



ANÁLISE DO DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE AÉREO REGIONAL NO BRASIL

Sergio de Castro Ribeiro

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Engenharia de Transportes.

Orientador: Márcio Peixoto de Sequeira Santos

Rio de Janeiro

Junho de 2011

ANÁLISE DO DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE AÉREO REGIONAL NO
BRASIL

Sergio de Castro Ribeiro

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO INSTITUTO ALBERTO
LUIZ COIMBRA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA DE ENGENHARIA
(COPPE) DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO PARTE
DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE
EM CIÊNCIAS EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES.

Examinada por:

Prof. Márcio Peixoto de Sequeira Santos, Ph.D.

Prof. Ronaldo Balassiano , Ph.D.

Prof. José Augusto Abreu Sá Fortes, Dr.

RIO DE JANEIRO, RJ - BRASIL

JUNHO DE 2011

Ribeiro, Sergio de Castro

Análise do Desenvolvimento do Transporte Aéreo Regional no Brasil/ Sérgio de Castro Ribeiro – Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2011.

XI, 164 p.: il.; 29,7 cm.

Orientador: Márcio Peixoto de Sequeira Santos

Dissertação (mestrado) – UFRJ/ COPPE/ Programa de Engenharia de Transportes, 2011.

Referencias Bibliográficas: p. 153-164.

1. Transporte Aéreo Regional. 2. Desenvolvimento
3. Turismo. I. Santos, Márcio Peixoto de Sequeira. II.
Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE,
Programa de Engenharia de Transportes.
III. Título.

Dedico esse trabalho a Deus, seu Filho Jesus, e a minha família.

AGRADECIMENTOS

Existem muitas pessoas às quais gostaria de agradecer e espero não cometer algum tipo de injustiça caso acabe esquecendo alguém.

Agradeço ao meu orientador, Professor Márcio Peixoto pelo exemplo de profissionalismo na condução de todo o processo de elaboração dessa dissertação, além da amizade, consideração, e pelas horas de boa conversa e bons ensinamentos sobre a vida e como vivê-la.

Ao Prof. Ronaldo Balassiano pelas contribuições no desenvolvimento desse trabalho.

Ao Prof. José Augusto Fortes pela participação na banca.

Aos demais professores e funcionários do Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes da COPPE – UFRJ pela facilidade de interlocução encontrada fomentando um grande aprendizado nesse período.

A meus pais Antoninho e Maria Lucia, verdadeiros heróis anônimos a quem devo tantas palavras de gratidão que não caberiam neste espaço.

André e Fabio, que além de irmãos, Deus os fez meus melhores amigos.

Maria Conceição, Ricardo Pinto, e Ana Maria, pessoas brilhantes e incansáveis apoiadores que não se limitaram em “apenas” serem meus tios, pois sua dedicação e carinho ultrapassam qualquer limite.

As cunhadas Flavia Vicente e Patricia Alencar pela constante torcida por minhas conquistas pessoais e profissionais. Obrigado pela força, e amizade.

Aninha: minha sobrinha e única criança na família.

Família Souto e Frota, muito obrigado por tantos anos de convivência, e tanta dedicação em minhas viagens à Recife, o que torna esta cidade ainda mais especial.

A Carla Fraga: colega de trabalho e no PET, parceira na elaboração de artigos, amiga, conselheira, uma verdadeira irmã nascida em uma família diferente, não tenho palavras para lhe agradecer pelo apoio ao longo da elaboração desta dissertação. Sem você não sei se chegaria até aqui.

Amigos são poucos, porém, valiosos, então quero deixar meu agradecimento a André Stock, Dani e Gabi; Ricardinho, Selma, Lia, e Sofia; José Cláudio e Fabricia; Robson e

Marcia Vivas que em breve me darão mais um “sobrinho”; Alexandre Zucolotto; Marcelo, Marcos, e Flavio Azevedo; Ben Hur, Dani, e Vitor; Weber Allak e família; Marcio Vinicius e Carla; Bruno e Alejandra. Muito obrigado por estarem sempre ao meu lado.

Aos colegas da ETE JK, Ailton Santana, Luci Freitas, Vera Torquato, Ana Cristina, Arlinda Carneiro, Iolanda Brito, e Marco Aurélio Caldas e da Universidade Estácio de Sá, Victor Lamas, Erika Gelenske, Sara Mauricio, Lelia Branth, Marcelo Godoy, George Irmes, Danilo Cunha, e Lauro Basile, obrigado por sempre dedicarem o pouco tempo que temos para uma curta, e sempre produtiva e descontraída conversa, obrigado demais pelo suporte quando que precisei me dedicar às viagens de caráter acadêmico e os projetos exigidos pelo Mestrado.

Diogo Fonseca, meu grande amigo e afilhado

Um agradecimento de “última hora” a Michelle Moreira, profunda entusiasta nos debates sobre infraestrutura de transportes e políticas públicas, cujos questionamentos contribuíram em parte para o desenvolvimento desta pesquisa. Uma pessoa muito especial, que também serviu de inspiração na fase final da elaboração deste trabalho.

A Jorge e Fátima, por tanto amor.

A Deus, pela vida e pela força para elaborar este trabalho.

A Seu Filho, Jesus Cristo, fonte de paz e serenidade toda vez que precisei durante estes anos.

Encerro fazendo um agradecimento muito especial: a Rita de Cássia – por toda a minha vida – “... *seus olhos meu clarão, me guiam dentro da escuridão, seus pés me abrem o caminho, eu sigo e nunca me sinto só*”

Resumo da Dissertação apresentada a COPPE/UFRJ como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Ciências (M.Sc.)

ANÁLISE DO DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE AÉREO REGIONAL NO BRASIL.

Sergio Ribeiro de Castro

Junho/2011

Orientador: Márcio Peixoto de Sequeira Santos

Programa: Engenharia de Transportes

Ao longo de sua história a aviação comercial tem representado uma ferramenta estratégica na indução ao desenvolvimento socioeconômico em todo o mundo. A rapidez e a abrangência do transporte aéreo posicionaram este setor como um importante parceiro no fomento ao comércio global estimulando a realização de negócios e serviços em escala internacional, na promoção do intercâmbio cultural e comercial, na internacionalização social, e no estímulo à atividade turística, principalmente após a segunda metade do século XX, quando se deu a introdução de alta tecnologia na indústria aérea que passou a produzir aeronaves cada vez maiores, permitindo o deslocamento em massa de pessoas entre todas as partes do globo. Se naturalmente o transporte aéreo desempenha um papel primordial na tarefa de promover o bem estar social e econômico, e, a integração territorial, um de seus segmentos, a aviação regional, ocupa uma posição de destaque quando se trata de países de grandes dimensões, como é o caso do Brasil, ou ainda de blocos de países como a União Europeia, pois em muitos casos cabe a ela a exclusividade em atender as necessidades básicas e levar o progresso às regiões interioranas, de fronteira, ou de difícil acesso como na Região Amazônica, ou promovendo o processo de interiorização da atividade turística. E em se tratando do Brasil, que apresenta uma precária infraestrutura de transportes como a quase inexistência de malha ferroviária, sistema hidroviário bastante restrito, estradas em péssimas condições de rodagem terrestre, fazem com que o setor do transporte aéreo assuma um papel ainda mais essencial, justificando um estudo mais detalhado sobre o transporte aéreo regional. Esta pesquisa possui caráter exploratório e descritivo realizado através de levantamento bibliográfico documental.

Abstract of Dissertation presented to COPPE/UFRJ as a partial fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Science (M.Sc.)

ANALYSIS OF DEVELOPMENT OF REGIONAL AIR TRANSPORT IN BRAZIL

Sergio de Castro Ribeiro

June/2011

Advisor: Márcio Peixoto de Sequeira Santos

Department: Transportation Engineering

Throughout its history, commercial aviation has represented an important tool in inducing the economic and social development in the whole world. Its speed and coverage capacity have settled this sector as a strategic partner for the global commerce, business, social internalization, cultural exchange and tourist activity, especially after the second half of 20th century when the airline industry started producing faster and larger aircrafts, allowing mass mobility to everywhere in the globe. If naturally the air transport plays an important role in social and economical well being and territorial integration, regional air transport stands out for its strategic importance as an element to spur economic activity in huge dimensioned countries like Brazil or continental block as the European Union, in many cases being the only way to access more underdeveloped regions, such as the Amazon , or promoting the tourist activity in the interior. In the case of Brazil regional air transport has an outstanding position, mainly because of the lack of infrastructure of roads and railways, and restriction on river transportation. This is an exploring research made through bibliography research, and review of the literature.

Índice

1. INTRODUÇÃO	1
1.1.Considerações Iniciais	1
1.2.Relevância do Estudo	2
1.3. Objetivos do Estudo	4
1.4. Estruturação do Trabalho.....	4
2. EVOLUÇÃO DA AVIAÇÃO NO BRASIL – 1906 À 1940	5
3. POLÍTICAS GOVERNAMENTAIS PARA O TRANSPORTE AÉREO	
DOMÉSTICO E REGIONAL	12
3.1. Ascensão e Declínio – 1940 – 1972.....	14
3.2. Primeira Grande Reforma Regulatória Regulação Com Política Industrial.....	18
3.3. Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional – SITAR.....	20
3.4. Política de Flexibilização da Aviação Comercial Brasileira	34
3.4.1 Primeira Rodada de Liberalização – PRL - (1991-1997)	36
3.4.2 Segunda Rodada de Liberalização – SRL - (1998-2001)	40
3.4.3 Terceira Rodada de Liberalização - TRL – ou “Quase Desregulamentação” (2001-2002)	43
3.5.Diagnóstico da Cobertura Aérea.....	46
3.6. Adicional Tarifário	55
3.7. Impactos da Desregulamentação Sobre o Serviço Aéreo no Brasil	59
4. REVISÃO CONCEITUAL: O QUE É AVIAÇÃO REGIONAL	63
5. A IMPORTÂNCIA DA AVIAÇÃO REGIONAL NO CONTEXTO	
SOCIOECONOMICO	72
5.1. Por Que Delinear o Mercado?	76
5.1.1. Demarcação dos Mercados	78
6. TRANSPORTE AEREO REGIONAL NO BRASIL	81
6.1. Mapeamento dos aspectos a serem considerados	83
6.1.1. Exposição à modais substitutos.....	83
6.1.2. Custo por quilômetro voado	85
6.1.3. Custo com o Querosene de Aviação (QAV)	86

6.1.4.Os impactos das condutas anticompetitivas de mercado sobre a aviação regional	92
6.1.5.Prática de preços predatórios	94
6.1.6. Uso de excesso de capacidade	97
6.1.7.Uso indevido de sistemas de reserva computadorizadas: Computer Reservation System (CRS), e Global Distribution System (GDS).....	99
6.1.8. Comissões preferenciais a agentes de viagem.....	106
6.1.9. Acordos ilícitos de cooperação e cartelização.....	107
6.1.10. Presença de barreiras estruturais à entrada no mercado	113
6.1.11. Infraestrutura Aeroportuária	119
6.1.12.Composição da frota e acesso a crédito.....	121
6.2.Caminhos para a aviação regional no Brasil	127
6.2.1. Relevância da aviação regional	127
6.2.2. Aviação regional e o turismo.....	131
6.2.3. Aviação regional dentro do Plano Nacional de Turismo 2007-2010 (PNT)	137
7 . PERFIL DO MERCADO DE AVIAÇÃO REGIONAL BRASILEIRO.....	141
8. COMPOSIÇÃO TARIFÁRIA DAS EMPRESAS AÉREAS REGIONAIS.....	146
9.CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	150
10.REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	153

LISTA DE SIGLAS

ABETAR – Associação Brasileira de Empresas de Transporte Aéreo Regional

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica

CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica

CECIA – Comissão de Estudos e Coordenação de Infraestrutura

CONAC – Conferência Nacional de Aviação Civil

CBD – Central Business District

CRS – Computer Reservation System

DAC – Departamento de Aviação Civil

FAA – Federal Aviation Administration

GDS – Global Distribution System

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestres

HSR – High Speed Rail

HST – HighSpeed Trains

ICAO – International Civil Aviation Organization

ICE – Inter City Express

ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

MA – Ministério da Aeronáutica

PDSAC – Plano de Desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil

PNT – Plano Nacional de Turismo

RAA – Regional Airlines Association

RIN – Rede de Integração Nacional

SITAR – Sistema de Transporte Aéreo Regional

TAV – Trem de Alta Velocidade

TI – Tecnologia da Informação

1. INTRODUÇÃO

1.1.Considerações Iniciais

A economia moderna caracteriza-se pela intensa movimentação de negócios em escala mundial, e pela internacionalização dos bens, dos serviços, e do capital. Dentro desse novo contexto global a conectividade constitui a base para a competitividade econômica, a reforma social, o desenvolvimento regional e o intercâmbio social. (PALHARES & ESPÍRITO SANTO JR, 2000).

A progressiva eliminação de fronteiras e barreiras nas relações econômicas e humanas iniciadas no século XX moldou uma “nova” sociedade para a qual agilidade e a rapidez no deslocamento de pessoas, cargas e informações, consistem em condições quase obrigatórias para a sua existência, e no exercício do atendimento de suas necessidades vitais de integração e na manutenção do fluxo regular de todas as suas atividades, poucos setores desempenharam papel de igual relevância ao do transporte aéreo.

Tamanho importância está diretamente relacionada às suas particularidades como a velocidade, eficiência, segurança e sua capacidade de cobertura que destacam esse modo de transporte enquanto vetor de desenvolvimento econômico e agente mantenedor da unidade territorial e política para diversos países, tornando o emprego da aviação no transporte de pessoas e mercadorias nas últimas décadas um dos fatores mais importantes de intercâmbio cultural e mercantil. (MOURA, 1992)

Se espontaneamente o transporte aéreo desempenha um papel singular na promoção dos benefícios expostos, um aspecto adicional é atribuído ao segmento da aviação regional¹ no que diz respeito ao atendimento das necessidades básicas em cidades localizadas em regiões remotas ou de fronteira - principalmente em países de dimensões continentais como o Brasil, ou blocos continentais como a União Européia.

No caso particular do Brasil os serviços aéreos regionais acabam adquirindo caráter ainda mais notável dada a precariedade de infraestrutura de transporte terrestre e hidroviário do país, e a distância entre as suas distantes regiões.

¹ Segundo o BNDES (2002), o termo “aviação regional” faz referência ao transporte aéreo que interliga localidades interioranas e estas com centros urbanos / capitais

1.2.Relevância do Estudo

Um estudo sobre a aviação regional justifica-se através de uma série de argumentos relacionados ao seu poder multiplicador sobre a economia das localidades que atende, seja através do estímulo ao crescimento de negócios, a prestação de serviços em geral, a fixação de populações interioranas, ou o fomento à atividade turística. Também é importante ressaltar os benefícios de caráter social que a manutenção e a regularidade que esta modalidade de serviço de transporte propicia para localidades cujas características geográficas dificilmente poderiam ser acessadas através de meio de transporte de superfície, como ocorre em grande parte da Região Amazônica².

Tais atributos imputam à aviação regional uma relevância exponencial, levando este setor a ser regularmente referido como “estratégico” por diferentes analistas setoriais. SALGADO E OLIVEIRA (2008), por exemplo, apontam que devido às suas características a serviço aéreo regional enseja estudos detalhados que embasem políticas públicas para seu fomento, principalmente no Brasil, cujas dimensões geográficas superlativas de 8.511.965 km², associadas à uma histórica ausência de investimentos em infraestrutura de transporte terrestre e hidroviário, fazem deste serviço algo indispensável sob o ponto de vista socioeconômico.

Contudo, se por um lado os deslocamentos aéreos proporcionam agilidade, dinamismo, e eficiência no transporte de pessoas e cargas auferindo-lhe notável vantagem competitiva sobre os demais modos de transportes concorrentes - principalmente em ligações de média e longa distância - as exigências estabelecidas pelas normas internacionais de segurança e os elevados custos relacionados a esse tipo de transporte, acabam impondo-lhe uma série de restrições, limitando-lhe a uma tipicidade específica de demanda. Neste aspecto a aviação regional posiciona-se em desvantagem em relação aos demais segmentos do setor, uma vez que boa parte da demanda por aviação no interior do Brasil constitui-se de demanda de pessoas de

² De acordo com a Subsecretaria de Desenvolvimento Sustentável, uma viagem aérea entre Tabatinga e Manaus tem a duração de 90 minutos, enquanto via fluvial pode durar entre 7 a 11 dias

baixa renda, ou insuficiente. (PALHARES, 2001, RODRIGUES, 2008, SALGADO E OLIVEIRA, 2008).

Considerando todos os aspectos intrínsecos ao universo do transporte aéreo explanados, até a década de 1990 as operações regionais dentro do Brasil só vinham sendo possíveis através de incentivos e subsídios governamentais associados à criação de um ambiente monopolista, por se caracterizarem como ligações de baixa rentabilidade sob o ponto de vista econômico.

Porém, desde que o Departamento de Aviação Civil (DAC) introduziu a política de liberalização do setor aéreo a partir anos 1990, e através dela extinguiu a delimitação do mercado entre empresas domésticas e empresas regionais, e gradativamente suspendeu os subsídios às operações ao interior, as companhias aéreas regionais passaram a operar sem os referidos incentivos, como também tiveram que conviver com a concorrência muitas vezes predatória das empresas domésticas de maior porte em suas poucas rotas economicamente viáveis. Além disso, a instalação de um ambiente com elevados níveis de competitividade entre as empresas aéreas também as obrigou a buscarem maior rentabilidade em suas operações e assim elas abandonaram as ligações regulares para localidades de baixa densidade de tráfego de demanda, sendo a maior parte delas localizadas no interior do País, em especial a Região Norte. (SALGADO E OLIVEIRA, 2008, (SUBSECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, 2009)

O fim das linhas para estas localidades trouxe como consequência uma intensa perda de cobertura aérea, a concentração da malha doméstica em uma reduzida área do território , fora um forte clima de instabilidade à aviação regional que desde então iniciou um progressivo processo de encolhimento e descaracterização, o que sob o ponto de vista da integração nacional e desenvolvimento regional equânime entre as regiões do País é preocupante, e vem estimulando uma série de estudos detalhados para a proposição de políticas públicas específicas de fomento ao setor.

1.3. Objetivos do Estudo

O objetivo geral deste trabalho é investigar os impactos do processo de desregulamentação a aviação comercial brasileira sobre o segmento regional, e seus desdobramentos sobre a economia das empresas aéreas regionais.

Os objetivos específicos podem ser assim identificados:

- Discutir os critérios que sirvam como referencial teórico para a delimitação do mercado de atuação da aviação regional;

- Elaborar um estudo sobre o desenvolvimento histórico da aviação regional no Brasil e do processo evolutivo da cobertura da malha aérea nacional no período entre 1950 até 2010 para que se possa ter uma exata noção de seu processo de perda e de concentração nas principais cidades do país em detrimento das demais localidades ainda mais carentes de infraestrutura de transportes;

- Investigar os problemas, especificidades, e aspectos econômicos relacionados ao transporte aéreo regional no Brasil;

- Analisar os principais motivos que levaram o setor da aviação regional à concentração de mercado justamente num momento de sua franca expansão, e dos problemas peculiares à aviação regional.

1.4. Estruturação do Trabalho

O trabalho está subdividido em oito partes, além da introdução e das conclusões e recomendações. No segundo capítulo é abordada a evolução da aviação no Brasil compreendendo o período entre 1906 e 1940. O terceiro capítulo foca nas políticas governamentais de transporte aéreo doméstico e regional. O capítulo quatro é uma revisão conceitual sobre transporte aéreo regional. O capítulo cinco é sobre os impactos socioeconômicos do transporte aéreo regional e o seis faz uma análise do transporte aéreo regional no Brasil.

2 . EVOLUÇÃO DA AVIAÇÃO NO BRASIL – 1906 A 1940

Para uma efetiva compreensão da situação atual e do ambiente que envolve a aviação no Brasil é fundamental a elaboração de um estudo sobre a evolução do transporte aéreo como um todo dentro do País.

O primeiro grande acontecimento envolvendo a aviação brasileira ocorreu mais precisamente em 07 de setembro de 1906, na França, quando o brasileiro Alberto Santos Dumont e seu aeroplano *14-Bis* realizaram aquele que para muitos historiadores seria o primeiro voo oficial da história da humanidade (PALHARES, 2002)³.

Atentos ao fato de que o Brasil constituía um mercado potencial ao desenvolvimento de uma extensa malha aérea dadas a sua condição geográfica continental, e o desprovimento de meios de comunicação e transportes eficiente, doze anos após o voo inaugural da invenção revolucionária de Santos Dumont, a aviação nacional enfim receberia os seus primeiros contornos quando assinado o Decreto nº 13.214, de 23/10/1918 concedendo ao Engenheiro João Teixeira Soares, e a Antônio Rossi o direito de:

por si, ou empresa que organizarem, montarem e custearem, sem privilégio ou monopólio de espécie alguma, o serviço de viação e transporte por meio de aeroplanos, ligando entre si as principais cidades do Brasil.

