.

Para a Varig, a Gol, a Nacional e outras candidatas a companhias regulares, como a Fly, trabalham em outro espaço aéreo. Seria um mercado especializado em descontos para uma clientela de baixo poder aquisitivo.

A Varig diz que vai usar outra empresa do grupo para atuar nesse mercado. Trata-se da Rotatur, especializada em fretamento.

TAM e Vasp adotaram uma estratégia parecida, de evitar o con-

fronto direto com as novas concorrentes. Até porque as novas companhias são pequenas e, por enquanto, ainda não representam uma ameaça forte no mercado.

O anúncio da Transbrasil pode mudar esse quadro e trazer para a disputa comercial as outras companhias regulares. Mesmo assim, ninguém espera, por enquanto, que se repita a guerra tarifária que ocorreu em 1998.

"Estamos limitando nossa promoção a 15% dos lugares nos vôos", diz Flávio Carvalho. "As empresas estão esquentadas e não querem repetir a política suicida que ocorreu dois anos atrás."

As companhias, incluindo a Transbrasil, estão muito endividadas e temem que uma guerra tarifária pode agravar o problema. As empresas estão até pleiteando junto ao governo um aumento das tarifas aéreas sob o argumento que os custos subiram.

NOVA TEMPORADA DE DESCONTOS

Preços de passagens aéreas (só ida), em R\$

	São Paulo - Rio de Janeiro	São Paulo - Porto Alegre
Transbrasil	89	147
GOL	79	189
Vasp	125	210
TAM	125	210
Varig	184	308

Fontes: empresa e agências

Faremos uma política mais agressiva de preços, mas sem a guerra tarifária suicida de 1998

FLÁVIO CARVALHO
vice-presidente executivo da Transbrasil

Em 99, as empresas acabaram com a guerra tarifária. A nova concorrência é saudável

CAIO LUIZ DE CARVALHO
presidente da Embratur

TRANSPORTES Empresa anuncia desconto de 58% nas passagens em fevereiro e quer ultrapassar abatimentos de Gol e Nacional

Transbrasil reage a 'aeropovo' e corta tarifa

RICARDO GRINBAUM
DA REPORTAGEM LOCAL

A Transbrasil vai dar descontos de 58% no preço das passagens aéreas em todos os vôos nacionais em fevereiro. Essa é a primeira resposta de uma companhia aérea tradicional à chegada das empresas barateiras ao país.

Na semana passada, as novatas Gol e Nacional anunciaram tarifas entre 50% e 60% mais baixas do que as da Varig, TAM, Vasp, Transbrasil e Rio Sul. Agora, a Transbrasil promete ultrapassar a maioria dos abatimentos oferecidos pelas novas rivais.

Com a promoção, a Transbrasil vai oferecer bilhetes de São Paulo para Fortaleza por R\$ 286, contra R\$ 358 da Nacional. A tarifa mais baixa da TAM para Fortaleza sai por R\$ 408; a da Vasp custa R\$ 411 e a da Varig sai por R\$ 603. O bilhete da Transbrasil poderá ser

pago em três parcelas sem juros.

"Ficamos com os preços mais baixos do Brasil", diz Flávio Carvalho, vice-presidente executivo da Transbrasil. "O brasileiro pode voar com tarifas mais baixas com a segurança e o serviço de bordo de uma empresa tradicional."

A Transbrasil diz que não vai mudar o serviço de bordo. Um dos argumentos das companhias barateiras, as "aeropovo", para oferecer descontos é o fato de ser menores, menos endividadas e oferecerem serviço mais simples.

A promoção da Transbrasil será limitada ao mês de fevereiro. Todas as reservas ou compras dos bilhetes terão de ser feitas nos dias 12, 13 e 14 de janeiro, em lojas da companhia, em agências de viagem ou nos aeroportos.

"A chegada das companhias especializadas em descontos facilitou a realização de promoções", diz Carvalho. "Antes, se uma em-

"Ficamos com os preços mais baixos do Brasil", diz Flávio Carvalho, vice-presidente executivo da Transbrasil. "O brasileiro pode voar com tarifas mais baixas com a segurança e o serviço de bordo de uma empresa tradicional."

A Transbrasil diz que não vai mudar o serviço de bordo. Um dos argumentos das companhias barateiras, as "aeropovo", para oferecer descontos é o fato de ser menores, menos endividadas e oferecerem serviço mais simples.

