

'Pior que o monopólio de uma estatal pode ser o de uma empresa privada'

Dono da Gol avalia entrar em leilão de aeroportos, mas quer modelo de concessão claro

Fotos de Michel Filho

ENTREVISTA

Constantino Junior

• SÃO PAULO. Primeiro lugar na temporada 2011 da Porsche GT3 Cup Brasil — uma corrida de Porsches cuja mais recente etapa acontece hoje no Rio Grande Sul —, o presidente da Gol, Constantino Oliveira Junior, afirma que, no autódromo, todas as atenções estão nas manobras e curvas típicas dos desafios da velocidade em terra. No ar, onde a Gol divide a liderança do tráfego aéreo de passageiros com a TAM, as atenções se focam em temas que vão de uma possível participação do grupo na administração de aeroportos até a venda, a partir de agosto, de comidas e bebidas na maioria dos voos no Brasil. "Pior que o monopólio de uma empresa estatal pode ser o monopólio de uma empresa privada. Então nos preocupamos com uma administração que tenha uma governança transparente", diz ele na sede da Gol, em São Paulo.

Gilberto Scofield Jr.

O GLOBO: O presidente da LAN afirmou que, se o governo chileno não aprovar a fusão com a TAM, eles proporão uma fusão com a Gol. Vocês estão conversando sobre isso?

CONSTANTINO DE OLIVEIRA JUNIOR: Não sei por que ele fez essa colocação. Talvez porque acredite que o processo de consolidação no setor aéreo seja quase inevitável. Ao redor do mundo, as grandes companhias tradicionais estão buscando a consolidação. Enfim, acho que é nesse sentido que ele sinalizou que, se não der certo com a TAM, vai buscar outra alternativa. Mas nunca existiu uma conversa.

• Como vocês avaliam a infraestrutura aeroportuária no Brasil hoje?

CONSTANTINO JR: Em relação à qualidade, quando a gente enfrenta problemas meteorológicos ou mesmo quando, por segurança, atrasamos um voo para fazer manutenção técnica corretiva, gera-se uma sobrecarga em alguns aeroportos. Daí começamos a trabalhar num nível muito crítico, longe do ideal. Em termos de produtividade, começamos a enfrentar filas, aguardando para decolar, ou em espera, voando em órbita. Isso significa gasto. E, ao longo do dia, você teve que voar mais horas para produzir a mesma quantidade de assento/quilômetro na mesma distância. Temos aí uma perda de produtividade. O bom é que o problema passou a ser prioridade do governo.

• Qual é o índice de pontualidade dos voos da Gol hoje?

CONSTANTINO JR: Os dados oficiais mostram que fica entre 92% e 94% dos voos. A perda de produtividade do setor, com base em estudo da McKinsey encomendado pelo BNDES, gira em torno de 11%. Isso foi em 2009. Hoje eu diria que está entre 12% e



CONSTANTINO JUNIOR: a partir de agosto, 500 voos terão produtos vendidos no cartão de crédito ou débito

15%. Um voo entre São Paulo e Brasília, que antes poderia ser planejado para durar 1h25m, hoje dura no mínimo 1h45m.

• É interesse da Gol entrar na administração de aeroportos?

CONSTANTINO JR: É muito prematuro dizer. Não temos que necessariamente ter um braço no setor de administração aeroportuária. Há modelos diferentes e o nosso ainda não está definido. Quando você constrói um terminal com vocação mais para shopping center do que para terminal de embarque e desembarque, pode ser que você não esteja entendendo exatamente o fluxo do cliente. Nossa preocupação é em relação à forma de alcançar a receita esperada. Porque talvez pior do que o monopólio de uma empresa estatal pode ser o monopólio de uma empresa privada. Então nos preocupamos com uma administração que tenha uma governança transparente, onde a gente possa participar e discutir melhorias, possibilidades, investimentos. Um modelo interessante é o americano, no qual os aeroportos não têm fins lucrativos e todo o resultado é reinvestido nos terminais, que são de municípios ou estados.

• Mas não seria estratégico ter um braço neste negócio, até para garantir que o modelo seja satisfatório?