Ainda segundo o Decreto os empreendedores teriam que se comprometer a transportar gratuitamente as correspondências, e teriam dois anos para iniciarem as operações. (CASTRO E LAMY, 1993)

Mesmo que em estágio bastante incipiente, durante a década de 1920 a aviação civil no Brasil apresentou os seus primeiros sinais de evolução quando neste período surgiram as primeiras linhas regulares, as primeiras empresas aéreas, e as primeiras políticas públicas estabelecendo atos regulamentadores para o setor. MALAGUTTI

³ . De acordo com Palhares (2001) existem divergências quanto à este fato, uma vez que também é atribuída tal façanha aos irmãos Willbur e Orville Wright que teriam decolado seu modelo motorizado *Flyer* em 17 de dezembro de 1903, na cidade de Kittyhawk, no Estado da Carolina do Norte (EUA). Sobre a polêmica, o autor cita que ela se baseia na ausência de registros históricos concretos por parte da corrente norte-americana, bem como aspectos técnicos relacionados à “forma de propulsão e no emprego efetivo de tecnologia de controle direcional para um artefato mais pesado que o ar”.

(2001), por exemplo, observa que uma das iniciativas pioneiras do Governo neste sentido aconteceu em 05 de janeiro de 1920, quando foi criada a Inspeção Federal de Viação Marítima e Fluvial, que à época acumulava funções relacionadas à navegação e à indústria aeronáutica.

Porém, atendendo à movimentos sociais e políticos que defendiam o poder aéreo unificado e uma Força Aérea independente e desvinculada, em 22 de abril de 1932, o então Presidente Getúlio Vargas criou o Departamento de Aviação Civil (DAC). Em seu princípio, o DAC esteve subordinado ao Ministério de Viação e Obras Públicas, até finalmente ser incorporado ao Ministério da Aeronáutica, estabelecido em 20 de janeiro de 1941, quando então passou a ocupar-se de todo o acervo material e humano das extintas Aviação Naval e Aviação Militar, como ressalta MALAGUTTI (2001).

Enquanto a Política Nacional de Transporte Aéreo adquiria dimensões cada vez maiores na iniciativa de preservar a soberania nacional e o mercado da aviação no Brasil dava seus primeiros passos através da criação de organismos e mecanismos reguladores, a primeira linha aérea a ser operada em território nacional foi autorizada em caráter experimental em janeiro de 1925 à francesa Latécoere. Inicialmente, a empresa estabeleceria uma ligação regular de correio e mala postal entre a Europa e a América do Sul. (CASTRO E LAMY, 1993)

MALAGUTTI (2001), porém, observa que a concessão oficial das primeiras linhas aéreas à iniciativa privada visando o atendimento ao usuário e à integração do território só foi dada dois anos mais tarde, à duas empresas europeias, uma vez que o país ainda não possuía empresas de bandeira nacional. Desta forma, em 26 de janeiro e 7 de março de 1927, a empresa alemã Condor Syndikat, e a francesa Aèropostale, respectivamente, receberam oficialmente as primeiras concessões para exploração de tráfego aéreo no Brasil, tratando-se do único caso registrado de autorização de cabotagem⁴ no país por empresa estrangeira.

⁴ Pinto (2008) define cabotagem como “a operação de linhas domésticas, por empresas estrangeiras”

Da Compagnie Générale Aéropostale, surgiu a Companhia Aéropostale Brasileira que inicialmente atuaria como uma espécie de filial da empresa francesa e em um primeiro momento se encarregaria das operações das mesmas linhas concedidas à sua antecessora.

A nova empresa se tornou pioneira nos serviços de transporte aéreo de correios e mala postal operando a “Linha da Costa” que partia de Recife, e posteriormente de Natal, para Pelotas, servindo como “elo” brasileiro da rota entre Toulouse-Santiago. Como a companhia operava aviões, e não hidroaviões como acontecia com a maioria das empresas da época, a Aéropostale Brasileira recebeu autorização governamental para construir aeródromos e pistas de pouso particulares nos pontos de escala ao longo de sua rota, o que futuramente significaria um importante legado para o setor de aviação comercial no Brasil. CASTRO E LAMY (1993), lembram que ao entrar em processo de liquidação, a Aéropostale deixou além de sua experiência em aeronavegabilidade dentro do território nacional, também uma ampla estrutura de rede aérea totalmente montada e equipada para operações diurnas e noturnas para o país que vinha desde o Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul. .

Enquanto a Aéropostale foi fundamental para o aparelhamento da infraestrutura da aviação do país em seu princípio, a Condor Syndikat – posteriormente intitulada Sindicato Condor - foi diretamente responsável pelo surgimento de duas importantes companhias aéreas nacionais: a Varig e a Cruzeiro do Sul.

A Sindicato Condor foi fundada no Rio de Janeiro em 1º de dezembro de 1927 como resultado da nacionalização da empresa alemã Condor Syndikat que no princípio representou os interesses da alemã Luft Hansa no Brasil.

Em seu início, a Sindicato Condor tanto utilizou aeronaves, bem como foi dirigida por executivos de sua antecessora, tendo iniciado oficialmente suas operações em 1928 quando passou a voar duas vezes por semana entre as cidades do Rio de Janeiro a Porto Alegre cumprindo o percurso no tempo de 11 horas com velocidade média 170 quilômetros por hora, e quatro escalas entre ambas as cidades. (BETTING, 2005).

Poucos anos após seu voo inaugural a empresa iniciou um notável processo de expansão ao estabelecer linhas regulares para Salvador, Natal, Cuiabá, Fortaleza,

Carolina, e até para o exterior, quando anexou à sua malha aérea as cidades de Santiago e Buenos Aires, com extraordinários índices de 99,8% de regularidade e 99,8% de pontualidade (BETTING, 2005; MALAGUTTI, 2001).

Porém, com o advento da Segunda Guerra (1939-1945), todos os avanços obtidos pela Sindicato Condor foram duramente castigados em decorrência de suas origens alemães. Isto se deveu ao sentimento antigermânico que tomou conta do país durante este período, o que levou a empresa a sofrer constantes restrições impostas pelo Governo e a sociedade, como observa MALAGUTTI (2001).

Como a base da frota da Sindicato Condor era composta de aeronaves de produção alemã, a manutenção e a reposição de peças se tornou praticamente impossível devido ao bloqueio econômico imposto à este país durante a Segunda Guerra, além disso, empresas petrolíferas como a Standard Oil suspenderam o fornecimento de combustível para suas aeronaves ao mesmo tempo em que alguns de seus funcionários de origem alemã, foram perseguidos e presos. (BETTING, 2005)

O novo panorama político estabelecido dentro do país estimulou reformulações dentro do ambiente administrativo da empresa aérea que motivou um processo de reconstrução de sua imagem junto ao público. Assim, em 16 de janeiro de 1943 a Sindicato Condor passou a se chamar Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda., e também a contar com um novo corpo gestor (MALAGUTTI, 2001).

Uma das principais medidas da nova gestão foi buscar trazer maior sustentabilidade às operações da nova empresa, substituindo gradativamente a frota de aeronaves alemães, por aviões de fabricação norte-americana DC-3 e DC-4, estas aeronaves seriam fundamentais para a Cruzeiro do Sul enfrentar a forte concorrência que se instalaria no mercado de aviação brasileiro nos anos que se seguiriam (BETTING, 2005, MALAGUTTI, 2001).

A Cruzeiro do Sul passou por um acelerado processo de expansão pós adquirir duas empresas da Região Sul do país, a Sociedade Anônima Viação Aérea Gaúcha (SAVAG), e a Transportes Aéreos Catarinenses (TAC), e, principalmente após a falência da Panair de quem herdou algumas rotas para o exterior. Porém, com a crise

do petróleo deflagrada no ano de 1973, a empresa começou a acumular dívidas e colocar-se em situação financeira instável, e, sem o interesse do Governo em oferecer-lhe ajuda financeira, foi anexada à Fundação Ruben Berta, o mesmo grupo controlador da concorrente Varig, que manteve sua marca e seu nome até a década de 1990. (FLAP INTERNACIONAL, ANO 45⁵)

Além da Cruzeiro do Sul, o surgimento de uma das principais empresas aéreas da história do Brasil, a Viação Aérea Rio Grandense – Varig, também teve suas origens na Condor Syndikat. (FERREIRA NETTO, 1974)

Na década de 1920 o brasileiro descendente de alemães, Otto Ernst Meyer, trabalhava em uma indústria têxtil baseada na cidade do Recife que possuía filiais em diversas cidades no território nacional, porém, a precariedade da malha ferroviária e a quase inexistente malha rodoviária dentro do País representavam um enorme entrave para a performance da empresa que buscava uma solução mais dinâmica para a logística de sua produção. Este cenário inspirou Meyer a criar uma empresa aérea quando retornou ao seu estado natal, o Rio Grande do Sul, onde junto à autoridades estaduais locais conseguiu o apoio econômico-financeiro que precisava para viabilizar seu empreendimento através da concessão de incentivos fiscais. (FERREIRA NETTO, 1974; PALHARES, 2002)

Fora o aporte financeiro, Meyer também teve que buscar suporte técnico para iniciar as operações da Varig, para isso, recorreu à sede da Condor Syndikat na cidade alemã de Hamburgo de quem conseguiu a transferência de uma aeronave do modelo Dornier Wal⁶ bem como sua mais importante linha comercial conhecida como “Linha da Lagoa” que integrava as cidades de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre em 1927. (CASTRO E LAMY, 1993).

Apesar de no seu início a Varig ter restringido suas operações ao Estado do Rio Grande do Sul, PALHARES (2002) salienta que com o passar do tempo, a

⁵ Edição da revista Flap Internacional, não vendida regularmente. Edição Especial de Aniversário, nº 422 A, Grupo Editorial Spagat.

⁶ O Dornier Wal era um bimotor com capacidade de transportar 4 tripulantes e 19 passageiros, que atingia uma velocidade de até 190 quilômetros por hora.

companhia aérea acabou se tornando uma empresa global, tendo atingido o *status* de maior empresa aérea da América Latina em 2001,

Outro relevante acontecimento que marcou a aviação nacional foi o surgimento da Viação Aérea São Paulo – Vasp, fundada em 4 de novembro de 1933 por um grupo de empresários e pilotos da cidade de São Paulo.

Apesar de ter sido criada em 1933 as suas primeiras operações somente foram realizadas em 16 de abril de 1934 quando recebeu concessão para ligar as cidades de São Paulo-Ribeirão Preto-Uberaba, e São Paulo-São Carlos- São José do Rio Preto com duas aeronaves do modelo “Monospar”, com capacidade para apenas três passageiros e um piloto. (BETTING, 2005)

Em seu início a Vasp encontrou muitas dificuldades devido às condições precárias da infraestrutura aeroportuária do país, o que, segundo BETTING (2005) teria motivado a empresa a participar ativamente no processo de desenvolvimento de aeroportos e campos de pouso no interior do Estado de São Paulo, bem como transferir suas operações para o recém-inaugurado Aeroporto de Congonhas, localizado na capital.

Porém, a situação financeira debilitada na qual a Vasp prematuramente foi lançada pouco mais depois de um ano depois do começo de suas operações foi decisiva para que sua Diretoria buscasse auxílio junto ao Governo do Estado de São Paulo, desencadeando um processo que culminou com a estatização da empresa. Com os investimentos realizados pelo Estado de São Paulo a Vasp pode ampliar sua frota e buscar novas rotas, assim, PALHARES (2002) afirma que a partir da chegada de duas novas aeronaves do modelo Junkers Ju-52 batizadas respectivamente de “Cidade de São Paulo” e “Cidade de Rio de Janeiro”, no ano de 1936, a Vasp iniciou operações aéreas regulares entre o Rio de Janeiro e São Paulo, tornando-se a pioneira na ligação entre as duas principais cidades do país. (FLAP INTERNACIONAL, ANO 45).

Com os investimentos realizados pelo Estado de São Paulo a Vasp pode ampliar sua frota e buscar novas rotas, assim, PALHARES (2002) afirma que a partir da chegada de duas novas aeronaves do modelo Junkers Ju-52 batizadas

respectivamente de “Cidade de São Paulo” e “Cidade de Rio de Janeiro”, no ano de 1936, a Vasp iniciou operações aéreas regulares entre o Rio de Janeiro e São Paulo, tornando-se a pioneira na ligação entre as duas principais cidades do país. (FLAP INTERNACIONAL, ANO 45.).

Ao iniciar operações entre as capitais fluminense e paulista, a Vasp tanto se tornou a precursora da Ponte Aérea Rio-São Paulo⁷, como também deu início àquela que no futuro também iria representar uma das mais importantes linhas aéreas do mundo.

Porém, logo no primeiro dia de operação da nova linha, em 5 de agosto de 1936, enquanto um voo especial repleto de governantes e autoridades decolou do Aeroporto de Congonhas em São Paulo com direção ao Aeroporto Santos Dumont, no Rio, outro voo decolou simultaneamente na direção inversa, sendo que ambas as aeronaves não chegaram a obter êxito em suas operações inaugurais por terem se acidentado sem causar maiores gravidades aos seus passageiros e tripulantes (BETTING, 2005, FLAP INTERNACIONAL, 2010)

Após operar décadas como empresa aérea estatal, a Vasp foi privatizada através de leilão ocorrido em 1990, passando para o controle do grupo administrado pelo empresário Wagner Canhedo. Seu novo grupo gestor iniciou um processo de crescimento bastante agressivo incorporando à frota da empresa novos jatos, bem como anexando destinos internacionais à sua malha aérea, como salienta

⁷ A rota Santos Dumont-Congonhas foi a primeira no mundo a operar em regime de “Ponte Aérea” (*Air Shuttle*), sendo oficialmente inaugurada em 5 de julho de 1959. Este tipo de serviço, como aponta Oliveira (2008) normalmente caracteriza-se pela “intercalação de voos com a possibilidade de endosso de passagens e desnecessidade de reserva ou compra antecipada de bilhetes”. Além disso, o expressivo número de frequência de voos ao longo do dia permite às empresas garantirem o embarque de passageiros do tipo *walk on* (também conhecidos como *go show*), ou seja, aquele passageiro que comparece ao voo sem ter entrado no sistema de reservas da companhia. Normalmente estes tipos de rotas são corredores aéreos que ligam importantes centros políticos, econômicos, sociais e culturais dentro de um país, fazendo uso de aeroportos altamente demandados por localizarem-se nas áreas centrais das cidades onde servem. Na maioria dos casos as operações de *shuttle* se realizam em etapas de voos normalmente curtas (Rio – São Paulo, 365 km, 50 minutos de viagem). Depois da rota Rio - São Paulo, as Pontes Aéreas mais antigas do mundo são Boston – Nova York (1961, operada pela Eastern Airlines), e Madri – Barcelona (1974, operada pela Ibéria), sendo outras igualmente importantes, Paris (Orly) – Toulouse, e Glasgow – Londres.

PALHARES (2002). Em meados da década de 1990 o grupo chegou a assumir o controle de outras empresas latino-americanas como a Ecuatoriana, a Lloyd Aereo Boliviano, e a Transportes Aéreos Neuquen (TAN), criando o “Vasp Air System”, porém, após a súbita desvalorização cambial no ano de 1999, a Vasp não conseguiu mais sustentar seu crescimento e entrou em crise econômica irreversível até o Departamento de Aviação Civil (DAC) cassar seus direitos de tráfego em 26 de janeiro de 2005. (BETTING, 2005, REVISTA FLAP INTERNACIONAL, ANO 45;)

Outra empresa fundamental dentro do processo de formação do mercado da aviação comercial brasileira entre os anos 1920-1930 foi a Panair do Brasil, que até os dias de hoje, mesmo após décadas fora de operação, é tida como uma das melhores e mais queridas companhias aéreas da história do País.

Ao longo de sua existência a empresa se caracterizou pelas inovações tecnológicas e pela excelência técnico-operacional que constituíram elementos fulcrais para sua expansão: em seu auge, a Panair chegou a manter ligações regulares para as principais cidades europeias e para o Oriente Médio, além de manter linhas para a Região Amazônica, representando em seu tempo uma verdadeira referência da aviação nacional, chegando a atingir a posição de oitava maior companhia aérea do mundo como afirmam Castro e Lamy (1993).

Apesar de toda a sua relevância dentro do transporte aéreo comercial brasileiro, em 10 de fevereiro de 1965 a Panair teve seu certificado de operação inexplicavelmente cassado pelo Governo Federal, e suas linhas transferidas para a Varig e a Cruzeiro do Sul através de uma das manobras mais escusas da aviação nacional (SASSAKI, 2005).

3.POLÍTICAS GOVERNAMENTAIS PARA O TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO E REGIONAL

Em conformidade com o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei 7.565/86, o transporte aéreo regular é classificado como “serviços aéreos públicos, explorados por regime de concessão”, cujos principais dispositivos legais encontram-se

estabelecidos na Constituição Federal, através do Art. 212, inciso XII, determinando que compete a União:[...]XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão a navegação aérea, aeroespacial, e a infra-estrutura aeroportuária.

O transporte aéreo constitui-se de uma indústria que participa do cotidiano de milhões de pessoas diariamente, servindo diretamente como insumo produtivo para centenas de milhares de corporações que utilizam este tipo de serviço para o deslocamento rápido de executivos, técnicos, mala postal e cargas. Isto sem contar seu papel fundamental na manutenção da soberania territorial dos países. (OLIVEIRA, 2009)

Sua participação estratégica no movimento da economia global, o emprego de tecnologia de ponta, e o fato de usar o ar como via de transporte – o que exige elevados padrões de segurança - fez com que invariavelmente este setor sofresse algum tipo de interferência de ordem político-governamental, como afirma PALHARES (2002). Dessa forma, a existência de diversos mecanismos reguladores sempre acompanharam os passos do setor aéreo desde os seus tempos mais remotos, DOGANIS (2001) , explica que esta “teia” de regulações governamentais envolvem desde o acesso de mercado à política de preços, o que acaba influenciando a própria competição em si.

Além de questões relacionadas à segurança propriamente dita, entre os diversos demais fatores que justificam a regulação governamental sobre o setor aéreo, VASSALO E OLIVEIRA (2007) apontam que está no fato de este se tratar de um serviço público por regime de concessão que demanda infraestrutura, e cujos serviços encontram-se articulados, e vulneráveis à oscilações de ordem macroeconômicas de demanda e de câmbio, por exemplo.

No Brasil, o setor de transporte aéreo passou por duas importantes reformas regulatórias nos últimos quarenta anos, como ressalta SALGADO (2008). A primeira grande reforma foi instaurada gradativamente a partir da década de 1960 e se consolidou na década de 1970, tendo ficado conhecida como período de “competição controlada”. De acordo com OLIVEIRA (2007), este período foi

marcado pelo “cerceamento de estrutura e conduta do mercado, associada à mecanismos de política industrial em forma de fomento à aviação regional”.

Já a segunda grande reforma ocorreu a partir da década de 1990 e se notabilizou pelo movimento inverso: resultou na quase total desregulamentação do Estado sobre o transporte aéreo através do estímulo à livre concorrência, principalmente no que tange a política tarifária das empresas, a entrada e a saída de linhas do sistema, e o ingresso de novas companhias aéreas (BUSTO, TUROLLA, E OLIVEIRA, 2006).

Estas duas reformas regulatórias significaram mecanismos que embora distintos, os que mais influenciaram o transporte aéreo nacional, e suas conseqüências tem suscitado intensos debates em esfera Acadêmica no que concerne as questões referentes regulação do mercado de transporte aéreo doméstico até os dias de hoje.

3.1. Ascensão e Declínio – 1940 - 1972

O transporte aéreo encontrou no Brasil um ambiente fértil para o seu crescimento durante o período compreendido entre as décadas de 1940 a 1950 devido ao acentuado processo de desenvolvimento econômico e industrial sob o qual o País vinha passando, em contraposição à precariedade de infraestrutura de transporte terrestre para a logística de pessoas e mercadorias, associada às dimensões físicas de grande porte do país, de acordo com a Comissão de Estudos e Coordenação da Infraestrutura Aeronáutica (CECIA, 1981).

Fora o avanço do país no campo econômico, outro aspecto fundamental para a expansão da aviação em âmbito nacional, segundo GREGORI JR. (1984), foi o aprimoramento da técnica de abertura de campos de pouso rudimentares no interior do país entre 1940 e 1950. Segundo o autor, estas pistas eram em sua quase totalidade elaboradas sem um mínimo de infraestrutura, e constituíam-se de apenas uma faixa de pouso, uma pequena edificação para passageiros, e totalmente desprovidas de auxílio à navegação, iluminação, ou outro apoio às operações.

O rápido crescimento a aviação elevou o número de cidades servidas por voos regulares, estimulando uma ampla malha aérea doméstica. Estudo apresentado por GOMES *et.al.* (2002), indica que nesta época o país chegou a contar com até 358 localidades atendidas por serviço de transporte aéreo, e 34 empresas aéreas, sendo a

maioria delas com estrutura econômica e administrativa deficitária, que adquiriam aeronaves norte-americanas do modelo DC-3⁸ consideradas excedentes de guerra a preços baixos e condições de financiamento favoráveis.