Editoria de Arte/Folha Imagem

NOVA TEMPORADA DE DESCONTOS

Preços de passagens aéreas (só ida), em R\$

	São Paulo - Rio de Janeiro	São Paulo - Porto Alegre
Transbrasil	89	147
GOL	79	189
Vasp	125	210
TAM	125	210
Varig	184	308

Fontes: empresa e agências

Faremos uma política mais agressiva de preços, mas sem a guerra tarifária suicida de 1998

FLÁVIO CARVALHO
vice-presidente executivo da Transbrasil

Em 99, as empresas acabaram com a guerra tarifária. A nova concorrência é saudável

CAIO LUIZ DE CARVALHO
presidente da Embratur

AVIAÇÃO TAM estuda a oferta de grandes descontos; empresas tradicionais tentam barrar novatas nos maiores aeroportos do país

Gol decola sob o bombardeio das grandes



Para alguns passageiros, a escolha pelo voo foi feita pela empresa para a qual trabalham. Era o caso do especialista em segurança Marcos Menezes, 30. Ele elogiou o preço e o voo, mas lamentou a falta da refeição quente. "Pouparia tempo para mim. Agora vou ter de comer em algum lugar", disse.



A refeição não fez falta para o empresário Thales Leite, 42. Ele escolheu a Gol por curiosidade. "É preciso quebrar o oligopólio das empresas aéreas", afirmou. "Quando estou nos Estados Unidos, viajo de Jet Blue, que tem um sistema semelhante", disse.

tapeado contra a noiva.

Disputa nos corredores

O SNEA (Sindicato Nacional das Empresas de Aviação), que representa as grandes companhias, enviou recentemente ao DAC (Departamento de Aviação Civil) um documento em que não cita o nome da Gol, mas oferece argumentos para atacá-la.

No documento, o sindicato teria afirmado que os aeroportos mais centrais em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro (Congon-

do possivelmente o preço de um voo. Mas não posso dizer se vamos ou não sustentar a atual diferença de preços", diz Constantino.

Para ter sucesso, a Gol precisa dos aviões cheios, acima de 60% de ocupação, o que não aconteceu no seu dia de estreia. A nova empresa provocou ontem um alvoroço no aeroporto de Congonhas, com seu balcão de check-in alaranjado e seus funcionários vestidos com modelos despojados: calça preta e camisa branca.

Dentro dos aviões, porém, o

Em vez de "aeropovo", o voo inaugural da Gol, de Brasília para São Paulo, teve aparência de festa de família. Dos 136 lugares disponíveis, apenas 30 estavam ocupados. Sem contar quem tinha vínculo com a empresa, com a família Constantino e os jornalistas, havia apenas nove passageiros. Desses, a maioria era executivos ou empresários, com muitas horas de voo, quase todos viajando a serviço.

Voar só era novidade para

vez no domingo e pela segunda vez ontem: "A gente fica um pouco receosa na primeira vez, mas o avião é muito seguro."

A preocupação da empresa com uma eventual intranquilidade dos passageiros fez com que, pouco antes da decolagem, uma das comissárias anunciasse pelo sistema de som que o piloto, David Barioni Neto (ex-Vasp), tinha 25 anos de experiência. Também foi anunciado que a frota era "a mais jovem do

serviços refrigerantes, água, barras de cereais e amendoim como serviço de bordo.

"Oi gente"

Além da falta do serviço de bordo tradicional, a linguagem usada pelas comissárias para fazer os anúncios de praxe pelo sistema de som também é diferente, mais coloquial — "não esqueçam as bagagens de mão, hein", "sentiremos saudades". Na versão em inglês, o tradicional "ladies and gentlemen" foi



da Gol de Brasília para SP

gantes

nda viagem aérea

Para alguns passageiros, a escolha pelo voo foi feita pela empresa para a qual trabalham. Era o caso do especialista em segurança Marcos Menezes, 30. Ele elogiou o preço e o voo, mas lamentou a falta da refeição quente. "Pouparia tempo para mim. Agora vou ter de comer em algum lugar", disse. "O check in também foi um pouco confuso, mas é preciso dar um desconto, eles estão começando", disse.

A refeição não fez falta para o empresário Thales Leite, 42. Ele escolheu a Gol por curiosidade. "É preciso quebrar o oligopólio das empresas aéreas", afirmou.

TRANSPORTES Empresa anuncia desconto de 58% nas passagens em fevereiro e quer ultrapassar abatimentos de Gol e Nacional

Transbrasil reage a 'aeropovo' e corta tarifa

RICARDO GRINBAUM
DA REPORTAGEM LOCAL

pago em três parcelas sem juros.
"Ficamos com os preços mais baixos do Brasil", diz Flávio Car-

presa fazia muitas promoções, era malvista pelos passageiros, como se fosse sinal de problemas."

A Transbrasil vai de 58% no preço de aéreas em todos os v em fevereiro. Essa resposta de uma com tradicional à chegada das barateiras ao país.

Na semana passada Gol e Nacional anunci entre 50% e 60% m que as da Varig. Transbrasil e Rio S Transbrasil promete maioria dos abatime dos pelas novas rivais

Com a promoção, vai oferecer bilhetes para Fortaleza por R\$ 358 da Nacional, baixa da TAM para por R\$ 408; a da Vasp e a da Varig sai por R\$ 603. O bilhete da Transbrasil poderá ser

As companhias, incluindo a Transbrasil, estão muito endividadas e temem que uma guerra tarifária pode agravar o problema. As empresas estão até pleiteando junto ao governo um aumento das tarifas aéreas sob o argumento que os custos subiram.

tou a realização de promoções", diz Carvalho. "Antes, se uma em-

TAM e Vasp adotaram uma estratégia parecida, de evitar o con-

fronto direto com as novas concorrentes. Até porque as novas companhias são pequenas e, por enquanto, ainda não representam uma ameaça forte no mercado.

