



Voar de jatinho: uma questão de luxo e também de negócio

Ana Clara Costa

Por 11.000 reais, o meio de transporte – antes exclusivo de celebridades e milionários – está ao alcance de alguns mortais

Brasil é atualmente o segundo maior mercado de aviação executiva, atrás apenas dos Estados Unidos

Nova classe A, turbinada por milhares de milionários recém-chegados, anseia por serviços de luxo e status, como fretar ou comprar jatinhos

O empresário Eike Batista é figura tarimbada na aviação executiva. Possui seis aeronaves: um Phenom 300, um Legacy 600, um Gulfstream G550, um Citation 7 e dois helicópteros. No entanto, ao contrário do que muitos pensam, o setor dos voos privados vai além do que está reservado a bilionários como Eike, que voam até Nova York deitados em bancos de couro e bebericando taças de champanhe Cristal. Tais aviões, alguns luxuosos e outros bem desconfortáveis, são cada vez mais utilizados por empresários e algumas pessoas comuns. Na esteira do desenvolvimento econômico brasileiro, serviços de fretamento e taxi aéreo deixaram de ser exclusividade dos detentores de fortunas e hoje refletem os avanços das empresas – que se espalham pelo interior – e da própria moeda.

Mercado maduro – O Brasil é atualmente o segundo maior mercado de aviação executiva, atrás apenas dos Estados Unidos (confira acima alguns números do setor no Brasil e no mundo). Suas 12.300 aeronaves circulam pelo território nacional movimentando uma parcela da população que prefere deixar aos outros a opção de pegar um avião comercial. O país possui cerca de 4.000 aeroportos e aeródromos públicos e privados – sendo que apenas 700 têm pista pavimentada. Deste número, 128 são atendidos por voos comerciais, segundo levantamento da Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag). Essa estatística demonstra que a aviação comercial – mesmo crescendo 10% ao ano, o que, aliado ao descaso do investimento público, já lhe rende sérios gargalos – ainda chega a poucos destinos. Esse vácuo tem sido suprido, em parte, por voos privados. "O desenvolvimento de mercados no interior do país exige que as empresas se voltem a estados que ainda não possuem abundância de rotas comerciais. Disso depende a sobrevivência delas – e por isso elas precisam da aviação executiva", afirma Jorge Pereira da Costa, sócio da consultoria Roland Berger.

Quer alugar um jatinho? Veja como.

A nova classe rica – Hoje, não é somente a precariedade da aviação comercial e o dinamismo das empresas brasileiras que impulsionam o setor. O aumento da renda dos brasileiros é outro fator a explicar o crescimento anual de 7% da aviação executiva. De acordo com a Fundação Getúlio Vargas (FGV), cerca de oito milhões de pessoas migraram para as classes AB na última década. Esse aumento se projeta no mercado de voos privados de várias maneiras. Primeiramente, a nova classe A, turbinada por milhares de milionários recém-chegados, anseia por serviços de luxo e status, como voar em primeira classe, fretar ou comprar jatinhos. Em segundo lugar, a ascensão da classe C provocou uma expansão substancial no fluxo de passageiros dos voos regulares que se utilizam de aeroportos com péssima infraestrutura. Somente no ano passado, o movimento cresceu 23%. Assim, para evitar atrasos, cancelamentos, overbooking e chateação, os passageiros com alta renda escolhem a aviação executiva.

Fatores sazonais, como a valorização do real e a crise americana, também foram importantes para a consolidação da aviação executiva brasileira. O dólar mais barato fez com que os preços das aeronaves diminuíssem. Já o furacão financeiro que aportou nos Estados Unidos em 2008/09 obrigou muitas companhias locais – e também alguns cidadãos que perderam fortunas nas bolsas de valores – a se desfazerem de suas aeronaves. Houve casos de aviões com poucas horas de vôo que aterrissaram no Brasil pela metade do preço de um modelo novo. "Muitas empresas estrangeiras tinham departamentos de aviação superdimensionados, com frotas maiores do que sua real necessidade", afirma Marcelo Marangon, que presta consultoria para o setor e trabalhou durante mais de uma década como diretor da Líder Aviação.

Custo elevado – Apesar do avanço desse tipo de serviço no país, ele está longe de ser acessível a qualquer cidadão. (Quer alugar um jatinho? Veja como) Uma viagem de ida e volta entre São Paulo e Rio de Janeiro, em uma aeronave de cinco lugares, custa em torno de 11.000 reais. O valor chega a ser dez vezes maior do que o cobrado para o mesmo trecho por uma companhia aérea convencional numa tarifa sem descontos. Nos Estados Unidos, uma viagem semelhante pode custar o equivalente a 3.600 reais.

Os preços na aviação executiva são, de fato, elevados se comparados aos de voos comuns. No entanto, se o futuro de uma empresa ou de um negócio depende da rapidez da viagem, correr o risco de aguardar horas em uma sala de embarque de um grande aeroporto pode acarretar prejuízo tamanho que vale a pena pagar pelo serviço.

Empresários representam 90% do público que circula em aviões privados pelo território brasileiro e são os maiores responsáveis pelo crescimento desse setor. Os 10% que restam fazem parte do público que todos imaginam flutuar pelos ares em aeronaves confortáveis, como Eike e outros grandes executivos; cantores famosos como Ivete Sangalo, Claudia Leitte, Victor e Léo, Luan Santana; e o apresentador Luciano Huck. A presidente Dilma Rousseff também integra o seleto clube, com seu "exuberante" Lineage 1000, da Embraer, que conta com suíte presidencial, quatro salas, três lavatórios e, quiçá, também algumas garrafas de champanhe Cristal.