Dentre as companhias aéreas emergentes no período em questão, MALAGUTTI (2001), aponta que se destacaram a Navegação Aérea Brasileira (NAB), A Aerovias Brasil, a Viação Aérea Santos Dumont (VASD), a Linhas Aéreas Brasileiras (LAB), a Viação Aérea Gaúcha, Transportes Aéreos Bandeirantes (TABA), Paraense Transportes Aéreos, Real Transportes Aéreos, Transportes Aéreos Nacional, o Lóide Aéreo Nacional e a Sadia Transportes Aéreos⁹.

Porém, o desenfreado crescimento conduziu o mercado à uma incompatibilidade entre oferta e demanda evidenciando toda a sua fragilidade, pois, a ausência de controle sobre o número de empresas aéreas entrantes provocou um excesso de oferta frente à demanda limitada, trazendo em seu bojo uma forte instabilidade econômica para o setor como apontam GOMES *et.al.*,(2002).

Assim, a concorrência muitas vezes predatória que se instalou dentro da aviação doméstica brasileira desencadeou operações antieconômicas em sua grande parte, e um ambiente altamente deficitário. A baixa disponibilidade de recursos para a manutenção e a renovação da frota, por sua vez, comprometeu diretamente os níveis de regularidade e segurança do serviço aéreo no País. (MALAGUTTI,2002)

Paralelamente à sobreoferta de companhias aéreas, o início do apoio concedido pelo Governo à expansão da rede rodoviária nacional e ao crescimento da indústria automobilística tornou o País subitamente bem dotado de eficiente e abrangente infraestrutura de estradas, tornando o modal rodoviário um concorrente direto do aéreo, o que terminou agravando ainda mais a situação financeira desconfortável das

⁸ Os DC-3 eram aeronaves turboélice bimotoras, com capacidade entre 21 a 31 passageiros

⁹ A Sadia foi inicialmente fundada com a finalidade de transportar alimentos entre Santa Catarina e São Paulo, porém também ocupou-se do transporte de passageiros. Em 1973 a empresa abriu capital e mudou seu nome para Transbrasil S.A. Linhas Aéreas. A Transbrasil disputou diretamente com a Vasp a posição de segunda maior empresa aérea do País ao longo de sua existência, chegando a obter até 35% de participação nos vôos domésticos nos anos 1990. Na mesma década, a empresa passou a investir no mercado externo operando linhas regulares para cidades como Londres, Viena, Amsterdã, Lisboa, Córdoba, Buenos Aires, Washington, Nova York, Miami, e Orlando, já no final da década de 1990 a Transbrasil passou por grave crise econômica que a obrigou a encerrar suas operações no dia 4 de dezembro de 2001

empresas aéreas nacionais, como aponta trabalho desenvolvido pelo CECIA (1981)¹⁰.

Ainda segundo estudo do CECIA (1981) este fenômeno pode ser atribuído às características operacionais da maioria das linhas aéreas domésticas deste período que em sua grande maioria constituíam-se de ligações de baixa densidade de tráfego, realizadas entre etapas curtas ou médias, e concentravam-se em sua grande maioria na Região Sudeste ou no litoral. Assim, a existência de ampla rede de transporte de superfície, a um custo bastante inferior, reprimiu ainda mais a demanda pelo transporte aéreo, agravando a crise econômica que já se instalava sobre o mercado de aviação comercial do País.

Se já não fossem suficientes as perdas decorrentes da competitividade predatória instalada dentro do próprio setor aéreo, e a concorrência até então inédita do modal rodoviário, o panorama econômico para a aviação brasileira se agravaria ainda mais a partir da década seguinte (1960), por causa da perda do benefício do “dólar preferencial” que era concedido às empresas aéreas nacionais, como evidencia MALAGUTTI (2002):

Tabela 1: Quadro de distribuição de demanda de passageiro do tráfego doméstico – ano 1964

Fluxo Médio por Voo	Ligações inferiores a 5 passageiros	De 5 a 20 passageiros	De 20 a 40 passageiros	Mais de 40 passageiros	Total
Número de ligações	1.500	126	47	59	1.732
% Sobre o total de ligações	86%	8%	3%	3%	100%

Fonte: CECIA (1981)

¹⁰ Os impactos do processo evolutivo do setor rodoviário sobre a aviação comercial também foram destacados por Palhares (2001), de acordo com o autor, em 1950 o País já possuía o dobro de rodovias pavimentadas do que os cinco anos anteriores, incluindo a Via Dutra, que interliga as duas principais cidades: Rio de Janeiro e São Paulo, enquanto na década seguinte quase todas as capitais estaduais já se encontravam integradas por estradas federais, à exceção de Belém à Manaus.

A baixa rentabilidade, e os riscos de perdas de manutenção e regularidade dentro do setor aéreo impulsionou um *lobby* por parte das grandes companhias que pressionaram o Governo no sentido de encontrar soluções que amenizassem a crise que se instalou sobre o mercado e garantisse a continuidade e a sustentabilidade econômica destas operações aéreas no País. O clima de instabilidade que se abateu sobre a aviação comercial brasileira levou o Governo e as companhias aéreas a se reunirem para debater e propor mudanças para a política então vigente através de reuniões que ficaram conhecidas como Conferências Nacionais da Aviação Comercial (CONAC) (MALAGUTTI, 2001).

As três primeiras CONACs foram realizadas, respectivamente, nos anos 1961, 1963, e 1968, e delas resultaram ações de fomento à concentração de companhias aéreas através de fusões e associações¹¹. Dentro desta nova política de indução à fusões na aviação nacional ocorreram várias mudanças que alteraram o panorama do setor, como a anexação da Real Aerovias pela Varig em 1961, a aquisição da Lóide Aereo Nacional, da Navegação Aérea Brasileira (NAB), e da Transportes Aéreos Bandeirante (TABA) pela Vasp em 1962, e a compra das empresas Sociedade Anônima Viação Aérea Gaúcha (SAVAG), e Transportes Aéreos Catarinenses (TAC) pela Cruzeiro do Sul. Além do amplo processo de fusões, a descontinuação das operações da Paraense em 1970, e a liquidação da Panair, cujas linhas foram predominantemente absorvidas por Varig e Cruzeiro do Sul, também foram duas iniciativas bastante representativas do período (BETTING, 2005, RAGAZZO, 2006).

¹¹ Malagutti (2001) observa que dentre as recomendações propostas pelas primeiras três CONACs, previa-se a redução do número de empresas a um máximo de duas na exploração de linhas internacionais, e até três no transporte doméstico

Figura 1: Distribuição do Mercado de Aviação no Brasil - 1962

COMPANHIA AÉREA	OPERAÇÕES	
	Doméstica	Internacional
Varig	✓	Rotas da América do Norte
Vasp	Exclusivamente	
Cruzeiro do Sul (adquirida pela Fundação Ruben Berta em 1975 e absorvida pela Varig em 1992)	✓	Rotas da América do Sul e Central
Panair (encerrou suas operações em 1965)	✓	Rotas da Europa e Oriente Médio
Sadía (em 1972 tornou-se Transbrasil)	Exclusivamente	
Paraense (falou em 1970)	Exclusivamente	

Fonte: BNDES (2002)

3.2. A Primeira Grande Reforma Regulatória: Regulação com Política Industrial (1973-1986)

Em conformidade com a política vigente no País, o período compreendido entre o final dos anos 1960 e os anos 1980 se caracterizou pelo intenso controle do Governo sobre o transporte aéreo civil brasileiro através das CONACs, como visto na seção 3.1. Além do estímulo à fusões e monopólios no setor aéreo, as primeiras CONACs também serviram para o Governo implementar um regime de competição fortemente controlada, a qual, segundo MALAGUTTI (2001) envolvia a escolha das linhas, o reequipamento da frota, e a fixação do valor dos bilhetes, por exemplo.

Neste ínterim, OLIVEIRA (2007) ressalta que o passo mais significativo neste sentido foi a assinatura do Decreto 72.898 de 9 de outubro de 1973, quando a posição governamental em cercar o direito de explorar os serviços aéreos no Brasil se oficializou através da concessão às então quatro principais companhias aéreas nacionais a operação integral do sistema, no segmento de linhas-tronco:

A partir da publicação deste Decreto, fica concedido pelo prazo de 15 (quinze) anos, às empresas de transporte aéreo Viação Aérea Riograndense S.A. (Varig), Viação Aérea São Paulo (VASP), Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul S.A., e Transbrasil S.A. Linhas Aéreas, o direito de executar o serviço aéreo de transporte regular de passageiro, carga, e mala postal, independente de pedido (Decreto 72.898, de 9 de outubro de 1973, Disposições Transitórias artigo n.15)

Esta nova política baseada na exclusividade de mercados, entretanto, desencadeou um súbito desabastecimento do número de cidades servidas por transporte aéreo regular no Brasil devido a mudança do perfil da frota das empresas que assumiram o monopólio das linhas domésticas. Como estas companhias aéreas possuíam aviões bem maiores, muitos deles equipadas com motores a jato e com capacidade de até 100 assentos, elas se viram obrigadas a reestruturar suas malhas priorizando o atendimento aos mercados de maior expressão econômica e maior densidade de tráfego, o que terminou forçando-as a abandonar as localidades onde a infraestrutura aeroportuária fosse incompatível com suas aeronaves, ou oferecesse baixa demanda. CECIA, (1981), GOMES *et.al.*, (2002)

Com todas as alterações promovidas, em 1975 o cenário da aviação doméstica já se encontrava bastante modificado em relação aos anos anteriores. Primeiramente pela concentração do mercado nas mãos de um reduzido número de apenas quatro empresas aéreas: Varig e Cruzeiro do Sul, que pertenciam ao mesmo grupo, mais a Vasp, e a Transbrasil, assim como pela brusca queda no número de cidades atendidas, já que seus serviços se estendiam a apenas 92 localidades, ou, aproximadamente 26% do volume total identificado no ano de 1958 quando o País atingiu um dos mais elevados números de cidades servidas por serviço regular de transporte aéreo de sua história. (CECIA, 1981, GOMES *et.al.*, 2002)¹².

Com o abandono de grande parte das ligações ao interior, houve também um aumento da etapa¹³ média do avião, de 395 quilômetros em 1965, para 570 quilômetros em 1974, enquanto a etapa média do passageiro subiu de 706 quilômetros para 823 quilômetros no mesmo período. (CECIA, 1981)

¹² No ano de 1950 o Brasil teve 358 localidades servidas por transporte aéreo, um número jamais igualado na história do País.

¹³ O termo “etapa”, é dado à distância voada

Tabela 2: Evolução do Número de Cidades Atendidas por Transporte Aéreo no Brasil

Ano	Número de Cidades Atendidas
1942	92
1945	134
1958	355
1961	254
1975	92

Fonte: CECIA (1981)

3.3. Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional – SITAR

A primeira iniciativa de se promover a integração do interior do País via aérea aconteceu durante a década de 1920 quando em 19 de maio de 1927 foi publicado em Diário Oficial, a autorização aos agentes de transportes a execução de transporte de correspondência via aérea e a emissão de selos especiais para que ressarcissem seus serviços. (GASTAL, 2009).

Segundo a norma, quem recebesse autorização dos Correios poderia cobrar além da taxa postal a ser encaminhada pelo Governo, uma taxa extra pelo transporte aéreo, e ao mesmo tempo autorizava as empresas a imprimir selos como uma forma de coletar fundos (GASTAL, 2009)

Ainda de acordo com o documento, por um período de seis meses a partir do início das operações aéreas realizadas pela empresas o Governo autorizaria o uso de carimbos ou qualquer outro tipo de dispositivo em lugar de selos, e pela determinação o serviço só poderia ser realizado por empresas domésticas, especialmente autorizadas. (GASTAL, 2009)

O mesmo documento também determinava que o *design* dos selos emitidos pelas empresas deveria receber autorização prévia do Governo, porém, a correspondência

também deveria levar os selos de postagem emitidos regularmente pelo Governo. Assim uma tabela foi estabelecida de acordo com a distância percorrida, e nos dias 27 e 28 de maio de 1927 a Condor Syndikat realizou o primeiro voo transportando correspondência, e dois meses após a primeira decolagem, já havia realizado 50 operações desta natureza (GASTAL, 2009)

Castro e Lamy (1993) ressaltam a importância do transporte aéreo para o desenvolvimento econômico do País cujas distâncias entre as principais cidades e a ausência de uma malha de transporte terrestre e fluvial eficiente representava uma consistente barreira ao seu avanço, e recordam que em 1927 a Companhia Aéropostale Brasileira, filial da francesa Compagnie Générale Aéropostale, também recebera autorização para o transporte de correio e mala postal no mês de novembro.

No mesmo ano surgiu a Varig, que mesmo tendo recebido subsídios do Poder Público e apoio financeiro de empresários do estado do Rio Grande do Sul pra a sua criação e implementação, encontrou na autorização para a impressão de selos e transporte postal uma de suas principais fontes de recursos, como afirma Gastal (2009). Como pode-se observar, os Correios foram fundamentais para o início da implementação de uma rede aérea no Brasil.

Outro interessante projeto promovido visando a integração nacional via aérea foi criado pelos pilotos brasileiros da Arma da Aviação intitulado de “Correio Aéreo Nacional”, cujo voo inaugural, que posteriormente teria frequência semanal, partiu do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro para o Campo de Marte em São Paulo no mês de junho de 1931, e em outubro do mesmo ano já iniciaria voos também para o estado de Goiás (CASTRO E LAMY, 1993).

Os autores frisam a importância do Correio Aéreo Nacional no processo de interiorização do Brasil, que levou vários municípios e estados a abrirem pistas de pouso e aeródromos e até mesmo pintarem no telhado das igrejas o nome das cidades, como uma forma de balizar as operações aéreas nas rotas fora dos leitos dos rios.

Algumas das principais companhias aéreas brasileiras como a Vasp, e a Varig surgiram a partir de operações regionais, pois as autorizações de tráfego concedidas

pelo Governo limitavam-nas em regiões demarcadas. As primeiras linhas da Vasp integravam o interior de São Paulo e Minas Gerais, enquanto as primeiras linhas da Varig ligavam a capital Porto Alegre ao interior do estado do Rio Grande do Sul (BETING, 2005).

Outras empresas também iniciaram a exploração do território nacional através de operações aéreas que integravam o interior às capitais ou grandes cidades, como em 1944 a Aerovias Brasil inaugurou a linha que ligava o Rio de Janeiro à Carolina, no Maranhão, fazendo um longo percurso que incluía escalas em Uberaba, Goiânia, Anápolis, São José dos Tocantins, Peixe, Porto Nacional, Píáus, Tocantínia, Pedro Afonso e Belém, operando aeronaves do modelo monomotor Fairchild 71A, provenientes da Viação Aérea Tocantins, que voavam a uma baixa velocidade de cruzeiro de 175 quilômetros por hora. (FLAP INTERNACIONAL, 2007)

A Aerovias Brasil se tornou uma pioneira dentro da aviação comercial brasileira em sua época, tanto na operação de linhas domésticas quanto internacionais. Entre outras operações de caráter regional a empresa manteve ligações regulares nas regiões do interior de Minas Gerais, Maranhão e Pará, e a partir do Rio de Janeiro e São Paulo para Goiânia, via Uberaba e Uberlândia. (FLAP INTERNACIONAL, 2007)

Como visto no capítulo 2, principalmente após a Segunda Guerra muitas companhias aéreas foram criadas e iniciaram suas operações dentro de regiões delimitadas com caráter muito similar ao que se poderia ser considerado “regional” nos dias de hoje. Como a Real, cujas operações ligavam São Paulo à região agrícola do Paraná, e a Nacional, Central Aérea e a Viabrás que partiam suas aeronaves de Belo Horizonte para o Oeste, passando pela região central do Brasil (BETING, 2005).

Outras duas importantes empresas aéreas no processo de interiorização do desenvolvimento do País entre os anos 1930 e 1950 foram a Paraense e a Panair.

A primeira teve seu crescimento estimulado pelas promissoras perspectivas de desenvolvimento socioeconômico das regiões Norte e Nordeste, fundamentadas nas grandes obras públicas que o Governo Federal implementava nestas regiões como a

Usina Hidrelétrica de São Francisco, e a criação do Banco do Nordeste que viria para financiar projetos de grande porte na região, enquanto no Centro-Oeste a criação de gado na região norte de Goiás constituía o início de prosperidade econômica para alguns municípios. (FLAP INTERNACIONAL, 2007)

Neste período a Paraense integrou o interior das regiões Norte e Centro-Oeste operando linhas regulares, principalmente, entre Belém e Pedro Afonso, e Belém ao Rio de Janeiro, com escalas em Pedro Afonso, Cristalândia e Brasília. Neste período sua malha aérea chegou a somar 13.581 quilômetros. (FLAP INTERNACIONAL, 2007)

Já a Panair do Brasil, uma das principais empresas aéreas da história do País, como também visto no capítulo 2, durante a década de 1930 operou hidroaviões para atender à região Amazônica de serviços essenciais, e em seu princípio a empresa fazia a complementação dos voos da norte-americana Panam que partia dos EUA para Belém, e os estendia até Manaus, Porto Velho e Rio Branco (FERREIRA NETTO, 1974; CASTRO E LAMY, 1993; BETING, 2005; SASSAKI, 2005).

Em 1941 a Panair foi autorizada a construir aeroportos no Amapá, Belém, São Luís, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió, Salvador e Barreiras e efetuar ligações entre Belém e Rio de Janeiro, quando passou a substituir sua frota de hidroaviões por aviões de operação terrestre e ampliar sua margem de atuação levando uma série de benefícios á localidades distantes. (CASTRO E LAMY, 1993)

O primeiro esforço do Governo visando fortalecer as ligações aéreas para o interior do país, especialmente às localidades desprovidas de outros meios alternativos de acesso, contudo, se deu na década de 1960 através da criação de um projeto intitulado Rede de Integração Nacional (RIN), para GOMES *et. al.* (2002) esta teria sido uma breve tentativa de fomento oficial ao transporte aéreo regional.

Através da RIN, OLIVEIRA (2007) aponta que o Governo Federal passou a conceder subsídios às empresas que operassem aeronaves dos modelos DC-3, PBY

Catalina, e Curtiss C-46¹⁴ em rotas de médio e baixo potencial de tráfego não viáveis economicamente¹⁵, porém, em decorrência de cortes orçamentários, o Projeto foi gradativamente perdendo sua continuidade até ser abandonado em 1968 e oficialmente extinto no ano de 1977, como ressaltam GOMES *et.al.* (2002)¹⁶

Com o insucesso da RIN, e a constante perda de qualidade na cobertura aérea nacional causada pelo abandono das ligações ao interior, principalmente após o estabelecimento da reserva de mercado às quatro grandes companhias aéreas conforme apresentado na seção 3.2, o Ministério da Aeronáutica elaborou um estudo de viabilidade para a implementação de uma modalidade de aviação que contemplasse as localidades afastadas dos grandes centros. Assim, através do Decreto 76.590 de 11 de novembro de 1975, o então Presidente da República, Ernesto Geisel, criou os “Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional” – também conhecidos como “SITAR”, com o objetivo de reativar as ligações aéreas ao interior, visto o grande crescimento econômico registrado nestas regiões, e a necessidade de integrar regiões remotas do País. (OLIVEIRA, 2009).

De acordo com OLIVEIRA (2005) o Decreto dividia o Brasil em cinco áreas homogêneas de tráfego - cada qual formando um SITAR - constituídas de linhas e serviços aéreos especiais para atender localidades de médio e baixo potencial de tráfego. Também foram criadas cinco empresas aéreas regionais, a maioria delas oriundas do táxi aéreo, que atuavam sobre cada uma das áreas geográficas delimitadas em regime de monopólio, conforme a tabela 4:

¹⁴ Os Catalinas eram aviões anfíbios muito utilizados nas ligações para a Região Amazônica onde os grandes rios, a existência de grandes áreas alagadas, e os períodos de intensas chuvas sempre representaram enormes barreiras naturais à implementação de infraestrutura de transporte terrestre, já os Curtiss C-46 foram aeronaves com dois motores de pistão que tiveram uso militar durante os primeiros anos de operação, e que somente após a Segunda Guerra Mundial passaram a ser utilizadas com fins civis, para o transporte de passageiros.

¹⁵ Segundo o BNDES (2002) as linhas aéreas caracterizadas como de “baixo potencial de tráfego”, são aquelas que transportam até 5.000 passageiros/ano, enquanto as de médio potencial de tráfego”, aquelas que transportam entre 5.000 e 20.000 passageiros/ano

¹⁶ O tempo exato de vigência da RIN diverge entre as fontes pesquisadas: enquanto Oliveira (2007) afirma o Projeto ter sido instituído em 1968 e vigorado até 1972, Gomes *et.al.* (2002) apontam que o mesmo esteve em operação entre 1962 a 1977, já o CECIA (1981) ressaltam que o seu tempo duração compreendeu-se entre os anos 1961 a 1973

Figura 2: Divisão do SITAR

EMPRESA AÉREA REGIONAL	ÁREA HOMOGÊNEA DE TRÁFEGO
Nordeste Linhas Aéreas Regionais S.A.	Região Nordeste e parte dos estados de Minas Gerais e Espírito Santo*
Rio-Sul Serviços Aéreos Regionais S.A.	Região Sul e parte dos estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e São Paulo
TABA Transportes Aéreos da Bacia Amazônica S.A.	Região Norte
TAM Transportes Aéreos Regionais S.A.	Atual estado do Mato Grosso do Sul, parte dos estados do Mato Grosso e de São Paulo**
VOTEC Serviços Aéreos Regionais S.A.	Estado de Goiás, parte dos estados do Pará e do Maranhão, o Triângulo Mineiro e o Distrito Federal***

*Com ligações dessas localidades para o Rio de Janeiro, São Paulo, Brasília e Belo Horizonte.