O anúncio da Transbrasil pode mudar esse quadro e trazer para a disputa comercial as outras companhias regulares. Mesmo assim, ninguém espera, por enquanto, que se repita a guerra tarifária que ocorreu em 1998.

"Estamos limitando nossa promoção a 15% dos lugares nos voos", diz Flávio Carvalho. "As empresas estão esquentadas e não querem repetir a política suicida que ocorreu dois anos atrás."

As companhias, incluindo a Transbrasil, estão muito endividadas e temem que uma guerra tarifária pode agravar o problema. As empresas estão até pleiteando junto ao governo um aumento das tarifas aéreas sob o argumento que os custos subiram.

NOVA TEMPORADA DE DESCONTOS

Preços de passagens aéreas (só ida), em R\$

	São Paulo - Rio de Janeiro	São Paulo - Porto Alegre
Transbrasil	89	147
GOL	79	189
Vasp	125	210
TAM	125	210
Varig	184	308

Fontes: empresa e agências

Faremos uma política mais agressiva de preços, mas sem a guerra tarifária suicida de 1998

FLÁVIO CARVALHO
vice-presidente executivo da Transbrasil

Em 99, as empresas acabaram com a guerra tarifária. A nova concorrência é saudável

CAIO LUIZ DE CARVALHO
presidente da Embratur

AVIAÇÃO TAM estuda a oferta de grandes descontos; empresas tradicionais tentam barrar novatas nos maiores aeroportos do país

Gol decola sob o bombardeio das grandes

ADRIANA MATTOS
RICARDO GRINBAUM
DA REPORTAGEM LOCAL

A Gol levantou vôo ontem pela primeira vez sob o bombardeio das grandes companhias aéreas nacionais. No mesmo dia em que a nova empresa de aviação inaugurava suas rotas, a TAM definia que vai oferecer consideráveis descontos para fazer frente à nova concorrência. A artilharia não para por aí: o sindicato que representa as líderes do setor já deixou claro ao DAC (Departamento de Aviação Civil) que quer as novas rotas longe das melhores rotas.

A TAM, empresa do comandante Rolim Amaro, é a segunda grande companhia aérea a partir para a guerra de preços com a novata. Na semana passada, a Transbrasil fez uma promoção-relâmpago oferecendo abatimentos de 58% no valor da tarifa para viagens em fevereiro.

"Para toda doença, temos um remédio. Só não decidimos qual a dose que vamos aplicar", afirma Rubel Thomas, diretor comercial internacional da TAM. "Mas que vamos, não há dúvida."

A grande preocupação das grandes empresas aéreas é a proposta da Gol de atuar no estilo das empresas barateiras internacionais — as "aeropovo" — tais como a norte-americana Southwest, que ganhou mercado com uma agressiva política de descontos.

Yurig TAM, Vasp, Transbrasil e Rio Sul dizem que não é viável manter tarifas entre 50% e 60% mais baixas do que as praticadas hoje, como promete a Gol. Mesmo acreditando que o projeto da Gol não é viável, as companhias tradicionais resolveram brigar no tapetão contra a novata.

Disputa nos corredores

O SNEA (Sindicato Nacional das Empresas de Aviação), que representa as grandes companhias, enviou recentemente ao DAC (Departamento de Aviação Civil) um documento em que não cita o nome da Gol, mas oferece argumentos para atacá-la.

No documento, o sindicato teria afirmado que os aeroportos mais centrais em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro (Congo-

quer reeditar uma velha regra que limita o uso desses aeroportos a empresas que concentrem, no máximo, 37% de seu movimento nesses pontos nobres do mercado de aviação. Para a Gol, esse seria um golpe forte. Praticamente todos os seus vôos partem de aeroportos centrais, ou seja, bem mais do que os 37%.

A Gol sabe que sua política de descontos só faz sentido nos aeroportos centrais porque, como sua margem de lucro é menor, depende da lotação de seus aviões. Quanto mais central o aeroporto, maior o movimento.

Manifesto feliz

"Esse documento é um manifesto infeliz", diz Constantino de Oliveira Júnior, presidente da Gol. "Eles estão defendendo a reserva de mercado e o estabelecimento de oligopólio para o setor."

Algumas companhias aéreas tradicionais já se deram por vencidas na briga nos corredores do DAC e acreditam que a Gol e outras candidatas a empresas regulares, como a Fly, não deixarão de usar os aeroportos centrais.

