Guerra de preço não populariza viagem aérea
Maeli Prado

Redução das tarifas beneficia a classe média, mas baixa renda ainda só voa eventualmente, dizem companhias

O atual perfil do passageiro de companhia aérea regular no Brasil não aponta para a propalada popularização entre a baixa renda. As promoções-relâmpago introduzidas pela Gol no mercado a partir de 2001 atraem consumidores eventuais com esse perfil, mas eles não aderem com força aos vôos com tarifas tradicionais.

Os preços dos bilhetes caíram, conseqüência da guerra tarifária que ocorreu no setor entre 2002 e 2003, mas o principal efeito foi que quem já viajava de avião, principalmente a classe média, começou a fazê-lo com mais freqüência. Ou trocou de companhia, escolhendo a menor tarifa.

O passageiro das classes C e D passou a comprar bilhetes aéreos, mas por companhias de vôos fretados, como o caso da BRA.

Com exceção de uma queda de demanda em 2003, a quantidade de passageiros vem aumentando, segundo o DAC (Departamento de Aviação Civil). Comparando 2004 com 2000, a alta foi de 16%.

"As promoções fazem muito sucesso e atraem um consumidor com outro perfil, mas não é um passageiro que vai voltar em uma situação comum", diz Luiz Henrique Barreto do Amaral, gerente de marketing da TAM.

"Foram as classes A e B que mais aproveitaram os descontos", reforça João Pereira Martins Neto, presidente da Abav (Associação Brasileira das Agências de Viagem).

"A popularização é no sentido de atender às necessidades da classe média, que hoje pode viajar mais", completa.

Tarcísio Gargioni, vice-presidente de marketing e serviços da Gol, defende que mais pessoas começaram a viajar de avião nos últimos anos em todas as classes. "Muita gente de alta renda não viajava de avião e passou a voar, assim como há o passageiro que viajava de ônibus e hoje está viajando de avião", afirma.

Uma pesquisa da Gol, segundo o executivo, aponta que, em 2002, 4% dos passageiros da companhia aérea viajaram pela primeira vez de avião. O percentual subiu para 10% em 2004.

Entretanto, outra pesquisa da aérea, realizada na baixa temporada com 3.000 passageiros, mostra um movimento de usuários com maior poder aquisitivo ganhando mais participação.

De acordo com esses números, em 2002, 28% deles tinham renda superior a R$ 5.000. O percentual subiu para 39% em 2004. A escolaridade também subiu, segundo as pesquisas. Em 2004, 70% dos passageiros possuíam curso superior, ante 56% em 2002.

Em contrapartida, na faixa de R$ 1.000 a R$ 3.000, a participação caiu de 31% para 25% na mesma comparação. No caso de passageiros cuja renda é até R$ 1.000, houve uma queda de 12% para 7%. Quem não possui renda representava 10% dos passageiros da empresa, hoje são 5%.

Gargioni atribui a mudança à rápida penetração da companhia aérea no mercado corporativo.
No primeiro semestre de 2002, a Gol tinha uma participação de 1,21% nas passagens corporativas vendidas no mercado doméstico, mostram dados do Favecc (Fórum das Agências de Viagens Especializadas em Contas Comerciais). No mesmo período de 2004, teve 13,03%.

No caso da TAM -que já liderava o mercado corporativo em 2002 (cerca de 46%) e que, portanto, não enfrentou uma mudança maior nesse sentido- a participação das classes A e B passou de 90%, há três anos, para 85%. Barreto lembra que pode haver alguma alteração nesses números neste ano, já que a aérea incorporou boa parte dos passageiros da Vasp, que parou de operar.

A Varig informou que não tem nenhuma pesquisa sobre o perfil de seus passageiros em vôos com tarifas tradicionais.

A tarifa mais baixa atrai com força as classes C e D em promoções-relâmpago, como os vôos corujões -cujas tarifas são muito mais baixas- ou em companhias charter, como a BRA.

Um vôo entre São Paulo e Rio de Janeiro (aeroportos de Congonhas e Santos Dumont), por exemplo, custa em média R$ 300 pela Gol e R$ 360 na Varig e na TAM. A BRA cobra R$ 89 entre os aeroportos de Guarulhos e Galeão, menos da metade do preço.

Leia Mais

Classe média olha preço e milhagem

Com tarifa menor, charter atrai baixa renda

"Se sou eu que estou pagando, escolho o preço mais baixo." O gerente de operações Ronaldo Fonseca, 29, viaja toda semana a trabalho há seis meses. Tem um salário "entre R$ 6.000 e R$ 8.000", mas admite que em suas viagens pessoais busca a menor tarifa.

Na última quinta-feira, ele aguardava no aeroporto de Congonhas para embarcar para o Rio de Janeiro. Conta que, nos vôos que faz pela empresa em que trabalha, escolhe entre ir ou voltar pela TAM. A outra parte da viagem faz pela Gol. "Era sempre pela TAM, mas houve contenção de custos."

Mariana de Oliveira, 36, servidora pública, estava desembarcando pela Gol no mesmo dia. Foi a primeira vez em que voou pela companhia. "Perdi a promoção da TAM e achei as tarifas da Gol interessantes."

Outros passageiros colocam benefícios como um programa de milhagem em primeiro lugar. "Acho que a TAM é melhor", diz o gerente regional Paulo Pinheiro, 38.

Uma visita às áreas de embarque das principais empresas em Congonhas mostra que o perfil do passageiro de Varig, TAM e Gol é bem parecido. Mudança maior se nota no aeroporto de Guarulhos, na área de embarque da BRA.

Alexinaldo Miranda Santos, 32, que na quinta-feira viajava para o Rio com sua namorada, Wilma Natália da Silva, 25, tem uma renda de R$ 1.300.

"Viajo uma vez por ano. Vou pela BRA porque os preços são acessíveis", diz Santos.

Uma parcela dos passageiros da charter tem renda maior. "Viajo pela BRA porque o preço da ida é a ida e a volta da Gol. Mas muitas vezes os aviões estão sujos", critica Gélson Gavazzi, 36, corretor de imóveis, que ganha R$ 4.500.

Folha de São Paulo, São Paulo, 27 mar. 2005, Dinheiro, p. B7.

A reprodução deste artigo é exclusiva para fins educacionais