**Com ligações dessas localidades para São Paulo e Rio de Janeiro.

***Com ligações dessas localidades para o Rio de Janeiro.

Fonte: GOMES *et.al.* (2002)¹⁷

Dentre suas especificidades o Decreto 76.590/75, estabelecia:

- a) - Caberia ao Ministério da Aeronáutica (MA) a instituição do SITAR (Art. 1º);

¹⁷ A Nordeste foi formada através de parceria entre a Transbrasil, a Votec, e o Governo do Estado da Bahia, enquanto a Rio Sul, foi fundada por meio de consórcio entre a Varig, a Top Táxi Aéreo, e participação de capital da Atlântica Boa Vista e da Sul América Seguros. A Taba foi criada pelo Coronel Marcílio Jacques Gibson, dono da antiga Lóide Aéreo Nacional, vendida à Vasp em 1962. Com o capital, o Coronel Gibson comprou a Norte Táxi Aéreo (NOTA) e a partir da implementação dos SITAR candidatou-se a servir a Região Norte, quando então criou a Taba. A Tam surgiu através de uma iniciativa de um grupo de pilotos e em 1975 associou-se à Vasp para assumir uma das cinco regiões definidas pelo SITAR, já a Votec operou durante vários anos como empresa de táxi aéreo, tendo também migrado para o mercado regional a partir do estabelecimento dos SITAR, até ser integrada à Tam. É interessante observar a relação direta entre as empresas domésticas na formação da maioria das empresas que compuseram o SITAR

- b) - Autorizava o MA a outorgar concessões para a exploração das linhas regionais regulares (Art. 3°);
- c) - As redes regionais de linhas aéreas deveriam ser elaboradas pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), e aprovadas pelo MA (Art. 2°, II);
- d) - Cada SITAR seria operado por uma empresa Empresa de Transporte Aéreo Regional (Art.2° § 2°),
- e) - As empresas constituídas pelo SITAR não poderiam transformar-se em empresas aéreas regulares de âmbito nacional (revogado pelo Decreto 99.255, de 1990);
- f) - O MA ficaria autorizado a definir critérios para a qualificação das empresas candidatas utilizando como referência questões relacionadas ao seu capital social, por exemplo (Art. 5°)

OLIVEIRA (2005) observa que durante este período regulatório típico, as autoridades controlavam variáveis como frequência e preços. A entrada de novas empresas no mercado, e a competição entre empresas domésticas e regionais também não eram contempladas uma vez que as primeiras deveriam atuar nas ligações principais (“tronco”) em contraposição às ligações alimentadoras “feeders” regionais.

Complementarmente à criação de um ambiente baseado na reserva de mercado para as operações regionais, o Governo também desenvolveu outros três relevantes mecanismos de incentivo ao SITAR.

Um deles foi o estabelecimento do “adicional tarifário” fixado em 3% sobre o valor dos bilhetes das linhas aéreas domésticas que seriam direcionados para suplementar as ligações de baixa demanda recém-criadas através do SITAR (Decreto 76590/75 Art.6°) enquanto o outro, previa a concessão de linhas de crédito

para a aquisição de aeronave de produção nacional, o EMB – 110 “Bandeirante”¹⁸, como ressaltam SALGADO E OLIVEIRA (2008).

O terceiro e não menos importante instrumento de fomento ao desenvolvimento da aviação regional utilizado pelo Departamento de Aviação Civil (DAC) na implementação do SITAR foi o estabelecimento do nível tarifário básico 30% superior ao aplicado nas linhas-domésticas. GOMES *et.al.* (2002) reforçam que este mecanismo embasava-se nos seguintes fatores técnicos:

- a) - As empresas regionais operam aeronaves de capacidade de passageiros reduzida, o que aumenta o custo unitário;
- b) - Maior desgaste das aeronaves devido à infraestrutura normalmente precária utilizada pela aviação regional;
- c) - Heterogeneidade da frota que proporciona custos de manutenção, reposição de peças, e treinamento às empresas regionais;
- d) - Menor aproveitamento médio das linhas regionais, 10% inferior em relação aos 62% utilizados na construção da Curva Belga¹⁹

Dentre os princípios mais importantes estabelecidos para o SITAR, os autores ainda destacam:

- a) - A criação de empresas com estrutura administrativa simples, e custos indiretos reduzidos;

¹⁸ O EMB-110 “Bandeirante” foi um bimotor turboélice desenvolvido no ano de 1968 pela Embraer com capacidade para até 21 passageiros. Durante os 20 anos ininterruptos em que foi produzido, 498 unidades foram entregues à 36 países, entre 16 versões civis, executivas, e militares. No período do SITAR, um total de 53 modelos foram produzidos para as companhias aéreas participantes do programa. Estima-se que hoje aproximadamente 300 Bandeirante ainda se encontrem em operação.

¹⁹ Segundo Gomes *et. al.* “A Curva Belga é uma metodologia que consiste em promover um ajuste de custo médio direto e indireto mais uma margem de lucro, sua configuração permitiu a determinação do índice tarifário correspondente ao valor unitário do quilômetro, de forma que este valor fosse decrescente em relação à etapa percorrida, ou seja, quanto maior a etapa de voo, menor o preço unitário do quilômetro. Os níveis tarifários básicos diferiam entre si conforme o tipo de linha a ser operada: nas linhas nacionais era de 100%, enquanto nas linhas regionais 130 – 30% superior.

- b) - O desincentivo à concorrência entre operadores regionais e nacionais²⁰ – as redes de linhas regionais e nacionais somente podiam ser operadas, respectivamente, por empresas aéreas regionais e nacionais;
- c) - O incentivo à criação de acordos operacionais entre transportadoras nacionais e regionais, objetivando a formação de um sistema integrado de linhas tronco-alimentadoras, cabendo às empresas nacionais as ligações tronco, e às regionais a tarefa de interligar as cidades de baixa capacidade de tráfego aos aeroportos centrais como alimentadoras destas (“*feeders*”);
- d) - A limitação do tamanho das aeronaves utilizadas pelas empresas regionais. Segundo o autor, estas aeronaves deveriam ser adequadas às operações em pistas pequenas e até mesmo não pavimentadas, e como capacidade de oferta compatível com a demanda do SITAR;
- e) - A impossibilidade de uma empresa regional, se tornar uma nacional.
- f) Já para GREGORI JR. (1978), a existência do SITAR se sustentava nos seguintes objetivos básicos:
- g) - A consolidação e expansão de um mercado interno para a aeronave EMB-110 Bandeirante, fabricada pela Embraer e especialmente projetada para operar no interior do País, onde o uso de aeronaves de grande porte era onerosa e impraticável;
- h) - A recuperação do mercado de aviação regular em cidades de pequeno e médio portes do País.

Ainda segundo o mesmo autor, as diferenças regionais existentes no País nos anos 1970 serviram de forte estímulo á retomada das ligações aéreas ao interior, sob os seguintes princípios:

²⁰ Os termos “operadoras nacionais” e “linhas nacionais” se aplicam, respectivamente, à “operadoras domésticas” e “linhas domésticas”

- a) - As Regiões Sul e Sudeste terem sido as mais afetadas pela perda das ligações regionais em virtude da rápida expansão da infraestrutura rodoviária, face o notável crescimento econômico das cidades do interior destas regiões, o que fez emergir um mercado corporativo que demandava deslocamento rápido e seguro;
- b) - As Regiões Norte e Centro Oeste ainda não possuíam uma rede de transportes que permitisse o abandono da aviação regional;
- c) - A Região Nordeste ainda possuía uma malha rodoviária apenas intermediária e industrialização inferior ao Sul/Sudeste.

O caráter alimentador de linhas-tronco alinhada à necessidade de se oferecer serviço de transporte aéreo regular para localidades de baixo potencial de demanda atribuído às operações dos SITAR, também foi discutido no “Diagnóstico do Transporte Aéreo Regional” apresentado pelo Departamento de Aviação Civil (DAC) através da Comissão de Estudos e Coordenação de Infra-estrutura Aeronáutica (CECIA, 1981)

Em outro estudo sobre a aviação regional brasileira, GREGORI JR. (1984) ressalta a importância dos SITAR para a reversão do quadro decadente em que se encontrava a aviação regional, alicerçado nas três seguintes três premissas socioeconômicas:

- a) - A interiorização do processo de desenvolvimento econômico brasileiro, que motivou a industrialização de algumas cidades de porte médio, e a ocupação de regiões devolutas, incluindo a Região Amazônica;
- b) - Fabricação de aeronave nacional adequada para as operações de baixa capacidade;
- c) - O fornecimento de estrutura jurídica e administrativa por parte do Departamento de Aviação Civil (DAC), capaz de viabilizar o desenvolvimento da aviação regional no Brasil.

A necessidade de recuperar a malha aérea perdida entre as décadas de 1960-1970, conferiu aos SITAR um caráter abrangente e complexo. Apesar de sua dimensão, o Diagnóstico do Transporte Aéreo Regional apresentado pelo CECIA (1981) enfatiza o curto período de um ano em que os SITAR foram implementados, desde o processo de seleção das empresas aéreas até o início de suas operações. Segundo o estudo, alguns fatores específicos facilitaram a rápida criação de um sistema nacional de ligações aéreas ao interior, como:

- a) - A transferência de concessão dos serviços das empresas de transporte aéreo regular diretamente para as de transporte aéreo regional sem interrupção dos serviços, contribuindo para que se mantivesse o hábito da utilização do avião;
- b) - A recuperação do mercado de transporte aéreo regular em cidades de pequeno e médio porte no interior aproveitando-se da disponibilidade de uma aeronave apropriada para isto no mercado interno;
- c) - A manutenção da integração nacional através das operações de linhas aéreas para cidades desprovidas de outros meios de transportes;
- d) - Evitar que se repetissem nos novos serviços de transporte aéreo, problemas relacionados à competição ruinosa entre as empresas, principalmente nas linhas de maior potência de demanda.

Ainda que os SITAR possuíssem um caráter extremamente controlador e regulatório, ao longo do tempo o Projeto apresentou distorções e nem todos os seus objetivos iniciais foram plenamente atingidos. Apesar da proposta de distinguir o mercado segmentando-o em forma de monopólio, em alguns casos era evidente a existência de concorrência entre empresas domésticas e regionais, embora as rotas tivessem na maioria dos casos pontos de origem e destino diferentes, como aponta GOMES *et.al* (2002) e como pode ser observado nas duas séries históricas selecionadas: 1977, e 1985.

Tabela 3 – Cidades servidas simultaneamente por empresas regionais e domésticas (1977)

Cidade	Empresa Aérea
Altamira (PA)	Taba, Vasp, e Votec
Ilhéus (BA)	Nordeste, Varig, e Vasp
Londrina (PR)	Tam e Transbrasil
Parnaíba (PI)	Varig e Votec
Paulo Afonso (BA)	Nordeste e Varig
Santarém (PA)	Taba, Varig, e Vasp
Tefé (AM)	Taba e Varig
Uberaba (MG)	Varig e Votec
Uberlândia (MG)	Varig e Votec

Fonte: Guia Aeronáutico (1977)

Tabela 4: Cidades servidas simultaneamente por empresas regionais e domésticas (1985)

Cidade	Empresa Aérea
Altamira (PA)	Taba e Vasp
Carajás (PA)	Vasp e Votec
Cruzeiro do Sul (AC)	Taba e Varig
Foz do Iguaçu (PR)	Rio Sul e Varig

Imperatriz (MA)	Varig e Votec
Joinville (SC)	Rio Sul e Varig
Marabá (PA)	Varig e Votec
Montes Claros (RG)	Nordeste e Varig
Navegantes (SC)	Rio Sul e Varig
Petrolina (PE)	Nordeste e Varig
Santarém (PA)	Taba e Varig
Tabatinga (AM)	Taba e Varig
Tefé (AM)	Taba e Varig
Uberaba (MG)	Votec e Varig
Uberlândia (MG)	Votec e Varig

Fonte: Guia Aeronáutico (1985)

Cabe ressaltar a desvantagem competitiva existente na concorrência destas rotas uma vez que, enquanto as empresas domésticas utilizavam aeronaves a jato dos modelos Boeing 737, Boeing 727, e BAC 1-11, todas mais velozes e com capacidade superior a 100 passageiros, as regionais empregavam aeronaves com capacidade reduzida como o EMB-110 Bandeirante e o Fokker F-27²¹

Além da presença de competitividade entre empresas domésticas e regionais dentro de algumas rotas do SITAR, outro aspecto a ser destacado foi a falta de clareza dos critérios adotados na demarcação dos mercados pela política de concessão de suas operações. GOMES *et.al.* (2002), por exemplo, apontam que as áreas servidas pelo Sistema não foram estabelecidas apenas segundo critérios

²¹ Os Fokker F-27 é uma aeronave de produção holandesa, com capacidade para 44 passageiros, que realizou seu voo inaugural em 24 de novembro de 1955.

geográficos, mas também de acordo com critérios de capacidade de geração de tráfego total que deveria ser aproximadamente o mesmo entre elas, além disso, também, teria se buscado definir áreas com características geoeconômicas mais similares possíveis. Neste caso, a ausência de indicadores mais consistentes induzem a acreditar que a área servida pela Rio Sul (Região Sul/Sudeste) possuísse as mesmas características geoeconômicas daquela servida pela Taba (Região Norte).

Um outro ponto é exposto por GREGORI JR. (1978) para quem a formulação da rede de serviços do SITAR baseou-se mais na tradição histórica que no planejamento e estudo de demanda. Segundo a abordagem do autor, as linhas criadas visavam reproduzir, ainda que parcialmente, as antigas linhas interioranas operadas pela aviação regular.

Já o trabalho desenvolvido pelo CECIA (1981), por sua vez, oferece uma abordagem distinta sobre este tema, no qual a tarefa de dividir o território nacional em cinco áreas geográficas levou em consideração as diversas características das ligações brasileiras, e não a divisão política das regiões do País.

A dissonância entre a teoria e a prática do SITAR onde houve um descasamento entre os objetivos iniciais do fomento à aviação regional brasileira e o alcance real de seus objetivos conforme GOMES *et.al.* (2002), se deu principalmente por que a integração entre as linhas regionais do SITAR e as linhas tronco não foi absorvida por todas as empresas, sendo só observada entre os planos de operação da Rio-Sul com as do grupo Varig/Cruzeiro, que coincidentemente detinha a quase totalidade de suas ações.

Ainda segundo os autores, por uma questão de mercado as empresas participantes do SITAR foram ao longo do tempo abandonando o princípio de utilização de aeronaves de pequeno porte de produção nacional e passaram a incorporar à sua frota aeronaves de maior capacidade, e assim, reduzindo o número de frequências, na mesma medida em que passaram a se adequar às características de suas respectivas regiões buscando dentro delas mercados mais rentáveis, o que acabou comprometendo diretamente a proposta inicial do projeto.

Porém, a despeito de suas imperfeições, é inegável que o SITAR contribuiu de maneira significativa para reverter a tendência de queda da cobertura da malha aérea brasileira, dado que o projeto foi responsável direto pela elevação do número de cidades atendidas em 23% entre 1976 e 1992, ano em que seria extinto, como ressaltam GOMES *et.al.* (2002). Porém, sob o ponto de vista do estabelecimento de políticas públicas, sua criação veio para oficializar o período mais representativo da era regulatória da aviação brasileira, quando as autoridades objetivaram promover instrumentos de regulação econômica através do arcabouço de “quatro empresas domésticas e cinco regionais”, bem como mecanismos de política industrial desenvolvimentista através da concessão de subsídios para a aquisição de aeronaves de produção nacional, representando, segundo OLIVEIRA (2007) a primeira e última tentativa do Governo de estruturar, planejar e fomentar de maneira sistemática e global o desenvolvimento desse setor, bem como, de estabelecer políticas para a aviação regional.

3.4. Política de Flexibilização da Aviação Comercial Brasileira

Mudanças de ordem macroeconômica conduziram os mercados globais no princípio da década de 1990 estimuladas pela percepção dos efeitos causados pela política de regulação sobre a sua dinâmica. Com isto, um intenso movimento mundial de reformas liberalizantes sobre diferentes segmentos da economia ocorreram com o objetivo de tornarem-nos mais competitivos, conforme afirma SALGADO (2008).

Como consequência desta tendência internacional SALGADO E OLIVEIRA (2008) apontam que foi instituído no País durante o Governo Fernando Collor de Mello o Decreto 99.179, de 15 de março de 1990, criando o “Programa Federal de Desregulamentação”, que dava início à abertura da economia do País por uma política de gradual remoção da interferência do Estado que a partir desta data manteria apenas os “controles e formalidades imprescindíveis em suas mãos deixando que a atividade econômica pudesse reger-se pelas regras do livre mercado” como enfatiza ESPÍRITO SANTO JR. (2000).

Ainda de acordo com ESPÍRITO SANTO JR. (2000) dentro do novo cenário econômico nacional caracterizado por macroprogramas de desestatizações,

flexibilizações, e privatizações, caberia ao Estado apenas o acompanhamento, estudo, e análise dos variados setores da economia apenas no que concerne o seu comportamento e sua dinâmica, e como desdobramento deste constante monitoramento, o novo Estado elaboraria legislações de proteção ao consumidor e prover a fiscalização para o seu cumprimento, bem como garantir a efetivação de competição e um elevado nível de prestação de serviço, e dentre os setores passíveis de monitoramento e análise, estariam o transporte aéreo.

Motivado pelo Programa Federal de Desregulamentação, e pela necessidade de se introduzir mudanças no mercado aéreo brasileiro, no ano de 1991 foi realizada a V CONAC²² que contou com a participação de representantes das companhias aéreas, e da qual que resultou em uma série de recomendações em torno de criar-se um ambiente menos regulado o setor aéreo. (OLIVEIRA 2009)

A V CONAC constituiu-se de um meticuloso processo de indução à competição no setor aéreo através de medidas como a revisão e mesmo a eliminação de monopólios existentes, autorização para a entrada de novas companhias aéreas no mercado, a liberalização tarifária tendo fornecido diretrizes para a formulação da “Política de Flexibilização da Aviação Comercial” que seria implementada em 1992. (SALGADO, 2008, SALGADO E OLIVEIRA, 2008).

Respalhada pela V CONAC, a Política de Flexibilização da Aviação Comercial Brasileira teve seu início efetivo no ano de 1992. A nova Política trouxe para a aviação comercial um novo marco regulatório, tornando o seu ambiente menos regulamentado com a implementação de uma série de portarias expedidas pelo Departamento de Aviação Civil (DAC)²³ ao longo das décadas de 1990 e 2000, como apontam OLIVEIRA (2009) e PALHARES (2002).

²² A V CONAC foi realizada em 1991, e forneceu bases para a implementação da Política de Flexibilização da Aviação Comercial” dentro dela quatro comitês foram criados para abordar isoladamente o Transporte Aéreo Internacional, o Transporte Aéreo Nacional, o Transporte Aéreo Regional, e o Transporte Aéreo Não Regular. Atualmente a sigla CONAC se refere ao Conselho de Aviação Civil, órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da Política Nacional de Aviação Civil, instituído através do Decreto 3.564, de 17 de agosto de 2000.

²³ Apesar de inicialmente estar vinculado ao Ministério de Viação e Obras Públicas, tendo posteriormente sido subordinado à outros Ministérios de origem militar como o Ministério da Aeronáutica e o Ministério da Defesa ao longo de sua história, o Departamento de Aviação Civil (DAC) atuou durante cerca de sete décadas na regulação, regulamentação, planejamento e fiscalização da aviação civil no Brasil, até ter suas

Como consequência, um conjunto de ações foram adotadas com o objetivo de paulatinamente se remover o controle sobre variáveis econômicas do mercado como a eliminação das barreiras à entrada de novas empresas, a eliminação de exploração exclusiva das operações aéreas (principalmente as operações regionais), e a redução do controle das tarifas aplicadas através da implementação de “bandas tarifárias”, temas estes que serão explorados de maneira mais minuciosa a partir da seção 3.4.1.

Porém, a liberalização do setor aéreo brasileiro se deu de forma gradual, em três rodadas nos anos 1992, 1998, e 2001, obedecendo a uma trajetória semelhante ao modelo de “pacotes de liberalização” promovidos na União Europeia. A ênfase na liberalização gradual, segundo SALGADO E OLIVEIRA (2008) foi uma metodologia aplicada com vistas a tentar se evitar os potenciais “efeitos danosos que uma súbita abertura de curto prazo poderia causar ao mercado”, devido ao forte acirramento da competição, tal qual ocorrido com a desregulamentação norte-americana em 1978.