A disputa, então, será no preço e na qualidade. Na visão das companhias tradicionais, as promoções generosas da Gol têm vôo curto. As empresas apostam que, em pouco tempo, a novata vai perder o fôlego e subir as tarifas. A Gol garante que não. Em reunião realizada na semana passada, definiu que a temporada de descontos de até 60%, oferecidos como chamariz de inauguração, virou política permanente de preço.

A Gol admite, porém, uma grande ameaça no meio do caminho. "Se o combustível subir muito, vamos tentar repassar o mínimo possível para o preço da tarifa. Mas não posso dizer se vamos ou não sustentar a atual diferença de preços", diz Constantino.

Para ter sucesso, a Gol precisa dos aviões cheios, acima de 60% de ocupação, o que não aconteceu no seu dia de estreia. A nova empresa provocou ontem um alvoroço no aeroporto de Congonhas, com seu balcão de check-in alaranjado e seus funcionários vestidos com modelos despojados: calça preta e camisa branca.

Dentro dos aviões, porém, o



As comissárias Talita Preschadt (esq.) e Cecília Ferreira, que participaram ontem do vôo inaugural da Gol de Brasília para SP

Vôo inaugural leva só nove pagantes

Comissária, que era operadora de telemarketing, fez ontem a sua segunda viagem aérea

HUMBERTO MEDINA
ENVIADO ESPECIAL A SÃO PAULO

Em vez de "aeropovo", o vôo inaugural da Gol, de Brasília para São Paulo, teve aparência de festa de família. Dos 136 lugares disponíveis, apenas 30 estavam ocupados. Sem contar quem tinha vínculo com a empresa, com a família Constantino e os jornalistas, havia apenas nove passageiros. Desses, a maioria era executivos ou empresários, com muitas horas de vôo, quase todos viajando a serviço.

Voar só era novidade para

Grande do Sul, mandou currículo para a Gol pela Internet e foi selecionada. Voou pela primeira vez no domingo e pela segunda vez ontem: "A gente fica um pouco receosa na primeira vez, mas o avião é muito seguro."

A preocupação da empresa com uma eventual intranquilidade dos passageiros fez com que, pouco antes da decolagem, uma das comissárias anunciasse pelo sistema de som que o piloto, David Barioni Neto (ex-Vasp), tinha 25 anos de experiência. Também foi anunciado que a frota era "a mais jovem do

7h03. A viagem durou 1h27, com pouca turbulência. O pouso em Congonhas foi tranquilo. Foram servidos refrigerantes, água, barras de cereais e amendoim como serviço de bordo.

"Oi gente"

Além da falta do serviço de bordo tradicional, a linguagem usada pelas comissárias para fazer os anúncios de praxe pelo sistema de som também é diferente, mais coloquial — "não esqueçam as bagagens de mão, hein", "sentiremos saudades". Na versão em inglês, o tradicional " ladies and gentlemen" foi

Para alguns passageiros, a escolha pelo vôo foi feita pela empresa para a qual trabalham. Era o caso do especialista em segurança Marcos Menezes, 30. Ele elogiou o preço e o vôo, mas lamentou a falta da refeição quente. "Pouparia tempo para mim. Agora vou ter de comer em algum lugar", disse. "O check in também foi um pouco confuso, mas é preciso dar um desconto, eles estão começando", disse.

A refeição não fez falta para o empresário Thales Leite, 42. Ele escolheu a Gol por curiosidade. "É preciso quebrar o oligopólio das empresas aéreas", afirmou.

AVIAÇÃO TAM estuda a oferta de grandes descontos; empresas tradicionais tentam barrar novatas nos maiores aeroportos do país

Gol decola sob o bombardeio das grandes

ADRIANA MATTOS
RICARDO GRINBAUM
DA REPORTAGEM LOCAL

A Gol levantou vôo ontem pela primeira vez sob o bombardeio das grandes companhias aéreas nacionais. No mesmo dia em que a nova empresa de aviação inaugurava suas rotas, a TAM definia que vai oferecer consideráveis descontos para fazer frente à nova concorrência. A artilharia não para por aí: o sindicato que representa as líderes do setor já deixou claro ao DAC (Departamento de Aviação Civil) que quer as novatas longe das melhores rotas.

A TAM, empresa do comandante Rolim Amaro, é a segunda grande companhia aérea a partir para a guerra de preços com a novata. Na semana passada, a Transbrasil fez uma promoção-relâmpago oferecendo abatimentos de 58% no valor da tarifa para viagens em fevereiro.

"Para toda doença, temos um remédio. Só não decidimos qual a dose que vamos aplicar", afirma Rubel Thomas, diretor comercial internacional da TAM. "Mas que vamos, não há dúvida."

A grande preocupação das grandes empresas aéreas é a proposta da Gol de atuar no estilo das empresas barateiras internacionais — as "aeropovo" — tais como a norte-americana Southwest, que ganhou mercado com uma agressiva política de descontos.