CONSTANTINO JR: Nós queremos garantir isso, sim, mas isso pode ser feito através de regras claras de concessão. Se não for possível, vamos tentar participar de algum consórcio. Nenhuma possibilidade é totalmente descartada.

• Manter a supervisão deste novo modelo nas mãos da Anac faz alguma diferença?

CONSTANTINO JR: Tem algumas melhoras a serem feitas, mas a Anac está se equipando em termos de gente, sistemas e conhecimento. A Anac não é

problema. O que precisa ser feito é criar mecanismos para garantir competitividade.

• Como o senhor avalia o setor na América Latina e no Brasil?

CONSTANTINO JR: Pesquisas dos fabricantes, Boeing e Airbus, indicam que o crescimento na América do Sul deverá ser um dos maiores nos próximos anos. China e América do Sul, e dentro da região, o Brasil, puxarão estes números para cima. O país tem um índice de embarque per capita entre 0,4 e 0,5, ou seja, para cada habitante, temos 0,4 embarque por ano, enquanto na Argentina este número supera 1. Num mercado maduro como os EUA é de 3,1 e no europeu, como compete com o trem, fica em torno de 2. Dado o tamanho do país e a deficiência na estrutura viária e ferroviária, o transporte aéreo tem muito a crescer.

• Em 2010, as receitas da Gol cresceram 16%, para R\$ 6,9 bilhões, com lucro de R\$ 110,5 milhões, alta de 69% em relação a 2009. Quanto desse crescimento foi fruto de ações de melhora de produtividade e de mais gente voando?

CONSTANTINO JR: Se você olhar a média histórica de crescimento da indústria em relação ao crescimento do PIB desde 1974, percebe-se que o setor vinha crescendo duas vezes a alta do PIB, em média. De 2003 e 2004 para cá, a média tem sido de 3,5 vezes o crescimento do PIB. A Gol fez seu primeiro voo em janeiro de 2001 e nestes dez anos, tivemos 170 milhões de passageiros transportados. A Varig voou 70 anos para transportar número idêntico. Mas foi desde 2003, 2004, que a Gol começou a ter uma presença nacional, com relevância nos principais mercados. Isso mostrou que o mercado reage ao estímulo de preços. E os preços vêm caindo. Então é difícil distinguir quanto do estímulo vem da redução de

preços e do aumento de renda. Mesmo quem tem menos poder aquisitivo já admite viajar de avião. E a Gol deve se apropriar de ter liderado este movimento.

• A marca Varig sumirá?

CONSTANTINO JR: A ideia é continuar usando a marca para voos de médio curso. Não temos nenhuma operação de longo curso hoje, porém, temos voos para Caracas e algumas extensões para

o Caribe, como Punta Cana, Aruba e Curaçao, feitas com aviões da Varig com duas classes e serviço de bordo mais robusto. A marca é muito bem recebida. Nas expansões que faremos no futuro em rotas de médio curso ou mais longas a marca Varig deve ser utilizada, então vamos preservá-la. No mercado doméstico, quase 95% dos voos da Gol têm duração de menos de duas horas. Então o serviço da Gol, um pouco mais espartano, aliado à expansão que nós faremos da venda a bordo no segundo semestre, atendem à expectativa da demanda.

• A partir de agosto, tudo será pago em voos domésticos?

CONSTANTINO JR: Vamos continuar oferecendo água e mais uma coisinha. A questão é que vamos passar a oferecer uma variedade de produtos muito maior, como em voos domésticos americanos, em que se pode pagar a despesa com cartão de crédito ou débito. Temos hoje esse serviço em 84 dos 900 voos diários que fazemos. A partir de agosto, a ideia é chegarmos a 500 voos diários com o serviço.

• Vocês abrirão um site de hospedagens e locação de carros?

CONSTANTINO JR: Estamos desenvolvendo um portal de viagens e pretendemos lançar ainda este ano. Investimos muito no autoatendimento e check-in pela internet, que hoje respondem por 30% dos nossos check-ins. O portal é o próximo passo. ■



“
Mesmo quem tem menos poder aquisitivo já admite viajar de avião”



“
Vamos continuar oferecendo água e mais uma coisinha”