3.4.1 Primeira Rodada de Liberalização – PRL - (1991-1997)

A Primeira Rodada de Liberalização foi efetivada sob a influência da V CONAC. Após quinze anos submetida a um rigoroso sistema de controle Governamental, a aviação comercial brasileira passou por um inédito período de desregulamentação através da assinatura das Portarias 075/GM5, de fevereiro de 1992, e as Portarias 686 a 690/GM5 de 15 de setembro de 1992 instituídas durante a PRL (SALGADO E OLIVEIRA 2008).

Este conjunto de Portarias oficializou a “Política de Flexibilização do Transporte Aéreo” que se traduziu na progressiva flexibilização dos mecanismos normativos como a eliminação das barreiras de entrada e das áreas de operação exclusiva, e a redução do controle sobre as tarifas, através da autorização para a criação de novas empresas, a possibilidade de competição direta entre as companhias de âmbito nacional e regional, e o fim da delimitação geográfica das áreas de operação.

funções transferidas à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) criada através da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005.

Através delas, a Política que dividia o mercado do transporte aéreo nacional entre “quatro companhias nacionais, e cinco regionais” foi oficialmente extinta, e a entrada de novas operadoras passou a ser estimulada, culminando com o aparecimento de pequenas novas operadoras regionais, a maioria delas oriundas do táxi aéreo como a Tavaj, Meta, Rico, e a Pantanal, como observam OLIVEIRA (2007), e PALHARES (2002)²⁴.

Porém, em um primeiro momento, o processo de Desregulamentação do setor aéreo brasileiro não introduziu um caráter de liberdade plena ao mercado, pois alguns em aspectos o setor continuou cerceado por oligopólios como nas ligações envolvendo os pares de aeroportos centrais das cidades de Belo Horizonte (Pampulha), Brasília (Juscelino Kubitschek), Rio de Janeiro (Santos Dumont), e São Paulo (Congonhas), também conhecidas como Voos Diretos ao Centro (VDC) existentes desde 1986 e posteriormente renomeadas como “Ligações Especiais” que permaneceram sendo operadas sob exclusividade das regionais, e a Ponte Aérea Rio-São Paulo que continuaria explorada prioritariamente pelo *pool*²⁵ entre Transbrasil, Varig, e Vasp, segundo SALGADO E OLIVEIRA (2008).

Outra importante mudança advinda da PRL foi a adoção de um inovador sistema de fixação dos preços dos bilhetes aéreos com a instituição de “bandas tarifárias” que variavam entre -50% a +32% em relação ao valor principal. OLIVEIRA (2009),

²⁴ Portaria 686/GM5 – “Regulamenta os pedidos de autorização para funcionamento jurídico e autorização ou concessão para a exploração dos serviços aéreos públicos”

Portaria 687/GM5 – “Reestrutura o Sistema de Transporte Aéreo Regular e dá outras providências

Portaria 688/GM5 – “Estabelece as Linhas Especiais e dá outras providências

Portaria 689 GM/5 – “Dispõe sobre os Serviços da Ponte Aérea Rio/São Paulo”

²⁵ No ano de 1959 o fluxo aéreo entre Rio de Janeiro e São Paulo já era bastante intenso e disputado por diferentes companhias aéreas: Cruzeiro, Panair, Real, Varig e Vasp. Porém, não era incomum a sobreposição de voos em horários simultâneos que muitas vezes culminavam com aeronaves vazias, ou operações que se alternavam com até três horas de intervalo entre uma e outra. De maneira a enfrentar a concorrência da Real Aerovias que dominava o segmento, os gerentes da Cruzeiro, Varig e Vasp se uniram para formar um pool onde as três empresas começaram a ligar as duas cidades alternadamente em intervalos de 60 minutos, aceitando entre si os bilhetes das congêneres. Estima-se que atualmente a Ponte transporte 10% do total de passageiros aéreos domésticos do País, e a distância média entre os voos, em seu horário de pico, pode chegar a atingir a impressionante marca de 17 minutos.

aponta que as desta forma a competição dos preços passou a ser vista como “saudável” e a competição encorajada.

Sobre a introdução de um sistema de bandas tarifárias, SALGADO (2008) ressalta que apesar de elas terem sido desenvolvidas como instrumentos temporários para estimular a rivalidade de preços dentro do mercado, de certa forma também não deixaram de ser uma maneira de indexação de preços das tarifas aéreas em pleno programa de liberalização do mercado, visto que as tarifas de referência permaneciam controladas e sujeitas às Políticas de reajustes periódicos, o que de certa forma, não deixou de representar um avanço no sentido de se promover a competitividade no setor .

A incontestabilidade dos benefícios decorrentes da PRL mereceram destaque por PALHARES (2002). Para o autor, as Portarias assinadas neste período reestruturaram o transporte aéreo regular sob diversos aspectos, na mesma medida em que criaram uma excepcional e verdadeira oportunidade de crescimento para a aviação regional, tendo como principais desdobramentos:

- O aumento de empresas no mercado, embora a grande maioria destas novas empresas não tenha evoluído para se tornarem empresas médias, ou muito menos de grande porte;
- O fortalecimento das empresas regionais, principalmente a Rio Sul e a Tam;
- A possibilidade de aquisição de regionais por parte das empresas nacionais.²⁶

O IV Plano de Desenvolvimento da Aviação Civil (PDSAC, 1997) também aponta que a aplicação da Política de Flexibilização influenciou de modo significativo em toda a indústria aérea, e dentre os seus resultados práticos poderiam ser identificados:

- O aumento do número de empresas, que passou de cinco em 1991, para quatorze em 1996;

²⁶ A Varig adquiriu o controle da Nordeste e da Rio Sul, a Tam anexou a Helisul e a Brasil Central, e a Interbrasil Star foi comprada pela Transbrasil.

- A significativa expansão da malha aérea aeroviária coberta pelas principais empresas regionais, segundo o estudo, as operações das novas empresas regionais se caracterizaram pela exploração de nichos bastante definidos no mercado, incluindo ligações pioneiras para áreas até então inexploradas;

- O crescimento e a diversificação da frota nacional, incluindo um número considerável de aeronaves a jato de médio porte como o Boeing 737-500, e o Fokker 100;

- A incorporação de aeronaves do modelo Cessna Caravan²⁷ à frota nacional regional, ampliando o espectro de serviços oferecidos neste segmento de mercado, e;

- O crescimento substancial das atividades das empresas regionais nos aeroportos classificados como “centrais” (Congonhas, Pampulha, e Santos Dumont).

Enquanto para as empresas que operam no segmento de transporte aéreo doméstico, as principais mudanças decorrentes da nova Política foram:

- O prosseguimento do processo de expansão da oferta de serviços, e o aumento significativo da frota, o que em um primeiro momento não foi acompanhado pelo aumento do tráfego de passageiros, obrigando as empresas aéreas a adotarem estratégias de ajustes;

- O aumento da oferta de tarifas promocionais, explorando a flexibilidade permitida pelas bandas tarifárias.

Em coincidência à realização do V CONAC, o estudo apresentado pelo PDSAC (1997) também ressalta o início das operações das aeronaves a jato em substituição dos antigos Electra²⁸ na Ponte Aérea Rio-São Paulo, quando as empresas participantes do *pool* passaram a utilizar aeronaves próprias nesta ligação.

²⁷ Cessna Caravan são aeronaves turboélice monomotoras, com capacidade para até 14 passageiros

²⁸ Os Electra foram aeronaves equipadas com 4 motores turboélice, com capacidade para até 104 passageiros que operaram entre 1975 e 1992 com exclusividade na Ponte Aérea Rio-São Paulo

A aviação regional se viu bastante influenciada pelas diretrizes da V CONAC sob diversos prismas. Se entre os anos 1975 e 1999 vigorou no Brasil uma clara distinção do mercado aéreo doméstico entre empresas nacionais e regionais, todas as mudanças implementadas na aviação doméstica a partir de seu processo de desregulamentação, terminaram oficialmente extinguiram o SITAR²⁹, introduzindo maior competitividade ao mercado.

Na verdade, GOMES *et al.* (2002) observam que os monopólios regionais já se encontravam bastante distorcidos em decorrência das práticas das próprias empresas regionais que buscavam maior escala de operação.

Desta forma os autores apontam que:

A partir de 1992, qualquer empresa de transporte aéreo regular estava autorizada a operar linhas tanto nacionais como regionais. Iniciou-se, então, a concepção de definir o mercado aéreo como nacional ou regional segundo as características das linhas operadas e não mais segundo a classificação das empresas em nacionais ou regionais. As companhias passaram a ser designadas como sendo de “âmbito” nacional quando sua rede compreendesse, preponderantemente, linhas aéreas nacionais, servindo no mínimo doze estados da federação, e, pelo menos, oito capitais estaduais. Já as companhias designadas como sendo de “âmbito” regional” eram aquelas cuja rede compreendesse, preponderantemente, linhas regionais, sem limites no número de estados ou capitais atendidas. (Portaria 686/GM5 de 15 de setembro de 1992).

Outro aspecto determinante para as mudanças que ocorreriam no mercado a partir da PRL foi a alteração nas regras da incidência do Adicional Tarifário como forma de suplementação à aviação regional instituído desde 1975, e que será abordado de maneira mais abrangente no capítulo 4.

3.4.2 Segunda Rodada de Liberalização – SRL - (1998-2001)

No final da década de 1990 o Governo instituiu a Segunda Rodada de Liberalização (SRL), e através dela retirou dois importantes mecanismos de controle

²⁹ GOMES *et al.* (2002) reforçam que o fim dos SITAR não considerou “critérios de desempenho operacional ou econômico-financeiro dos sistemas”, segundo os autores ele ocorreu por pressão das próprias empresas que constituíam os SITAR que desejavam estender suas áreas de atuação para linhas de maior densidade de tráfego. Os autores ainda ressaltam que a legislação que reestruturou o Sistema de Transporte Aéreo Regular não chegou a apresentar uma distinção clara entre linhas domésticas nacionais ou regionais a partir do momento em que na mesma data foram criadas as Linhas Aéreas Especiais concedendo o direito de exclusividade de operação nos aeroportos centrais do Rio, São Paulo, Belo Horizonte e Brasília às empresas de “âmbito regional” à exceção da Ponte Aérea Rio-São Paulo (como visto nesta seção), o que proporcionou a expansão das operações da Tam e da Rio Sul .

da competição que ainda existiam no mercado - o direito de exclusividade das empresas regionais sobre as Linhas Especiais (Portaria 05 GM 5 de 09 de janeiro de 1998), e as bandas tarifárias (Portarias 986 e 988 GM5, de 9 de janeiro de 1998). (OLIVEIRA, 2005)

As novas mudanças visavam proporcionar maior liberdade às companhias aéreas, e efetivamente a SRL estimulou um grande surto de competitividade através de fenômenos veiculados pela mídia como “Guerra de Preços” e “Corrida por Frequência” causando intensa movimentação competitiva, como ressaltam SALGADO E OLIVEIRA (2008).

O ambiente flexibilizatório da SRL, contudo, sofreu um forte revés no ano de 1999 com o retorno da forte instabilidade da taxa de câmbio, que culminou com a desvalorização do Real ante o Dólar, o que segundo OLIVEIRA (2007) desencadeou uma fonte de pressões sobre os custos operacionais das empresas aéreas, arrefecendo assim o processo de intensa competitividade iniciado no ano anterior, desta forma, houve uma tendência à “suspensão das tarifas promocionais vigentes, e posteriormente uma demanda pelo realinhamento dos preços frente ao choque dos custos”, como frisa o autor.

A mudança dos rumos da abertura do mercado em virtude da crise econômica de 1999 também foi evidenciada por Já PALHARES (2002), já que com a desvalorização da moeda nacional em janeiro de 1999, as empresas aéreas brasileiras preferiram não realimentar a “disputa tarifária que vinha sendo praticada por elas desde o ano anterior

Paralelamente, dentro do cenário de aumento dos produtos e serviços, o Ministério da Fazenda optou por cercear os preços praticados pela indústria numa medida que impôs limites às estratégias das empresas aéreas, visto que, o controle dos reajustes dos preços voltou a ser praticado novamente. (OLIVEIRA, 2005)

Já a Portaria 05/GM5, que abria as operações das Linhas Especiais, se encontrava distorcida, de acordo com Palhares (2002), uma vez que três das quatro empresas dominantes do mercado de aviação já possuíam participação indireta nestes mercados por intermédio de sua subsidiárias: a Varig através das regionais

Rio Sul e Nordeste que pertenciam ao mesmo grupo, a Transbrasil através da Interbrasil Star, e a Tam por meio da Helisul e Brasil Central.

Outro importante fato decorrente da SRL foi o fim do *pool* da Ponte Aérea Rio – São Paulo quando em 1998 a Varig deixou a parceria e as empresas passaram a competir individualmente neste segmento, e a Tam iniciou operações neste trecho no ano seguinte utilizando aeronaves Airbus A319, como destaca PALHARES (2002).

TRIGO (2000) ressalta que entre os anos 1959 a 1995 a Ponte Aérea Rio – São Paulo transportou 47 milhões de passageiros, constituindo-se a segunda mais importante linha aérea do mundo em volume de demanda, perdendo apenas para o trecho Nova York – Washington, enquanto ROMÁN E MARTÍN (2010) destacam que a Ponte Aérea Rio – São Paulo é atualmente a segunda linha com maior densidade de ligações do mundo com 894 voos semanais, sendo superada apenas pela linha Madri – Barcelona com 971 operações por semana.

A SRL também trouxe uma significativa mudança que afetou principalmente o mercado regional com uma nova divisão do mercado, a partir da Portaria 569/GC5, de 5 de julho de 2000.

A partir desta Portaria, VALENTE E LOHMANN (2005) apontam que o DAC extinguiu a divisão entre empresas de “âmbito” nacional e regional, e passou a classificar todas elas como empresas domésticas de transporte aéreo regular.

Art. 6o As linhas aéreas domésticas são classificadas em:

I - linhas aéreas domésticas nacionais;

II - linhas aéreas domésticas regionais; e

III - linhas aéreas domésticas especiais.

§ 1o As linhas aéreas domésticas nacionais são aquelas que ligam as capitais e as cidades com mais de um milhão de habitantes.

§ 2o As linhas aéreas domésticas regionais são aquelas que efetuam a ligação entre as demais cidades com aquelas servidas pelas linhas aéreas nacionais.

Art. 7o As linhas aéreas domésticas especiais são aquelas que ligam diretamente dois aeroportos centrais ou um aeroporto central e o aeroporto da Capital Federal.

(Fl. no 2/3 da Portaria no 569/GC-5, de 5 de setembro de 2000).

GOMES *et.al.* (2002) apontam que a partir da extinção dos limites geográficos de área de exploração exclusiva, houve um grande aumento na introdução de aeronaves a jato na frota das empresas aéreas com características regionais, assim como também ocorreu um

elevado crescimento no tráfego atendido por estas empresas³⁰, principalmente nas chamadas “ligações especiais”, fazendo que esta modalidade de transporte aéreo se afastasse de maneira significativa de seus objetivos inicialmente propostos:

- A diferença entre o mercado aéreo nacional e regional permanece sendo a característica das linhas operadas, estando estas, porém, mais claramente definidas atualmente.

- As linhas aéreas domésticas nacionais são aquelas que interligam grandes centros populacionais e econômicos (cidades com mais de 1 milhão de habitantes).

- As linhas aéreas domésticas regionais, por sua vez, são consideradas complementares e de afluência; fazem a ligação entre as cidades de pequeno e médio porte com aquelas servidas pelas linhas aéreas domésticas nacionais

3.4.3 Terceira Rodada de Liberalização - TRL – ou “Quase Desregulamentação” (2001-2002)

Embora a desregulamentação federal sobre o preço das passagens aéreas já estivesse em vigência desde 1998, sua prática efetiva não havia se dado plenamente devido à mudança do regime cambial ocorrida em janeiro de 1999, desta maneira, OLIVEIRA (2009) destaca que aspectos de ordem macroeconômicas interferiram diretamente no processo de liberalização gradual do mercado:

Visando assegurar as pressões inflacionárias dos setores regulados, o Ministério da Fazenda atuou impossibilitando reajustes naquele ano. A liberdade tarifária ainda era, portanto, assimétrica para cima, ou seja, era possível conceder descontos ou baixar preços livremente, mas não era permitido aumentar os preços de acordo com as novas condições do mercado. Oliveira (2009)

Porém no ano de 2001 um acordo estabelecido entre o Departamento de Aviação Civil (DAC) e o Ministério da Fazenda permitiu que a maioria dos mecanismos de regulação econômica que ainda persistiam sobre o mercado fossem removidos, tornando a indústria livre da interferência macroeconômica e do controle

³⁰ Em 1999, a participação das linhas aéreas especiais no total da receita das empresas de âmbito regional foi de 22%, contra 13% no ano de 1996

dos planos de estabilização, como destaca OLIVEIRA (2005), assim, através das portarias 672/DGAC, de 16 de abril de 2001, e 1.213/DGAC, de 16 de agosto de 2001 a total liberalização de preços foi posta em prática.

SALGADO E OLIVEIRA (2008) apontam que a assinatura destas Portarias coincidiu com a flexibilização dos processos de entrada de novas firmas e de pedidos de novas linhas aéreas, frequências de voo e aviões gerando a que ficou conhecida como Terceira Rodada de Liberalização (TRL) ou “Quase Desregulamentação”. PALHARES (2002) frisa que neste período o setor doméstico entrou em “real estado de competição”, principalmente com o advento de empresas como a Fly, BRA, Nacional e principalmente a Gol³¹ cujas estruturas de custo e conceito operacional de baixo custo e baixa tarifa dinamizaram o mercado ao longo do ano de 2001.

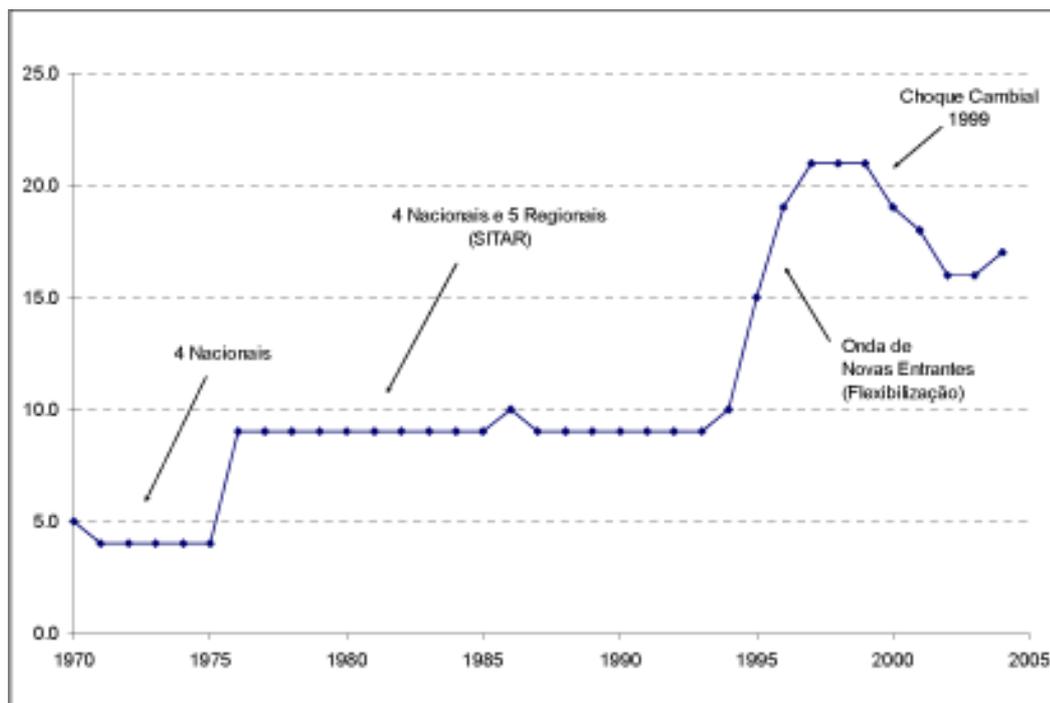
OLIVEIRA (2009), porém, destaca que o período não se encaminhou para uma total desregulação, dado que ainda existiam questões econômicas a serem resolvidas no que concerne a maior liberdade de operação no mercado. O autor cita como exemplo, o acesso à infraestrutura aeroportuária e a concorrência por horários de pouso e decolagem em aeroportos congestionados, conhecidos como *slots*³².