Varig, TAM, Vasp, Transbrasil e Rio Sul dizem que não é viável manter tarifas entre 50% e 60% mais baixas do que as praticadas hoje, como promete a Gol. Mesmo acreditando que o projeto da Gol não é viável, as companhias tradicionais resolveram brigar no tapetão contra a novata.

Disputa nos corredores

O SNEA (Sindicato Nacional das Empresas de Aviação), que representa as grandes companhias, enviou recentemente ao DAC (Departamento de Aviação Civil) um documento em que não cita o nome da Gol, mas oferece argumentos para atacá-la.

No documento, o sindicato teria afirmado que os aeroportos mais centrais em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro (Congon-

has) quer reeditar uma velha regra que limita o uso desses aeroportos a empresas que concentrem, no máximo, 37% de seu movimento nesses pontos nobres do mercado de aviação. Para a Gol, esse seria um golpe forte. Praticamente todos os seus vôos partem de aeroportos centrais, ou seja, bem mais do que os 37%.

A Gol sabe que sua política de descontos só faz sentido nos aeroportos centrais porque, como sua margem de lucro é menor, depende da lotação de seus aviões. Quanto mais central o aeroporto, maior o movimento.

Manifesto feliz

"Esse documento é um manifesto infeliz", diz Constantino de Oliveira, diretor da Gol.

Varig, TAM, Vasp, Transbrasil e Rio Sul dizem que não é viável manter tarifas entre 50% e 60% mais baixas do que as praticadas hoje, como promete a Gol. Mesmo acreditando que o projeto da Gol não é viável, as companhias tradicionais resolveram brigar no tapetão contra a novata.

Para ter sucesso, a Gol precisa dos aviões cheios, acima de 60% de ocupação, o que não aconteceu no seu dia de estreia. A nova empresa provocou ontem um alvoroço no aeroporto de Congonhas, com seu balcão de check-in alaranjado e seus funcionários vestidos com modelos despojados: calça preta e camisa branca.

Dentro dos aviões, porém, o

festas de família. Dos 136 lugares disponíveis, apenas 30 estavam ocupados. Sem contar quem tinha vínculo com a empresa, com a família Constantino e os jornalistas, havia apenas nove passageiros. Desses, a maioria era executivos ou empresários, com muitas horas de vôo, quase todos viajando a serviço.

Voar só era novidade para

mas o avião é muito seguro.

A preocupação da empresa com uma eventual intranquilidade dos passageiros fez com que, pouco antes da decolagem, uma das comissárias anunciasse pelo sistema de som que o piloto, David Barioni Neto (ex-Vasp), tinha 25 anos de experiência. Também foi anunciado que a frota era "a mais jovem do

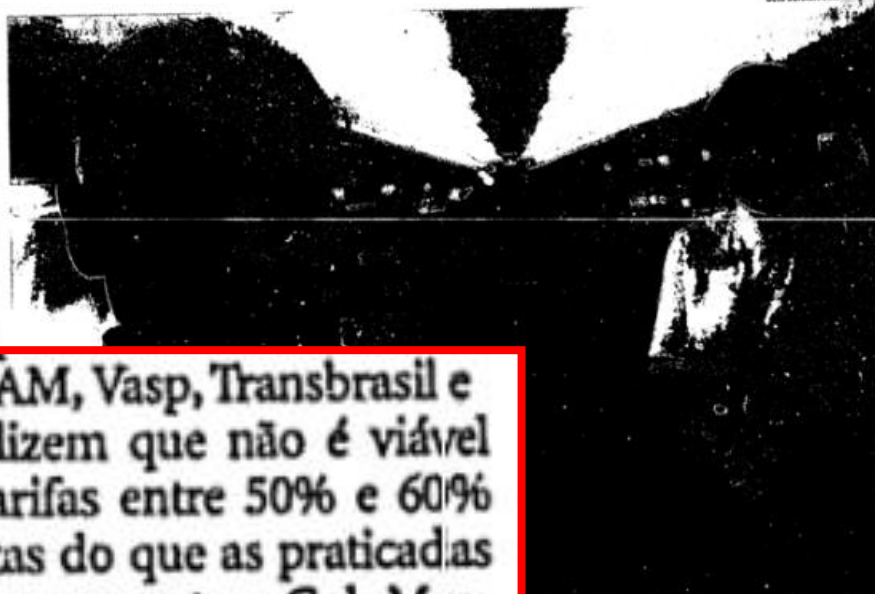
"Oi gente"

Além da falta do serviço de bordo tradicional, a linguagem usada pelas comissárias para fazer os anúncios de praxe pelo sistema de som também é diferente, mais coloquial — "não esqueçam as bagagens de mão, hein", "sentiremos saudades". Na versão em inglês, o tradicional "ladies and gentlemen" foi

Para alguns passageiros, a escolha pelo vôo foi feita pela empresa para a qual trabalham. Era o caso do especialista em segurança Marcos Menezes, 30. Ele elogiou o preço e o vôo, mas lamentou a falta da refeição quente. "Pouparia tempo para mim. Agora vou ter de comer em algum lugar", disse. "O check in também foi um pouco confuso, mas é preciso dar um desconto, eles estão começando", disse.

