

Caderno: Empresas - Pág. B-1

TAM começa o ano de olho na demanda

Roberta Campassi, de São Paulo

16/01/2009

Virou rotina para David Barioni Neto, o presidente da TAM, começar o dia de olho no volume das vendas de passagens aéreas, depois que a economia mundial virou de cabeça para baixo, em setembro passado. "É a primeira coisa que faço quando chego no escritório de manhã: olho a curva da demanda", diz. Segundo o presidente da companhia aérea, até agora o hábito se justifica mais por cautela do que por consternação. As vendas nas próximas semanas, diz ele, estão crescendo dentro do esperado para este ano.

A aparente tranquilidade, contudo, não se vê quando o assunto é a liberação das tarifas internacionais, cuja primeira etapa idealizada pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) teria início neste mês, mas foi suspensa por uma ação judicial apresentada pelo Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea). A TAM, hoje a única companhia afetada pela medida, pretende fazer "tudo o que for democrático" e estiver ao alcance para impedi-la. Até que, ao seu ver, aéreas nacionais e estrangeiras tenham condições de competir em pé de igualdade. Ontem, o Supremo Tribunal de Justiça (STJ) manteve a suspensão da liberação de tarifas, em favor do sindicato.

A TAM e o Snea argumentam que as aéreas nacionais têm, ao mesmo tempo, escala menor e custos maiores do que as estrangeiras, de forma que teriam dificuldade de competir em preço com as empresas internacionais se as tarifas forem livres. "A tributação é cerca de dez pontos percentuais maior no Brasil - e 17 em comparação ao Chile. O combustível é cerca de 10% mais caro aqui. Temos ainda o custo do risco Brasil", cita Barioni. "Nossa única vantagem é o valor da mão-de-obra, que nos Estados Unidos e Europa é mais cara."

Um dos pleitos do setor aéreo é que a Petrobras, única fornecedora de combustível de aviação no país, estabeleça os preços com base em diferentes regiões produtoras de petróleo, e não apenas no Golfo do México, como ocorre hoje. "Mas não há sinal de que isso, por exemplo, vá mudar agora", diz Barioni.

Para o executivo, o governo não precisa ajudar o setor aéreo neste cenário de crise. "Basta não implementar a liberação até que tenhamos condições de competir igualmente", diz. Ele conta que tem feito reuniões semanais com membros do governo e da Anac para tratar do assunto.

Sobre as vendas no mercado doméstico ao longo das próximas semanas, até o carnaval, Barioni afirma que elas estão em linhas com o crescimento de demanda que a TAM projeta para 2009, entre 5% e 9%. Em relação às vendas a partir de março, mês que marca o fim da temporada de férias a lazer e a retomada do tráfego de viajantes de negócios - cerca de 70% do público da TAM -, o executivo diz que é cedo para uma avaliação. "As vendas para esse período começam a ocorrer com 40 dias de antecedência, de forma que será possível ter uma idéia o fluxo nas próximas duas semanas", diz.

A TAM tem hoje 129 aviões e pretende elevar o número para 131, até o fim do ano. Mas novos contratos de compra não devem ser firmados pelos próximos dois anos, diz Barioni. "Nosso plano atual de crescimento é suficiente."

Em outubro e novembro passados, enquanto o tráfego doméstico encolheu na comparação com os mesmos meses de 2007, a TAM manteve crescimento. Em dezembro, a demanda atendida pela empresa, que é líder de mercado, aumentou em ritmo superior ao do mercado - 5% contra 3,4%.

No mercado internacional, as vendas feitas tanto no Brasil quanto em outros países continuam em patamares "normais", diz Barioni. Mas, desde que o dólar se valorizou a partir do estouro da crise mundial e que os Estados Unidos (EUA) e países da Europa entraram em recessão, analistas do setor aéreo vem alertando para o risco de a TAM ver o tráfego internacional despencar, apesar de seus esforços para crescer nesse segmento. Só em 2008, a companhia aérea criou quatro novas rotas ao exterior, sendo três justamente para os EUA. "Eu também tinha essas preocupações, mas nossos números não mostram isso", diz Barioni.