³¹ Existem contradições quanto à Gol ter sido a primeira empresa aérea de “baixo custo e baixa tarifa” no Brasil, uma vez que este pioneirismo também pode ser atribuído à Fly ou à Nacional. A Fly surgiu no ano de 1995 aproveitando-se da liberalização do mercado de aviação brasileira e teve como foco as ligações a partir de São Paulo e Rio de Janeiro para as principais capitais do Nordeste, caracterizando-se sempre pelo baixo custo de suas tarifas em relação à concorrência. Porém, determinados fatores como o choque cambial no ano 2000, o elevado custo de manutenção de sua envelhecida frota de aeronaves Boeing 727-200, e a entrada da Gol que chegava ao mercado mais capitalizada, acabaram inviabilizando economicamente as operações da Fly, que suspendeu suas operações no ano de 2003. Já a Nacional iniciou suas operações em dezembro de 2000 com uma proposta tarifária bastante similar à da Fly, chegando a oferecer passagens entre Rio e São Paulo a R\$ 45,00 (valor da época). Enquanto esteve em operação, a empresa chegou a servir um total de 11 cidades: Rio, São Paulo, Recife, Fortaleza, São Luís, Salvador, Brasília, Goiânia, Caldas Novas, Cuiabá, Campo Grande, e Araçatuba, com impressionante média de pontualidade e regularidade de 98% em seus voos. Entretanto, os impactos causados pela crise que se instalou na aviação em 2001 fez a empresa paralisar suas operações em abril de 2002.

³² De acordo com Oliveira (2009) *slot* é o horário estabelecido para uma aeronave realizar uma operação de chegada ou uma operação de partida em um aeroporto congestionado ou saturado, e operado sob uma regra de restrição

No entanto, cabe ressaltar que no ano de 2003, com o regime de liberalização do transporte aéreo em pleno curso, o setor voltou a sofrer interferência por parte do Estado como uma maneira de segurar pressões competitivas, e assim controlar o que foi chamado de “excesso de capacidade” e “estímulo à competição ruinosa”, interrompendo a trajetória flexibilizatória que vinha concedendo maior liberdade às companhias aéreas. Este período ficou conhecido como “Re-regulação” como aponta OLIVEIRA (2009) e quando acreditava-se que ele representaria o fim da processo contínuo da Política de Flexibilização da aviação brasileira, com a criação da ANAC em substituição ao DAC em 2005, os princípios liberalizantes que haviam sido instaurados nos anos 1990 foram retomados (COSTA, LOHMANN, OLIVEIRA, 2008; OLIVEIRA 2009).

Figura 3. Principais Episódios de Ingresso de Empresas no Transporte Aéreo Doméstico no Brasil

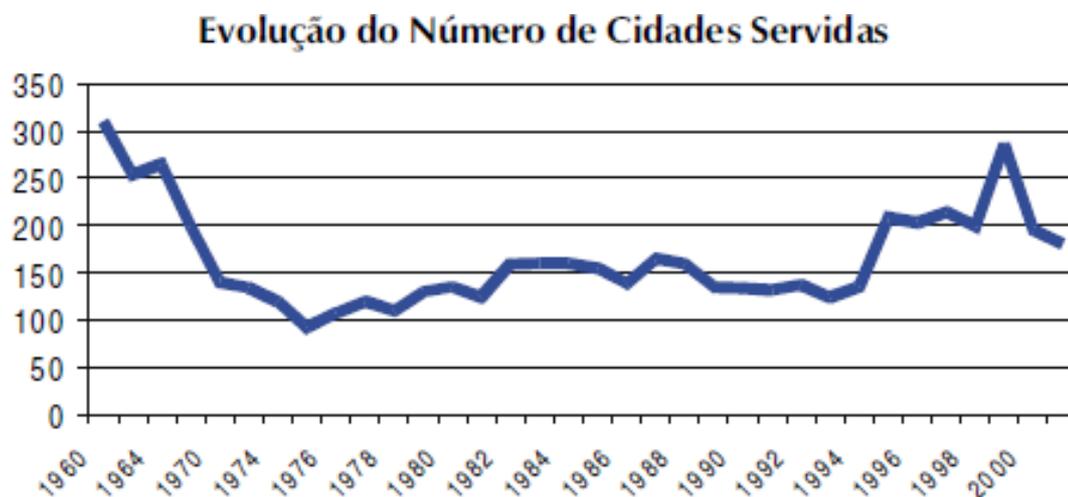


Fonte: Salgado e Oliveira (2008)

3.5. Diagnóstico da Cobertura Aérea

A influência da alternância de viés nas políticas públicas para a aviação doméstica brasileira impactou diretamente o número de cidades servidas por transporte aéreo regular no País nas últimas décadas como pode ser observado no gráfico a seguir.

Figura 4. Evolução do Número de Cidades Servidas



Fonte: DAC

Fonte: DAC *apud* GOMES et.al. (2002)

A leitura do gráfico (Figura 4) sobre a Evolução do número de cidades servidas permite então, as seguintes observações:

- Entre 1960 a 1974 iniciou-se um intenso processo de queda em decorrência da sobreoferta de empresas face à demanda, e o princípio da expansão da infraestrutura rodoviária no Brasil, que passaria a configurar um concorrente direto até então inexistente, fatores que motivaram a criação do SITAR;

- A partir de 1976, com o SITAR em vigência, reverteu-se a tendência de queda e inicia-se a recuperação da cobertura aérea do País que cresceria em média 23% até o ano de 1992 (ano de extinção do SITAR);

- Apesar da introdução de um processo de abertura do mercado de aviação através da eliminação gradual dos monopólios a partir do ano de 1992, os efeitos da desregulamentação só seriam sentidos a partir de 1995 quando emergiu um número significativo de novas empresas no mercado;

- Já no ano 2000 inicia-se um novo processo de queda causado principalmente pelas primeiras liminares obtidas pelas empresas aéreas que suspenderam a arrecadação do adicional tarifário;

Todas as variações do número de cidades atendidas por serviço aéreo regular no Brasil acima apresentadas, motivaram uma série de pesquisas sobre a maneira como estas incidiram sobre o mercado da aviação brasileira, principalmente no que concerne as ligações ao interior.

Um dos principais esforços neste sentido foi trabalho elaborado por SALGADO E OLIVEIRA (2008), através do qual, os autores defendem que elaboração de uma análise da malha aeroportuária brasileira em um período recente é fundamental para a discussão sobre a necessidade de se promover políticas públicas específicas para o transporte aéreo regional.

Os autores fundamentam a tese baseados em aspectos geopolíticos do País, que, apesar de possuir mais de cinco mil municípios, apenas 140 sustentaram ligações aéreas regulares desde que o Governo retirou todos os mecanismos de controle sobre o transporte aéreo doméstico que perduraram entre 1975 e início dos anos 1990, o que evidencia a necessidade de embasar políticas públicas de fomento à este setor, principalmente no que concerne as ligações regionais, de acordo com GOMES *et.al.* (2002)

Para isso, os autores realizaram um diagnóstico com base na situação geográfica da aviação regular no País no que concerne a qualidade da cobertura aérea ao longo do território nacional, e a partir daí, promoveram uma análise georreferenciada do posicionamento das companhias aéreas regulares domésticas, com ênfase nas operações fora dos aeroportos grandes e médios.

Desta forma, SALGADO E OLIVEIRA (2008) reforçam que torna-se possível identificar os problemas estruturais do setor, bem como a maneira como ele vem

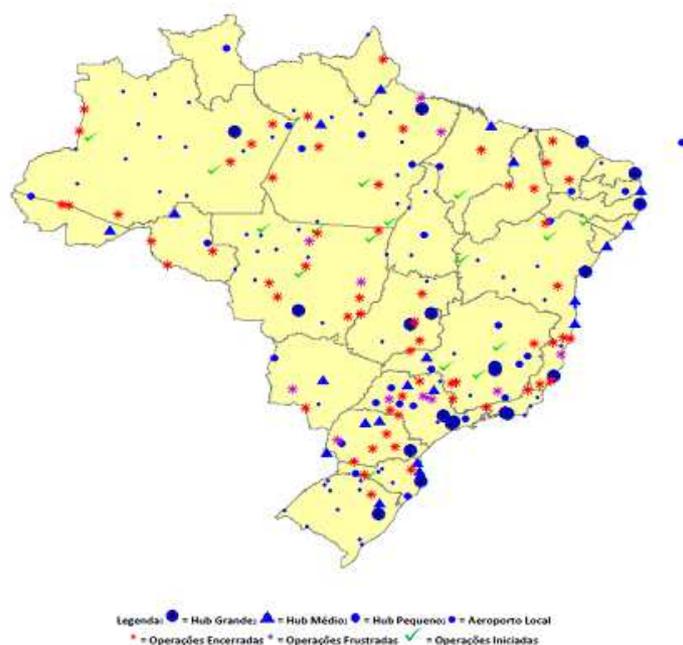
promovendo o desenvolvimento das localidades do País afora, permitindo desta maneira, um mapeamento das oportunidades para a aviação regional brasileira.

Para a elaboração desta análise, os autores adotaram a mesma padronização de classificação dos aeroportos utilizada pela Federal Aviation Administration (FAA) dos EUA, que divide os aeroportos entre hubs grandes, médios, pequenos, e “não hubs”, conforme a movimentação de passageiros³³, sendo:

- Hubs Grandes: os aeroportos que movimentam mais do que 1% dos embarques e desembarques de passageiros de um país;
- Hubs Médios: Movimentam entre 0,25% e 1% do total de passageiros;
- Hubs Pequenos: Movimentam entre 0,05% e 0,25% do volume de passageiros;
- “Não Hubs”: Obtém abaixo de 0,05% da participação do movimento de embarques e desembarques de passageiros, os quais são denominados como “aeroportos locais” pelos autores, para efeito de análise.

³³ Neste caso o termo “hub” é utilizado pela FAA para identificar os aeroportos com significativa participação no movimento de passageiros no País, não tendo nada a ver com o conceito de “hub and spokes” que será tratado no capítulo 4

Figura 5: Operações Aeroportuárias 1998-2008 – Brasil



Fonte: Salgado e Oliveira (2008)

A figura 5 representa o desenvolvimento da malha aeroportuária brasileira entre 1998 a 2008. Percebe-se que no período o número de operações encerradas foi superior ao volume de operações iniciadas em todas as Regiões do País.

A partir deste diagnóstico foram realizadas uma série de análises primeiro sobre as razões que levaram o País a perder abrangência aérea, e os impactos da gradual queda de cobertura aérea nacional sobre diferentes variáveis socioeconômicas

Para efeito de análise do processo de perda de cobertura aérea no Brasil utilizou-se dois períodos distintos: os anos anteriores à Terceira Rodada de Liberalização (TRL), também chamado de “Pré-Liberalização” (janeiro de 1998 à janeiro de 2000) e o período “Pós-Liberalização” englobando os anos mais recentes, mais especificamente de janeiro de 2006 a janeiro de 2008, tendo como base estudo elaborado por Salgado e Oliveira (2008).

Ainda segundo os autores a contraposição entre os períodos Pré e Pós Liberalização é fundamental para entender como se processou o ajuste das malhas

das companhias a partir da flexibilização da aviação brasileira a partir dos anos 1990, assunto abordado ao durante a seção 3.4.1

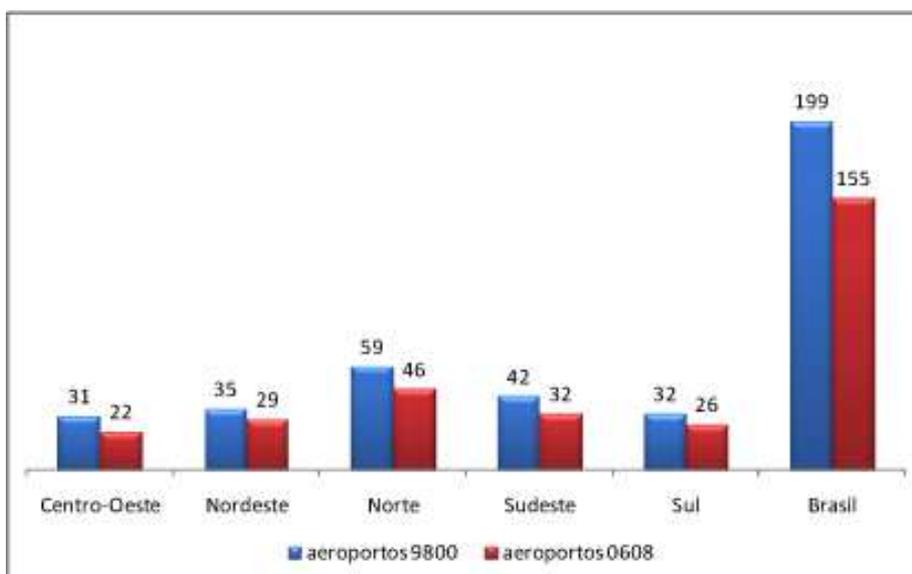
Figura 6 – Resumo das Operações Aeroportuárias 1998 – 2008: Brasil

Cobertura	Pre-Liberalização	Pos-Liberalização	Varição	Var%
Aeroportos Operados	199	155	-44	-22.1%
Microrregiões Cobertas	166	131	-35	-21.1%
Municípios Cobertos	1,821	1,437	-384	-21.1%
PIB Agricultura Coberto (R\$ bilhões 2005)	44.6	36.7	-7.9	-17.7%
PIB Indústria Coberto (R\$ bilhões 2005)	391.1	365.6	-25.5	-6.5%
PIB Serviços Coberto (R\$ bilhões 2005)	893.0	851.9	-41.1	-4.6%
PIB Total Coberto (R\$ bilhões 2005)	1,570.8	1,486.9	-83.8	-5.3%
População Coberta (milhões 2005)	113.3	104.7	-8.6	-7.6%

Fonte: HOTRAN/ANAC, IBGE, IPEADATA e NECTAR. “Pre-Liberalização” = período entre 1998 e 2000; “Pós-Liberalização” = período entre 2006 e 2008.

A figura 6 evidencia a fragilidade do potencial de cobertura da malha aérea brasileira a partir do processo de desregulamentação. Enquanto no período pré SITAR 13% do território nacional era servido por transporte aéreo regular, nota-se que após o período de flexibilização esse número sofreu uma expressiva queda para 1,7%.

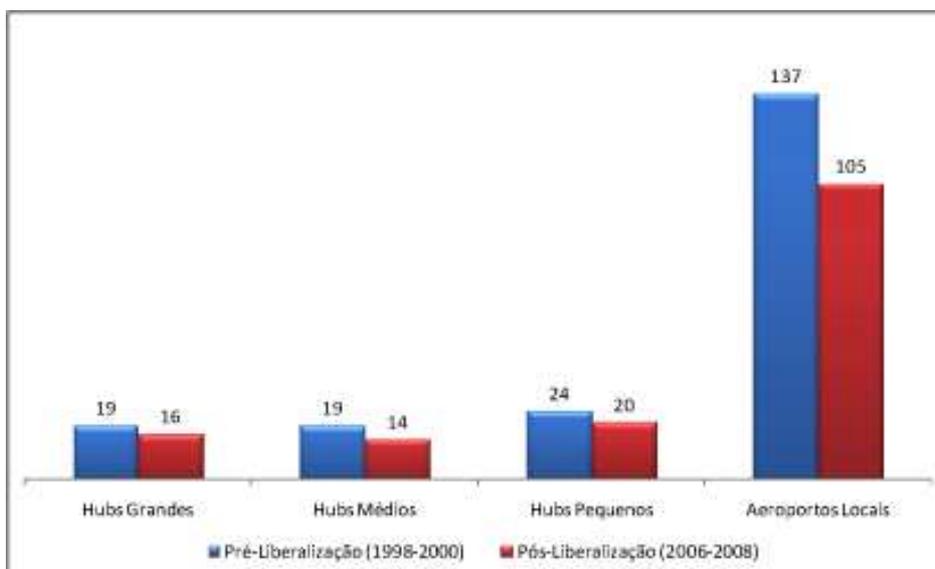
Figura 7: Aeroportos Operados – Brasil 1998/2000 – 2006/2008



Fonte: SALGADO E OLIVEIRA (2008)

A figura 7 apresenta o número de aeroportos operados no Brasil entre os períodos Pré e Pós Liberalização. SALGADO E OLIVEIRA(2008) chamam a atenção para a nítida perda da qualidade de cobertura em todas as Regiões do País, em especial, a Região Norte a mais afetada em termos absolutos com a perda de serviço regular de transporte aéreo em nada menos que 13 aeroportos, ao passo que em todo o território nacional a perda em números reais foi de 44 no total.

Figura 8: Aeroportos Brasileiros em Operação – Pré Liberalização / Pós Liberalização



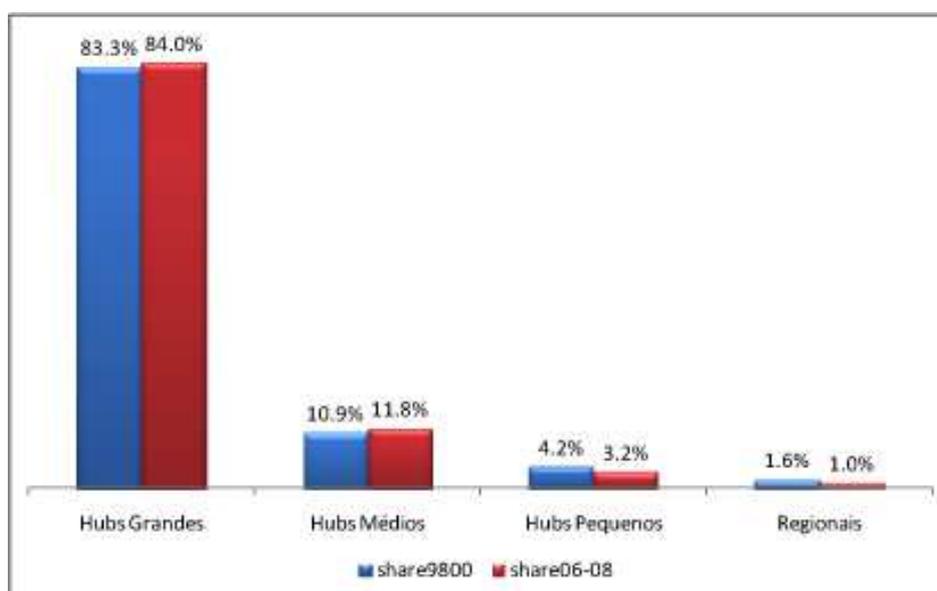
Fonte: SALGADO E OLIVEIRA (2008)

Dos quarenta e quatro aeroportos que tiveram operações encerradas entre 1998 e 2008, nada menos que 72% do total foram aeroportos locais (-32 ao todo), a leitura deste gráfico evidencia uma tendência do mercado de aviação centralizar seus esforços majoritariamente entre hubs grandes e médios.

Ainda assim, SALGADO E OLIVEIRA (2008) apontam que mesmo hubs grandes e médios também sofreram uma queda de cobertura, ainda que em densidade muito mais reduzida, para os autores, este fenômeno está ligado basicamente à maior concentração do sistema aéreo brasileiro nos aeroportos de Congonhas em São Paulo, e Juscelino Kubitschek, em Brasília.

SILVA (2010) ressalta que existe atualmente um uso muito concentrado da infraestrutura aeroportuária brasileira onde os dez principais terminais do País, Congonhas (São Paulo), Brasília, Santos Dumont (Rio de Janeiro), Tom Jobim/Galeão (Rio de Janeiro), Guarulhos (São Paulo), Salvador, Curitiba, Porto Alegre, Confins (Belo Horizonte) e Recife, detém 63% do tráfego aéreo doméstico, sendo que Congonhas e Brasília sozinhos centralizam quase 30% do tráfego aéreo doméstico.

Figura 9: Aeroportos em Operação – Share

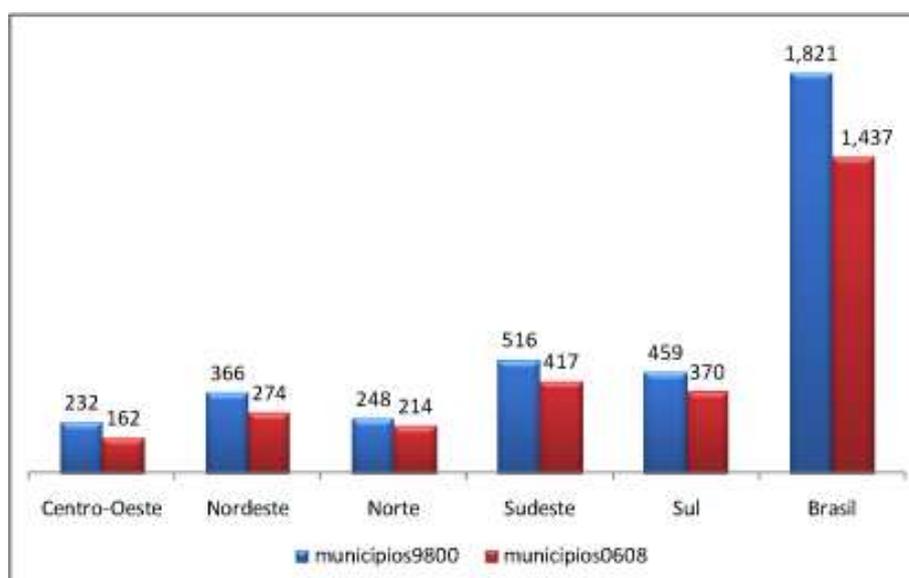


Fonte: Salgado e Oliveira (2008)

A figura 9 reforça a tendência já manifestada pelos gráficos anteriormente apresentados: a centralização das operações aéreas domésticas nos principais hubs do País.