A refeição não fez falta para o empresário Thales Leite, 42. Ele escolheu a Gol por curiosidade. "É preciso quebrar o oligopólio das empresas aéreas", afirmou.

FESTA FAMILIAR



Beto Barata/Folha Imagens

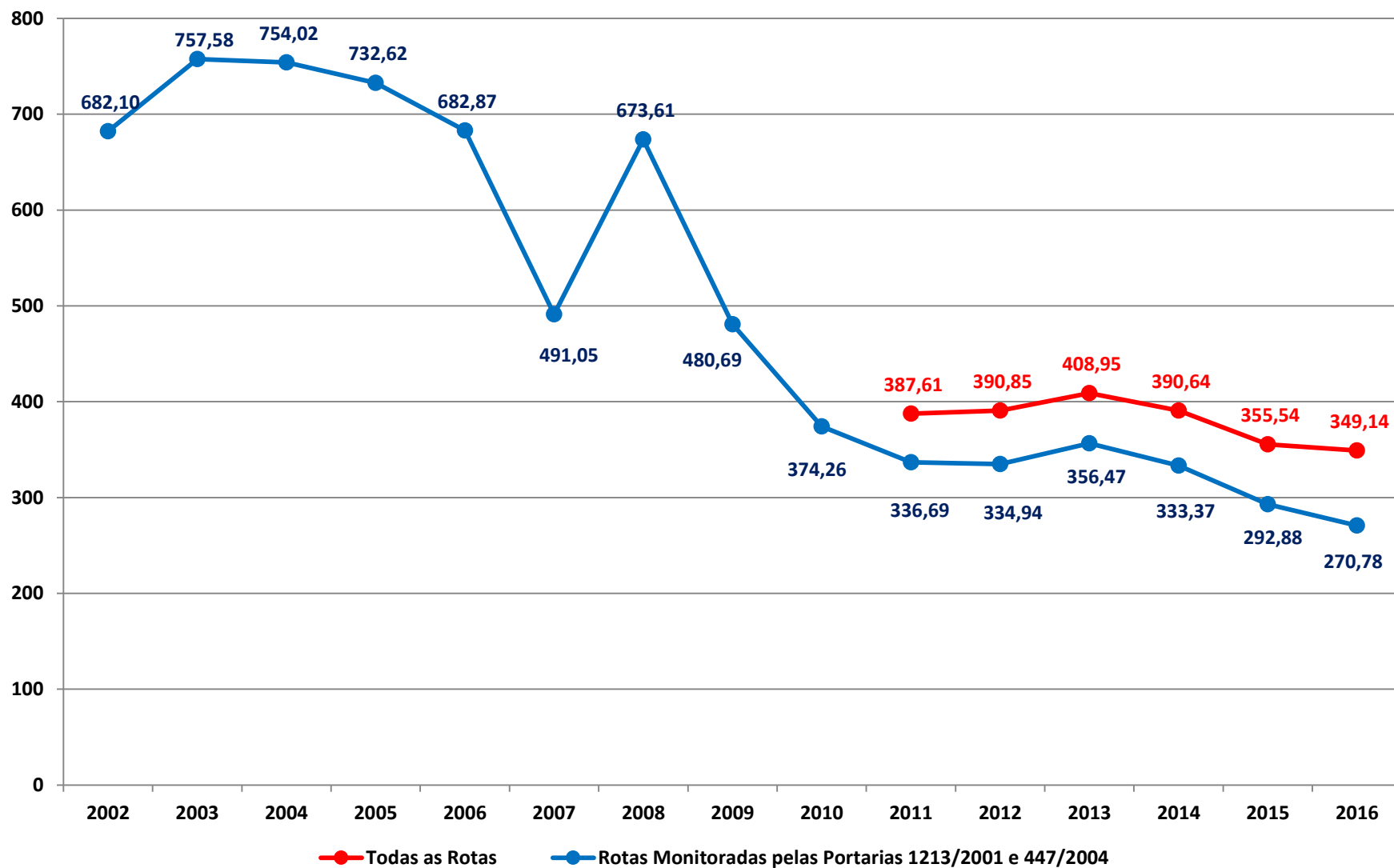
ontem do vôo inaugural da Gol de Brasília para SP