Enquanto o “share” dos hubs grandes e médios aumentou no período Pós Liberalização, a fatia de mercado dos hubs pequenos e locais caiu expressivamente, principalmente dos hubs locais que obtiveram uma redução de 37% de participação no movimento de passageiros domésticos.

Figura 10: Municípios Atendidos por Linhas Aéreas Regulares



Fonte: Salgado e Oliveira (2008)

A figura 10 apresenta a quantidade de municípios cobertos por transporte aéreo regular no Brasil nos períodos de pré e pós flexibilização e é evidente a mesma tendência centralizadora da malha aérea como mostra também o gráfico anterior. No período, 384 municípios ficaram sem serviço aéreo em todo o País

Através dos gráficos apresentados acima é possível concluir que após o período de desregulamentação do transporte aéreo brasileiro houve uma perda generalizada de cobertura. Isso é um indicativo de que dentro de um ambiente de elevado grau de liberdade as empresas aéreas passaram a competir de forma mais intensa e assim encerraram operações em pequenas e médias cidades passando a priorizar seus vôos em localidades com maior renda, e, portanto, maior demanda potencial influenciando também no desenvolvimento turístico nacional como um todo. Isso mostra que o setor aéreo regional enseja políticas públicas específicas, considerando o seu caráter fomentador da integração nacional, redistribuidor de renda, e indutor de negócios e desenvolvimento do interior, porque como ocorre em todo segmento de infraestrutura, o transporte aéreo também possui demanda derivada (SALGADO E OLIVEIRA, 2008).

Figura 11. Evolução da População e Municípios Atendidos por Voos Regionais 1960 - 2003

Ano	População do Brasil	Municípios Existentes no Brasil	Municípios Atendidos por Voos Regionais	% Cobertura
1960	70 milhões	2766	cerca de 360	13.0%
2003	175 milhões	5561	94	1.7%

Fonte: Valente e Lohmann, 2005.

3.6. Adicional Tarifário

Como visto na seção 3.3 um dos principais mecanismos de fomento à aviação regional brasileira foi instituída junto à criação do SITAR em 1975, quando se estabeleceu o adicional tarifário fixado em 3% sobre o valor cobrado aos bilhetes das linhas aéreas domésticas, como forma de subsídio às linhas regionais de baixo e médio potencial de tráfego (Decreto 76.590, de 11 de novembro de 1975). O cerne da suplementação tarifária é sustentar as operações aéreas de baixa viabilidade econômica de baixo volume de densidade de tráfego.

GOMES *et.al.* (2002) destacam que o sistema de distribuição dos recursos advindos deste modelo de suplementação tarifária eram calculados através de um índice formado para cada empresa regional que tinha como referência o seu custo unitário e quilometragem voada, e, para corrigir eventuais distorções, fora estabelecido uma correção deste índice através do critério “volume de passageiros transportados” – quando estabeleceu-se um mínimo de volume e as empresas regionais só recebiam o total do valor se cumprissem as metas estabelecidas, e caso não as atingisse, recebiam menos – conforme o número de passageiros transportados.

Com o fim do SITAR em 1992, porém, uma nova Portaria alterou a metodologia de distribuição do Adicional Tarifário, o qual, segundo GOMES *et.al.* (2002) passou a incidir de maneira mais definida sobre os bilhetes das linhas aéreas nacionais e especiais, e não apenas sobre os bilhetes de todas as linhas domésticas de uma maneira abrangente, bem como passou a seguir os seguintes critérios:

- A suplementação deixou de contemplar todas as linhas regionais, e passou a direcionar-se apenas às ligações regionais classificadas pelo DAC como “linhas essenciais do ponto de vista do interesse público ou pioneiras, servidas por aeronaves de até 30 assentos”;

- A suplementação também deixou de ser exclusividade das cinco empresas regionais concebidas durante o SITAR em 1975, e passou a ser destinada à qualquer empresa que operasse com aeronaves de 30 assentos, linhas regionais, essenciais, ou pioneiras;

- A nova metodologia também buscou compensar o esforço de transporte da empresa, para tanto, o cálculo do índice passou a ser efetuado de acordo com o custo unitário e o número de passageiros x quilômetros transportados. Desta forma corrigia-se a metodologia anterior que não considerava o desempenho das empresas, e muitas vezes permitia às companhias aéreas efetuarem políticas de caixa através da realização de operações sem uma demanda condizente, apenas para receberem a suplementação.

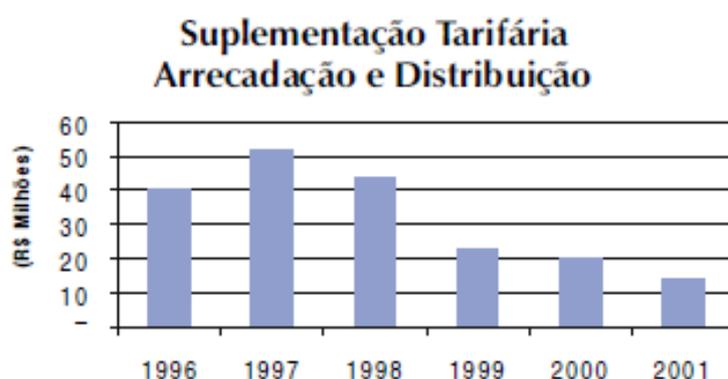
Durante a vigência da Segunda Rodada de Liberalização, a implementação da Portaria nº 101/GC5, de 22 de fevereiro de 2000 mudou a política de recolhimento do Adicional Tarifário que passou a incidir em 1% sobre o valor da tarifa de todos os bilhetes de passagens das linhas aéreas domésticas não suplementadas (SALGADO E OLIVEIRA, 2008).

De acordo com os autores, a arrecadação do Adicional passaria a ser recolhido para a conta do Fundo Aeroviário, e sua aplicação se direcionaria especificamente ao pagamento da Suplementação Tarifária seguindo as linhas gerais da Instrução de Aviação Civil nº 1302, de março de 2001:

- Linhas passíveis de Suplementação Tarifária: linhas regionais pioneiras e/ou essenciais de médio e baixo potencial de tráfego na **Amazônia Legal** (até 20.000 pax/ano) e baixo potencial de tráfego na **Região Nordeste** (até 15.000 pax/ano);- Suplementação Tarifária: proporcional ao volume de pax/km efetivamente transportados em linhas suplementadas.

GOMES *et.al.* (2002) observam que a nova diretriz regulamentando o recolhimento do Adicional Tarifário não impunha restrições quanto ao equipamento utilizado, além disso, através dela passou-se a utilizar indicadores de eficiência operacional para efetuar o pagamento da quantia estabelecida pelo índice de suplementação, que levavam em consideração a pontualidade e a regularidade dos serviços.

A figura 12: Suplementação Tarifária, Arrecadação e Distribuição Entre 1996 e 2001.



Fonte: DAC, *apud* Gomes *et.al.* (2002)

No ano de 1999 as principais empresas aéreas arrecadadoras do Adicional Tarifário iniciaram um processo de contestação quanto à sua legalidade junto ao Judiciário sustentando que o Decreto que o havia criado não havia sido recepcionado pela Constituição (SALGADO E OLIVEIRA, 2008).

Assim, uma série de liminares favoráveis à suspensão do recolhimento do Adicional Tarifário foi expedida afetando significativamente o seu volume, como pode ser observado no Gráfico 6, e sobre o qual GOMES *et.al.* (2002) fazem as seguintes observações:

- Varig e Vasp obtiveram, respectivamente em maio e junho de 1999, liminares suspendendo a exigibilidade de arrecadação do Adicional Tarifário, o que, somado à desvalorização cambial de janeiro de 1999 reduziu o volume total arrecadado de R\$ 44 milhões no ano de 1998, para R\$ 22,7 milhões em 1999. Relaciona-se também à esta acentuada queda, o fato de a Varig ter participado em aproximadamente 70% das arrecadações até então;

- No ano 2000 a queda da arrecadação só não foi mais grave em virtude do crescimento da Tam³⁴ no mercado, quando passou a participar em 60,6% no montante arrecadado, contra 9,5% no ano anterior;

- As únicas empresas arrecadoras em 2000, Transbrasil, Rio Sul, Nordeste e Tam, receberam liminares suspendendo sua exigibilidade em 2001, com isso, a suplementação só não foi totalmente extinta em 2001 devido a uma mudança no sistema de recolhimento do subsídio no mesmo ano quando mesmo os bilhetes das linhas regionais não suplementadas³⁵ passaram a ser incluídos na incidência do adicional;

- As perdas de arrecadação em 2001 só não foram mais acentuadas em função da entrada da Gol no mercado no mesmo ano quando recolheu R\$ 3 milhões, e ao fato de Transbrasil, Tam e Nordeste ainda terem recolhido o adicional até o mês de abril, e a Rio Sul até maio;

Com todas as mudanças nas regras do recolhimento do Adicional Tarifário, GOMES *et.al.* (2002) reforçam que atualmente qualquer empresa que opere uma rota suplementada pode receber o subsídio independentemente de quantas delas ofereçam o serviço, ou do modelo de aeronave empregada no serviço regional seja dentro da Amazônia Legal ou do Nordeste. Tal prática, no entanto, pode acabar ocasionando o que os autores chamam de “oferta extrema”, quando mais de uma

³⁴ O aumento da participação da Tam é atribuído não somente ao seu crescimento, mas também pela suspensão do recolhimento da Varig e da Vasp

³⁵ Tais companhias não representaram um recolhimento muito significativo, pois não contavam com um número muito elevado de operações: Tavaj, Trip, Penta, Meta, Passaredo, e Pantanal, recolheram apenas R\$ 300 mil em seu primeiro ano como arrecadoras do Adicional Tarifário

empresa aérea opera linhas suplementadas, gerando pulverização do montante total arrecadado pelo Adicional.

Cabe destacar que as empresas oriundas dos SITAR, Tam, Rio Sul, e Nordeste mantiveram suas operações durante décadas basicamente com os recursos advindos do recolhimento do Adicional Tarifário, porém, a partir da implementação do processo de liberalização da aviação comercial no País as mesmas recorreram à Justiça para obterem o direito de suspender o pagamento da suplementação que fora fundamental para o seu fortalecimento e consolidação no mercado no passado.

A redução da alíquota do Adicional Tarifário de 3% para 1% sobre os bilhetes domésticos, e a gradual suspensão do recolhimento do Adicional tarifário obtido pelas empresas aéreas arrecadoras da suplementação através de ações impetradas na Justiça, representaram um forte impacto sobre o mercado de aviação regional como pode ser observado no gráfico 6. Este tema tem suscitado intensas discussões em diferentes âmbitos sobre a legalidade e a necessidade do restabelecimento de um mecanismo de subsídio. cruzado dentro do próprio ambiente do setor aéreo.

GOMES *et.al.* (2002), por exemplo, justificam a existência do repasse de percentual de receita das operações domésticas para as regionais, sob o lógico ponto de vista da necessidade de viabilização das operações aéreas não viáveis economicamente pela sua baixa densidade de tráfego como já fora anteriormente citado dentro deste trabalho. Além do mais, para o autor, o Adicional Tarifário é um recurso que onera apenas os usuários do transporte aéreo, e não a sociedade em geral, mas cujo sucesso perpassa pela conscientização da utilização eficiente de seus recursos.

3.7. Impactos da Desregulamentação Sobre o Serviço Aéreo no Brasil

A desregulamentação do transporte aéreo brasileiro também influenciou o perfil dos serviços prestados pelas companhias aéreas que passaram a simplificá-los como uma estratégia de maximizar receitas e aumentar a competitividade.

As mudanças ocorridas, principalmente com o surgimento das primeiras empresas aéreas de baixo custo e baixa tarifa como a Nacional e a Gol, trouxeram o conceito de um serviço mais racional com ênfase no equilíbrio financeiro e na

redução dos custos que envolveu as refeições servidas a bordo, e o próprio nível de conforto das aeronaves (AVIÃO REVUE, 2011).

Durante as décadas de 1970 até o início da década de 1990, a qualidade do serviço de bordo oferecido aos passageiros constituiu uma importante ferramenta de marketing para as companhias aéreas, tanto domésticas quanto regionais, que utilizavam o elevado grau de sofisticação e a variedade da alimentação servida durante os voos em seus anúncios veiculados na mídia como uma forma de atrair os clientes (FLAP INTERNACIONAL, 2003).

Em um dos anúncios da Vasp, no ano de 1991, a empresa frisava a importância do serviço de bordo como um fator de decisão e de poder de escolha dos consumidores o qual dizia “Se a companhia que você voa não tem opção de refeição, lembre-se que você tem opção de companhia” e trazia a foto de uma comissária de bordo apresentando as opções de alimentação que a empresa oferecia em seus aviões.

Já em outro, do ano de 1974, a Transbrasil oferecia aos seus passageiros o serviço “Cisne Real”, segundo a empresa o “mais sofisticado restaurante dos céus do Brasil”, que de tão requintado chegava ao “cúmulo” de servir feijoada completa às quartas e sábados (FLAP INTERNACIONAL, 2003).

A Revista Avião Revue (2011) lembra que um curto voo de duração de uma hora e quinze minutos entre Brasília e São Paulo, a Transbrasil servia hadoque e lagosta, acompanhados de carta de vinhos e whisky dentro de coco semi abertos na hora do jantar, em dias festivos.

No entanto, a necessidade de se tornarem mais fortalecidas obrigou as companhias aéreas a mudarem radicalmente o padrão do serviço de bordo adotando um modelo altamente simplificado, como a Gol, a grande precursora deste movimento, e que se tornou famosa por oferecer barrinhas de cereais aos passageiros, e numa proposta de marketing contrária à utilizada entre os anos 1970 e 1980 passou a utilizar seu acanhado serviço de *catering* em suas estratégias de marketing.

A mais curiosa delas foi veiculada quando a Gol iniciou operações regulares para Buenos Aires e que trazia a foto de uma peça de carne tipicamente argentina no braseiro que perguntava ao leitor em seguida se com uma refeição daquela o aguardando em Buenos Aires, quem se importaria com o serviço oferecido pela empresa, e logo em seguida falava das vantagens de um serviço limitado face às baixas tarifas oferecidas pela empresa.

Além de ter representado um estratégico corte de custos, o serviço de bordo também passou a ocupar uma interessante posição de fonte de receitas para algumas empresas aéreas que passaram a cobrar pelo lanche servido dentro das aeronaves, como é o caso da Webjet, e da própria Gol que vende “combos” de sanduíches, sucos, e chocolate em alguns de seus voos, e bebidas alcoólicas. (AVIÃO REVUE, 2011).

O conforto a bordo também serviu durante muitos anos como instrumento de mídia de empresas como a Tam, Rio Sul, e a Transbrasil que se referiam à seus serviços como de “primeira classe” (FLAP INTERNACIONAL, 2003). Palhares (2002) afirma que algumas companhias aéreas procuravam personalizar o atendimento ao cliente como uma forma de fidelização, e lembra a Tam que colocava um tapete vermelho na porta de entrada de suas aeronaves para o embarque dos passageiros, e a Rio Sul que diminuiu o número de assentos de seus Boeing 737-700 de 144 para 120, e distribuiu uma fita métrica para cada passageiro embarcado para que assim pudessem comprovar o maior distanciamento entre as poltronas e o maior grau de conforto oferecido pela empresa.

Porém, influenciado pela desregulamentação o conforto a bordo nas viagens aéreas se tornou menos agradável, pois, com a concorrência mais forte entre as empresas elas acrescentaram mais assentos em suas aeronaves para ampliar sua margem de receita por voo reduzindo o espaço entre as poltronas, também conhecido como “*pitch*”.

A revista Avião Revue (2011) reforça que as primeiras aeronaves dos modelos Airbus A319 e A320 que chegaram no Brasil no ano de 1999 tinham como configuração, os A319, 132 assentos em classe única, e os A320, 12 lugares na classe Executiva e 138 na Econômica. Hoje os Airbus A320 comportam até 156

assentos nos modelos que oferecem classes Executiva e Econômica, e nos modelos de classe única oferecem 174 assentos, enquanto os modelos A319 ganharam mais 12 assentos e atualmente oferecem 144 poltronas.

Se por um lado os passageiros perderam a qualidade dos serviços da aviação comercial nos últimos anos, por outro, a política de corte implementada pelas empresas aéreas reduziu bastante o preço das passagens, tornando as viagens aéreas mais acessíveis a um número maior de consumidores.

Figura 13: Custo das Viagens Aéreas no Brasil, 1991-2011

	1991	2011
Rotas		
Rio-São Paulo	Cr\$ 92.432,00* (2,2 s.m.)**	R\$ 500,00* (0,9 s.m.)**
Porto Alegre – Rio	Cr\$ 168.418,00* (4 s.m.)**	R\$ 222,00* (1,72 s.m.)**
Recife – São Paulo	Cr\$ 269.858,00* (5,4 s.m.)**	R\$ 222,00* (1,72 s.m.)**
Salário mínimo da época	Cr\$ 42.000,00	R\$ 545,00

***Valores médios praticados**

**** Salário Mínimo**

Fonte: Avião Revue (2011)

A figura 13 mostra o processo de redução do preço das passagens aéreas no Brasil no ano de 1991, um ano antes do início do processo de desregulamentação da aviação, e vinte anos mais tarde, em 2011, tornando evidente que a busca pela maior participação no mercado e a captação de novos passageiros levaram as empresas a utilizarem medidas de corte de “excessos” como uma forma de tornar o preço das viagens mais baixos.

4.REVISÃO CONCEITUAL: O QUE É AVIAÇÃO REGIONAL

Segundo BECHARA (2009), o termo “regional” é algo “que diz respeito a ou é próprio de uma região”. Tendo esta definição como ponto de partida, o exercício de se encontrar um conceito que expresse de maneira universal a aviação regional se mostrou uma tarefa complexa por esbarrar em questões geográficas, econômicas, e operacionais, por exemplo.

A variedade de indicadores utilizados na tentativa de balizar um conceito para a aviação regional é bem diverso, e dentre as principais referências encontradas ao longo da elaboração desta pesquisa, poderiam ser citadas como as mais comuns a densidade de tráfego, a capacidade da aeronave, a abrangência geográfica da operação, os aeroportos utilizados, e a etapa do voo (de acordo com a distância), como os mais utilizados. Em alguns casos chegou-se a utilizar dois ou até mesmo três destes elementos, porém, não foi possível encontrar um autor que utilizasse todos eles reunidos, tornando a tarefa de caracterizar este segmento ampla, e muitas vezes imprecisa, sujeita a questionamentos quanto à identificação e divisão do mercado.

Para BETTINI (2007) e nomenclatura “regional” aplicada à aviação atribui-se a:

Atividade explorada de maneira regular que, simplificada, utiliza aeronaves de capacidade inferior a cem passageiros e as utiliza em ligações com cidades que possuam densidade de tráfego (ou seja, número de passageiros por unidade relevante de tempo) reduzida.

Contudo, o próprio autor ressalta que o conceito de aviação regional é difuso quanto às suas fronteiras por não serem incomuns os casos de empresas aéreas

regionais operarem aeronaves com oferta superior a cem passageiros³⁶, na mesma medida em que também há empresas de porte nacional que operam em cidades de baixa densidade de tráfego³⁷.

SALGADO E OLIVEIRA (2008) também afirmam que esta definição é arbitrária e difusa. Arbitrária por fixar o tamanho da aeronave (cem assentos) o que leva a pensar que uma companhia aérea regional não possa ter em sua frota aeronaves com capacidade superior para atender trechos mais densos. E difusa por lançar mão do conceito “densidade de tráfego reduzida” sem estabelecer um “ponto de corte” como referência, o que, segundo os autores, requereria arbitrariedade adicional.

SALGADO E OLIVEIRA (2008) consideram ainda uma “arte” o desenvolvimento de um conceito que permita minimizar arbitrariedades e manter as características que normalmente são relacionadas à este mercado.

A mesma dificuldade também foi discutida pela AERO MAGAZINE (2010), em reportagem sobre a aviação regional, para a revista o primeiro desafio para o setor é criar um conceito que seja aceito pelas companhias que operam neste segmento e pelas demais, que em alguns casos, não querem ser reconhecidas desta forma. Ainda de acordo com a matéria, parte do preconceito vem desde a década de 1970 quando o setor regional cresceu no País sob a suplementação tarifária, e a ideia de um subsídio para a manutenção destas rotas é vista com “antipatia” pelas empresas, que só admitem este modelo de prática em regiões inviáveis economicamente, ou de interesse estratégico.