nove pagantes

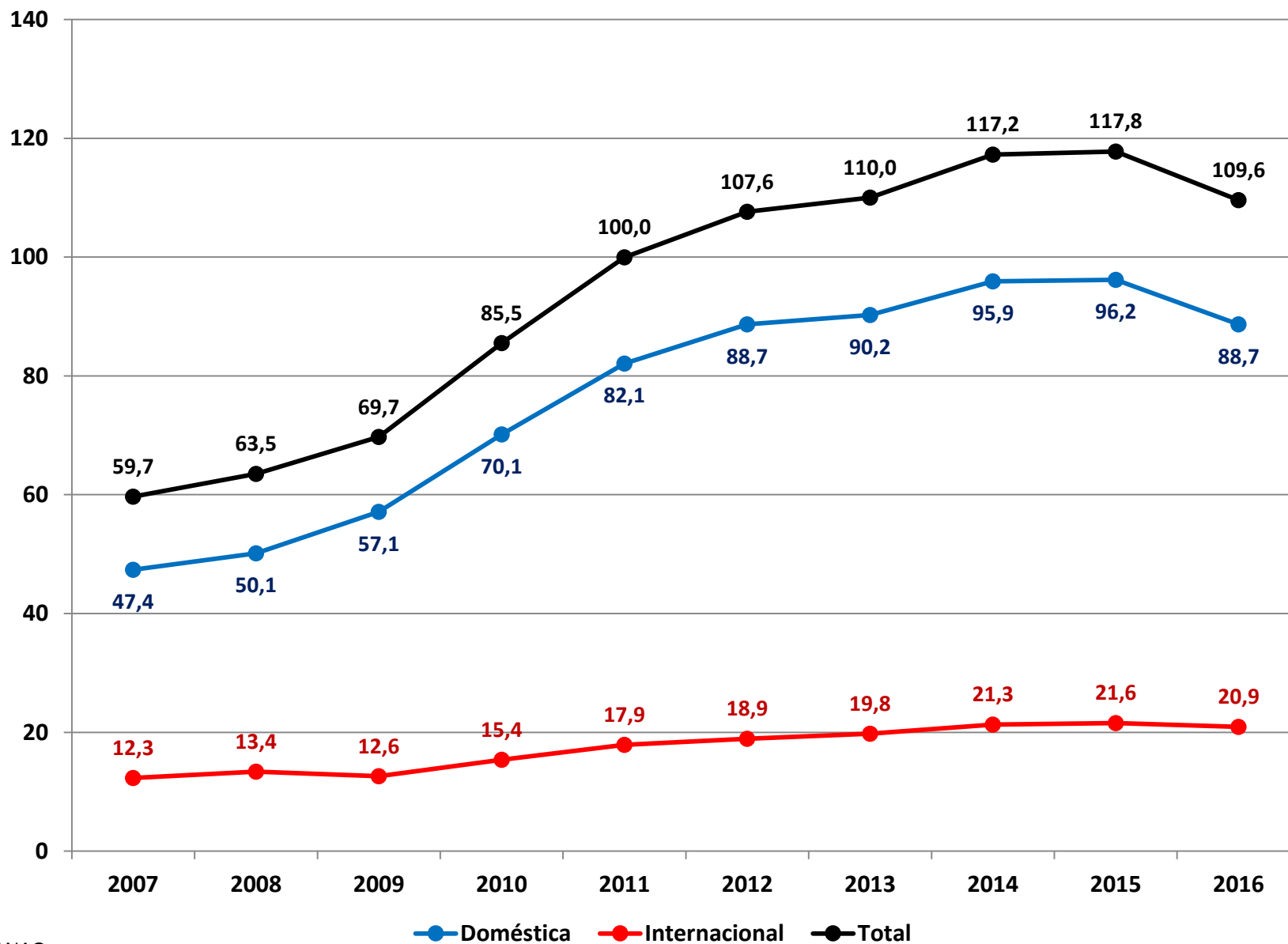
ontem a sua segunda viagem aérea

agem durou 1h27, com balneária. O pouso em as foi tranquilo. Foram refrigerantes, água, biscoitos e amendoim como bordo.

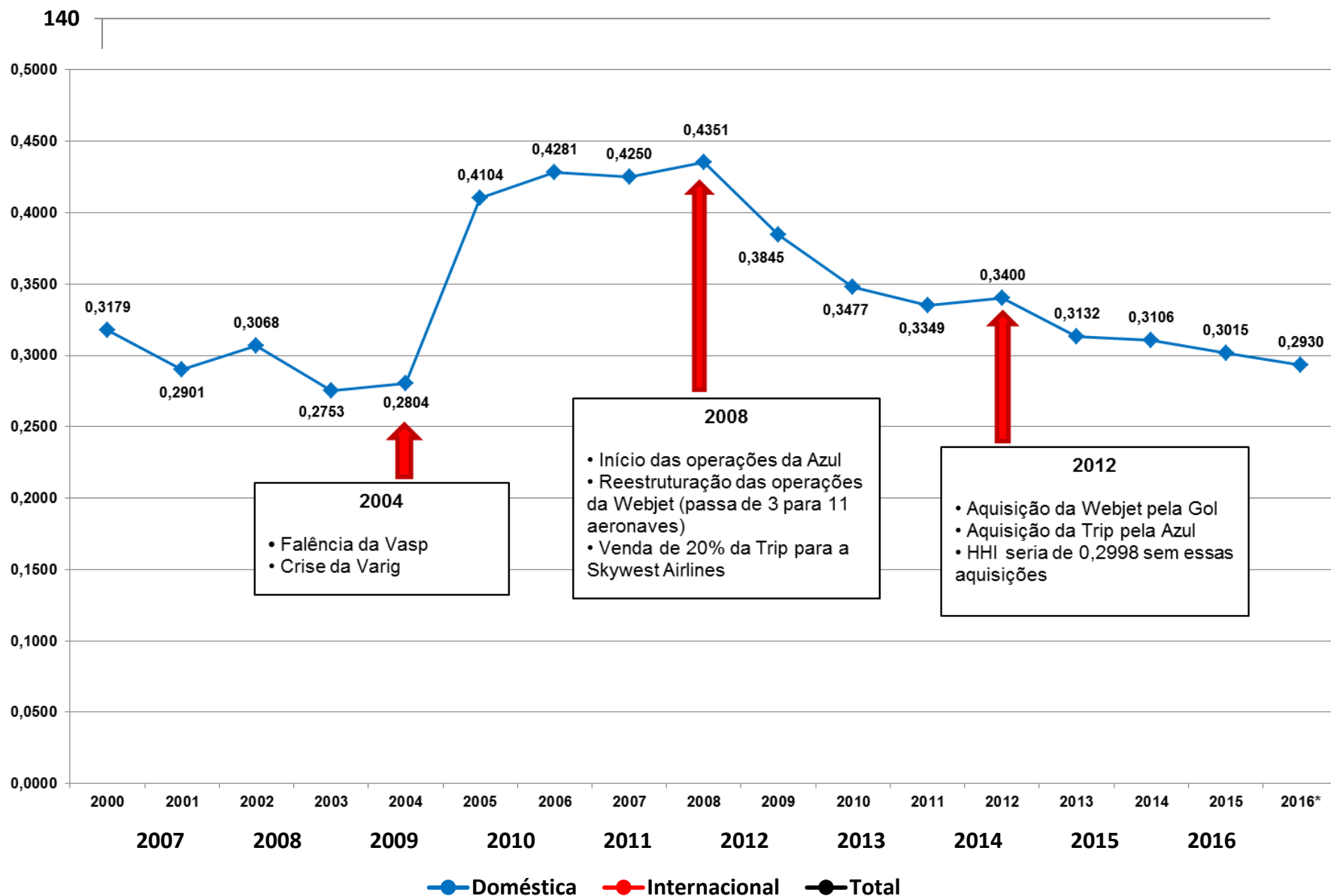
TARIFA AÉREA MÉDIA REAL DO PERÍODO DE JANEIRO A DEZEMBRO DE CADA ANO – 2002-2016 (em R\$)



Evolução da quantidade de passageiros pagos transportados – mercados doméstico e internacional, 2007 a 2016 (em milhões)



Concentração no mercado doméstico de transporte aéreo (índice Herfindahl-Hirschman – HHI)



Comparação da participação de capital estrangeiro entre os setores produtivos no Brasil

GRUPO	Pontos do Brasil (100 = completo controle estrangeiro possível)	Comparação regional (AL & Caribe)	Comparação global
Mineração, óleo e gás	100	91,0	92,0
Agricultura	100	96,4	95,9
Manufaturas leves	100	100	96,6
Telecomunicações	100	94,5	88,0
Eletricidade	100	82,5	87,6
Bancos	100	96,4	91,0
Seguros	100	96,4	91,2
Aeroportos	100	-	-
Portos	100	-	-
Ferrovias	100	-	-
Construção turismo e varejo	100	100	98,1
Saúde e saneamento básico	100	96,4	96,0
Imprensa	30	73,1	68,0
Transporte aéreo	20	-	-

Eliminação da restrição ao capital estrangeiro

Abertura e operação de empresas com capital estrangeiro



Empresa constituída sob as leis brasileiras

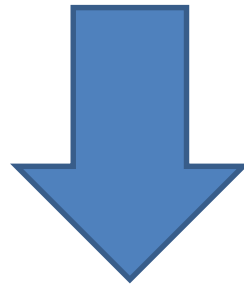


Gera tributos no Brasil



Emprega brasileiros

A Portaria nº 13, de 11 de fevereiro de 2016 instituiu Grupo de Trabalho – GT, no âmbito da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), com a finalidade de **avaliar o ambiente regulatório relacionado à prestação de serviços aéreos regulares de baixo custo** e propor diretrizes para o seu aperfeiçoamento.



- Eliminar restrição ao capital estrangeiro.
- Apoiar e incentivar iniciativas para a redução da alíquota máxima de ICMS sobre o QAv.
- Eliminar a franquias obrigatória para bagagem despachada;

Medidas para aumento da competição e competitividade

Eliminar restrições ao investimento estrangeiro



PL 7425/2017

Redução da alíquota máxima de ICMS para 12%



PRS 55/2015

Obrigado!!

ricardo.rocha@transportes.gov.br