Além disso, a AERO MAGAZINE (2010) procurou, em linhas gerais, apresentar o perfil do que seria o mercado de aviação regional:

O sentido mais literal de que empresas que voam dentro de uma mesma região devem ser consideradas “regionais” não resolve o problema. Se a região for considerada um

³⁶ O autor cita os exemplos da Tam e da Taba que chegaram a operar aeronaves Fokker 100, e Rio Sul e Rico que operaram respectivamente Boeings 737-500, e 737-200

³⁷ O autor se refere à Varig, Vasp, e Transbrasil (operações encerradas), e Gol e Tam, que ao longo de sua história chegaram a servir cidades como Caxias do Sul, Joinville, Navegantes, Londrina, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Corumbá, Petrolina, Imperatriz, Santarém, Cruzeiro do Sul, Uberlândia e Marabá, por exemplo.

estado, muitas das operações das empresas que se enquadram como regionais ficarão de fora. Por outro lado, se forma consideradas as regiões em que o País é dividido, seria necessário aceitar a Ponte Aérea Rio-São Paulo, a principal rota brasileira como um voo regional, o que desagradaria ao mesmo tempo as empresas que se consideram regionais e as que não querem ser tratadas como tal. Em outros casos, rotas entre duas capitais de estados menos populosos e com menor potencial econômico são consideradas pelas próprias empresas, como regionais. O conceito mais aceito entre empresários do setor é de que as empresas regionais são aquelas que operam em rotas de baixa e média densidade e, portanto, operam com aeronaves com menos de 100 assentos (85 para alguns). A definição ainda assim recebe ressalvas da Azul que defende que os voos que servem de alimentação para as empresas maiores recebam tratamento diferente em relação àqueles que ligam dois aeroportos pequenos e médios”

MARCHETTI *et. al.* (2001), por exemplo, classificam as empresas regionais como aquelas que ligam cidades de pequeno e médio portes com aquelas servidas pelas linhas nacionais, bem como também se notabilizam por operarem linhas complementares e de afluência de baixo potencial de tráfego – ou seja – entre vinte a setenta mil passageiros/ano.

Já para ROCHA (2010) o segmento regional possui diversas peculiaridades capazes de distingui-lo dos demais segmentos da aviação comercial, que vão desde a tipificação das operações e aeronaves, até o uso de mão de obra, caracterizando-se por:

[...] pela realização de serviços regulares, com etapas de voos curtas ou longas, ligando pequenas comunidades a grandes. A maioria das operadoras de aviação regional possui acordo com as grandes operadoras, desfruta de mão de obra mais barata, além de deter aeronaves de menor porte e menor custo operacional.

A complexidade de se delinear o segmento regional no Brasil é abordada por GOMES *et.al.* (2002), pois a partir do fim da distinção do mercado entre as operações regionais e domésticas no país no ano 2000, a definição deixou de ficar bem clara. Assim, os autores oferecem uma nova visão sobre a definição das linhas de “âmbito regional” que poderiam ser consideradas como as operações aéreas complementares e de afluência que fazem ligações entre as cidades de pequeno e médio portes, com aquelas servidas pelas linhas domésticas nacionais,

Mesmo que se reúna mais de um indicador na tentativa de encontrar um conceito para a aviação regional a partir das referências mencionadas, ainda assim correr-se-ia o risco de imprecisões.

Se considerarmos ao mesmo tempo o limite geográfico³⁸, o tipo de aeroporto³⁹, e o tamanho da aeronave⁴⁰, o trecho Rio de Janeiro – São Paulo poderia se inserir no contexto “regional”, porém, a partir do momento em que se trata de um dos corredores aéreos mais movimentados do mundo, que reúne as duas principais metrópoles do País, qualificar as operações aéreas entre ambas as cidades como “regional” representaria um verdadeiro contrassenso sob o ponto de vista da densidade de tráfego, e os aspectos socioeconômicos das cidades envolvidas.

Como visto na seção 3.3 a primeira tentativa de se criar um ambiente favorável à aviação regional no Brasil ocorreu ainda que de maneira incipiente na década de 1960 quando o Governo criou a Rede de Integração Nacional (RIN) com o objetivo de se efetivar ligações aéreas à localidades de “médio e baixo potencial de tráfego”., e para balizar esta modalidade de operação usou-se como referência para localidades de médio potencial de tráfego aquelas que movimentassem entre cinco a vinte mil passageiros por ano, e baixo potencial de tráfego aquelas que movimentassem até cinco mil passageiros/ano.

³⁸ Rio de Janeiro e São Paulo encontram-se reunidos na mesma região, a Região Sudeste.

³⁹ Os Aeroportos Santos Dumont (Rio de Janeiro), e Congonhas (São Paulo) foram utilizados sob quase exclusividade das empresas aéreas regionais durante as operações dos Voos Diretos ao Centro (VDC), como visto na seção 3.4.. Principalmente o Santos Dumont que ocupou-se basicamente de serviços regionais e da Ponte Aérea Rio – São Paulo a partir da implementação do SITAR, sendo as operações regionais responsáveis por 25% dos voos regulares no terminal, atingindo 54 frequências semanais no ano de 1977. Atualmente partem do Santos Dumont operações para São Paulo, Campinas, Brasília, Belo Horizonte, Cuiabá, Salvador, Recife, Cabo Frio, Curitiba, Macaé, Campos Goitacazes, Vitória, Fernando de Noronha, Goiânia, Juiz de Fora, Londrina, Maceió, Manaus, Porto Alegre, Porto Seguro, Ribeirão Preto, São João Del Rei, São José do Rio Preto, São José dos Campos, e Uberlândia. O uso deste aeroporto para operações à localidades fora do eixo Rio-São Paulo, ou linhas regionais (cidades interioranas) gera polêmicas e acaloradas discussões entre empresários, passageiros e a sociedade em geral até os dias de hoje.

⁴⁰ Embora as empresas Tam, Gol, Webjet, e Avianca dominem o mercado Rio-São Paulo atualmente utilizando basicamente aeronaves dos modelos Airbus A319 e 320, e Boeing 737-300 e 700 com capacidade superior a 100 passageiros, existem linhas operadas com aviões de capacidade inferior ao limite proposto, como a própria Avianca que ainda opera em sua frota o Fokker 100 (cem passageiros) e o Airbus A319, enquanto até a década de 1990 ainda operava-se intensamente o trecho RJ-SP com aviões como o Electra, o Embraer ERJ 145 também conhecido como “Jet Class”, ambos com oferta de assentos inferior a 100 passageiros

Posteriormente, com o fim da RIN, e a criação do SITAR, as referências estabelecidas para a caracterização do mercado regional foram a aeronave Bandeirante, e a divisão do mercado em monopólios regionais de acordo com critérios geográficos e a capacidade de geração de tráfego, porém, como ressaltam GOMES *et.al.* (2002) não identificou-se “pontos de corte” que delineassem os dois últimos critérios.

A legislação que reordenou o sistema de transporte aéreo brasileiro durante o seu período de flexibilização a partir dos anos 1990 adotou um novo sistema de divisão do mercado entre “empresas de âmbito nacional”, aquelas cuja rede contemplasse um mínimo de doze estados e pelo menos oito capitais estaduais, e “empresas de âmbito regional”, aquelas cuja malha compreendesse linhas aéreas regionais sem limite do número de estados ou capitais.

Porém a falta de clareza na demarcação dos mercados suscita pertinentes indagações acerca dos critérios utilizados tanto na limitação do número mínimo de estados e capitais estaduais para caracterização das operações das empresas de “âmbito nacional”, quanto gera dúvidas sobre os parâmetros adotados para identificar o que seriam as “linhas regionais” para as empresas que atuassem este tipo de linha (limite geográficos, densidade, ou aeronave).

O conceito de aviação regional também pode variar de país para país como apontam VALENTE E PALHARES(2005), para os autores, porém, de uma maneira genérica ele pode estar relacionado a fatores tecnológicos (força motriz), capacidade (aeronaves de 20 a 120 assentos), e a própria autonomia das aeronaves empregadas já que usualmente elas são destinadas a viagens de pequeno e médio alcance.

Como exemplificação da diversidade conceitual acerca do tema os autores citam os Estados Unidos onde se classifica as empresas aéreas em três grupos, de acordo com a receita operacional, podendo elas serem divididas entre “major”, “nacionais”, e “regionais”, e as regionais, por sua vez, são divididas em três subgrupos (grandes, médias, e pequenas), enquanto na Europa o mercado tem se caracterizado pelas operações em aeroportos regionais, ou seja, os que oferecem ligações diretas entre pequenos e médios centros, e destes para as capitais, e grandes centros urbanos.

E de fato, a ênfase nos aeroportos no esforço de se estabelecer um conceito para a aviação regional⁴¹ tem sido muito comum entre os autores europeus, como GRAHAM e GUYER (2000), BERNIER (2010), CEPOLINA E PROFUMO (2010), e ROMÁN E MARTÍN (2010).

AMOROSO E CARUSO (2010) discutem a distinção do mercado regional de acordo com a metodologia proposta pela Comissão Europeia, baseada na classificação dos aeroportos, que podem ser:

- “Large”: Caraterizado pelo tráfego superior a dez milhões de passageiros/ano;
- “National”: Aeroportos com movimento de passageiros entre cinco milhões a dez milhões por ano;
- “Major Regional”: Entre um milhão e cinco milhões de passageiros/ano;
- “Small Regional”: Menos de 1 milhão de passageiros ano.

Através de uma metodologia diferente, porém, ainda tendo os aeroportos como base, trabalho apresentado por HEYMANN E FRANK. (2005) divide os terminais aeroportuários da Alemanha em quatro categorias (aeroportos primários, secundários, terciários, e quaternários), sendo os últimos, basicamente destinados às operações regionais, ou das empresas aéreas de baixo custo e baixa tarifa, segundo o documento.

DIMITRIOU E VOSKAKI (2010) analisam o segmento sob um prisma diferente relacionando o crescimento da demanda pelo transporte aéreo regional e seus impactos no entorno dos aeroportos regionais e para isso utilizaram como estudos de caso os aeroportos de East Midlands, Manchester, e New Castle (Inglaterra), Bolonha (Itália), Ibiza (Espanha), Estrasburgo (França), Eindhoven (Holanda), Corfu, e Rodes (Grécia) , e Leipzig (Alemanha).

⁴¹ Desde o início do processo de desregulamentação do transporte aéreo na União Europeia quando se adotou o “Single Aviation Market”, todas as operações aéreas dentro do continente passaram a ser consideradas “domésticos” PALHARES (2002).

Porém, na medida em que o uso geral do termo “regional” remete às operações de baixa densidade de demanda utilizando aeronaves e aeroportos de porte reduzido, é contraditória a utilização de estudos de caso como o Aeroporto de Leipzig Halle, por exemplo, uma vez que a cidade de Leipzig hoje ocupa a 35ª posição no ranking dos maiores centros urbanos com alto índice de desenvolvimento socioeconômico e cultural, tendo chegado inclusive a candidatar-se à sede dos Jogos Olímpicos de 2012. (AERO MAGAZINE, 2010)

Não apenas pelos níveis de desenvolvimento da cidade, os números do Leipzig Halle são comparáveis aos dos maiores *hubs* internacionais. Em 2009 o aeroporto movimentou 2.421.382 passageiros, 60.150 aeronaves, e 524.082,7 toneladas de carga, e, segundo a AVIÃO REVUE (2010), o aeroporto está se tornando o mais importante terminal cargueiro da Europa, e já figura entre os maiores centros nesta classificação mundial.

A mesma indagação cabe quanto ao uso do Aeroporto Internacional de Manchester como referência, pois, segundo a AEROMAGAZINE (2010), o terminal movimentou no ano de 2009 um notável volume de 18,7 milhões de passageiros, e 172.515 aeronaves, destacando-se na posição de quarto aeroporto mais movimentado do Reino Unido em número de passageiros, e terceiro no quesito tráfego aéreo, além de ocupar a 17ª posição no *ranking* europeu, além disso, com a saturação dos aeroportos da capital, Londres, o Aeroporto Internacional de Manchester desponta como uma das principais alternativas às operações aéreas da Inglaterra, oferecendo opções de voos para as principais localidades do Reino Unido, e do mundo.

Fora a intensa movimentação de passageiros e aeronaves, e a diversidade da oferta de destinos, um outro dado que descaracterizaria o *Manchester International* enquanto “aeroporto regional” seria o início das operações diárias regulares da maior aeronave da atualidade – o Airbus A380⁴² – da empresa árabe Emirates neste terminal, sendo que em breve o aeroporto ainda deverá se tornar um dos grandes

⁴² O Airbus A380 da empresa Emirates iniciou voos regulares para Manchester no dia 2 de setembro de 2010, e a aeronave está configurada em 427 assentos na classe econômica. 76 na classe executiva, e 14 na primeira classe, para estas operações.

centros operadores desta modalidade de aeronave no futuro. (AERO MAGAZINE, 2010)

Contrariando a proposta de DIMITRIOU E VOSKAKI (2010), os autores GRAHAM E GUYER (2000) ressaltam as dificuldades de se chegar a um conceito sobre “regional” utilizando os aeroportos como indicadores, por que mesmo os aeroportos intercontinentais servem mercados locais, e dependem das regiões onde se encontram, ou seja, mesmo *hubs* intercontinentais, oferecem atendimento regional

Uma outra abordagem européia muito utilizada na prática de se identificar o mercado de aviação regional reside no delineamento geográfico destas operações.

Assim, AMOROSO E CARUSO (2010), BERNIER (2010), CEPOLINA E PROFUMO (2010), DIMITRIOU E VOSKAKI (2010), GRAHAM (1997), GRAHAM E GUYER (2000), TAPIADOR, MATEOS E MARTÍ-HENNEBERG (2008), e se referem às linhas regionais como aquelas operadas entre localidades dentro do continente europeu, entretanto, ainda que este tipo de definição seja altamente difundida e aceita, de certa forma ela também acaba esbarrando em um conflito de ordem geográfica por contrapor o conceito de “regional”⁴³ com o conceito de “continental”⁴⁴.

Seguindo uma linha relativamente similar, SSAMULA (2010) também atribui um caráter continental ao conceito de aviação regional. Em seu estudo a autora defende a regionalização das operações aéreas na África a partir da divisão do continente em quatro áreas distintas e a implementação de um hub aeroportuário para o atendimento de cada uma delas, integrados em rede⁴⁵.

⁴³ O conceito para “regional” foi visto no início da seção 4.

⁴⁴ Segundo Bechara, “continental”, deriva de “continente”, segundo o qual seria a “designação dada à mais ampla das extensões territoriais do planeta, cada uma das seis grandes divisões da Terra (Europa, Ásia, África, América, Oceania, e Antártida), no meio dos grandes oceanos”

⁴⁵ Trata-se do sistema “hub and spokes” através do qual a companhia aérea centraliza a maior parte de suas operações em um único aeroporto e assim oferece uma extensa gama de destinos através de conexões no aeroporto centróide. Segundo Marchetti et.al. (2001) tal sistema de rede procura “tirar partido da economia de escala das aeronaves maiores, reduzindo substancialmente o número de voos, o

Seguindo basicamente a mesma linha de pesquisa, IRANDU E RHOADES (2006) também levantam a questão da exploração do sistema de transporte aéreo africano através da divisão do continente em regiões e a implementação de hubs aeroportuários regionais como forma de otimizar as operações aéreas na África. Os autores ainda propõem como estudo de caso o uso do Aeroporto Internacional Jomo Kenyatta em Nairóbi (Quênia) como um potencial hub para a região leste africana.

Outros pontos de vista quanto ao exercício de se delimitar a atuação do mercado regional também merecem destaque, embora sejam divergentes. GRAHAM (1997), por exemplo, utiliza a distância percorrida de até oitocentos quilômetros para demarcá-lo, enquanto FORBES E LEDERMAN (2005) afirmam que o mercado regional se caracteriza por empresas que operam rotas de pequeno e médio curso sob compartilhamento (code share) com uma empresa maior. Já BABIKIAN, LUKACHKO, E WAITZ (2002) caracterizam o mercado regional pelo tamanho da aeronave, que deve ter mais de dezenove e menos de cem assentos.

Para a Associação Brasileira de Empresas de Transporte Aéreo Regional (ABETAR), (2009), uma empresa para ser “regional” é aquela que opera ligações de curta/média distância utilizando aeronaves de até 86 assentos, enquanto para a norte-americana Regional Airline Association (RAA) (2009) este mercado se caracteriza pelas ligações de curta/média distância que utiliza aeronaves de 9 a 78 assentos (turboélice), ou 30 a 108 assentos (no caso das aeronaves regionais a jato).

THOMSON (2002) em seu estudo sobre os impactos da liberalização da aviação na Europa, se refere ao segmento regional àquele que opera em aeroporto que o autor denomina de “Terceiro Nível”, uma categoria que segundo o próprio se encontram abaixo da escala nacional e internacional de Paris, e de aeroportos regionais como Lyon, Nice, e Marseille, os quais, tem seu tráfego internacional em expansão.

que permite adequar as operações em aeroportos e tráfegos aéreos congestionados”, Ragazzo (2006) conceitua este modelo como um “sistema de coordenação de tráfego aéreo por meio do qual um aeroporto maior funciona como um centro (hub) para gerenciar voos vindo e partindo para outros aeroportos”. Costa, Lohmann e Oliveira (2008) referem-se à este fenômeno como “hubinização” – a concentração de tráfego em determinados aeroportos centralizadores de conexões de voos.

O uso do termo “Aviação de Terceiro Nível” é bastante comum, mesmo entre autores de diferentes nacionalidades. Estudo elaborado pelo CECIA (1981) caracteriza este segmento como à “operação em aeroportos de pequeno porte com pistas de comprimento médio, suficientes para o funcionamento de aeronaves do tipo turboélice”.

5. A IMPORTÂNCIA DA AVIAÇÃO REGIONAL NO CONTEXTO SOCIOECONÔMICO

A presença de mecanismos que estimulem a aviação regional justifica-se através de uma série de fatores que se relacionam com seu potencial alavancador da economia e desenvolvimento socioeconômico, principalmente em regiões devolutas e distantes dos grandes centros do País.

SALGADO E OLIVEIRA (2008) destacam o papel estratégico desempenhado por este segmento do transporte aéreo enquanto elemento multiplicador da economia, e sua importância para a manutenção da integração nacional, e a promoção do desenvolvimento sustentável equânime entre todas as regiões.

Em casos como o do Brasil, cujas dimensões físicas superlativas de 8.511.965 quilômetros quadrados (RODRIGUES ,2008) e mais de cinco mil municípios distribuídos entre cinco regiões geográficas, a aviação regional se torna exponencial na tarefa de se manter o bem-estar social e na promoção do desenvolvimento econômico, especialmente em regiões fronteiriças ou remotas como a Amazônia. Tamanha relevância adquire um grau ainda superior principalmente se consideradas a carência histórica de investimentos em infraestrutura de transporte de superfície como o rodoviário e o ferroviário, ou, a precariedade da malha de transporte marítimo e fluvial existente no País.

Figura 14: Divisão Regional do Brasil



Figura 15. População por região

	Sul	Sudeste	Centro-oeste	Nordeste	Norte
População (2008)	26.733.575	77.873.120	13.222.854	51.534.406	14.623.316
Área (km ²)	576.000	924.511	1.606.371	1.554.257	3.853.327
População (hab/km ²)	46,41	84,23	8,23	33,16	3,80
Proporção do PIB (%)	18,3	54,9	7,4	14,1	5,3

Fonte: IBGE (2011)

A despeito da existência de mais de cinco mil municípios face à ineficiência de sua infraestrutura de transportes, o fato é que gradativamente o país vem sofrendo uma perda consistente da qualidade da cobertura de sua malha aérea que, se no passado já chegou a atingir cerca de 300 localidades, atualmente pouco menos de

140 municípios possuem ligações aéreas regulares. Estes dados evidenciam a necessidade de se embasar políticas públicas de fomento ao setor, principalmente no que concerne as ligações regionais ao interior, como apontam GOMES *et.al.* (2002)

Apesar de o Departamento de Aviação Civil (DAC) ter extinguido a distinção entre empresas nacionais e regionais, a identificação da aviação com características regionais é fundamental para o estímulo à integração nacional, a promoção de serviços sociais, e o desenvolvimento de regiões que não contam com boas condições de acessibilidade

Neste caso, tem-se como prioridade a integração aérea da região conhecida como Amazônia Legal⁴⁶ por se tratar da região mais carente de infraestrutura de transportes, além de ser considerada uma área estratégica sob o ponto de vista da ocupação territorial, com observam GOMES *et.al.* (2002), e GREGORI JR. (1984)

Outro aspecto bastante peculiar que tem ensejado diversos estudos sobre a necessidade da regularidade das operações aéreas à Região Amazônica são os seus aspectos físicos. GOMES *et. al.* (2002), OLIVEIRA (2009), RIBEIRO, FRAGA, E SANTOS (2010), SALGADO E OLIVEIRA (2008 e a SUBSECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (2009) destacam os seus elementos de ordem natural como barreiras limitadoras à implementação de infraestrutura de transporte terrestre na Região, quando a própria floresta em si e a presença de um emaranhado de rios, igapós, igarapés e furos, impossibilitam a integração rodoviária no local, além de a maior parte dos povoados encontrarem-se à beira dos rios, dificultando o deslocamento terrestre. (GOMES *et.al.*, 2002).

A Subsecretaria de Desenvolvimento Sustentável (2009) também salienta o isolamento da Região Amazônica e as distâncias internas a serem percorridas⁴⁷, que,

⁴⁶ A Amazônia Legal compreende os Estados do Amazonas, Pará, Rondônia, Acre, Amapá, Roraima, Tocantins (Região Norte), Mato Grosso (Centro-Oeste), e parte do Maranhão (Nordeste) à oeste do Meridiano 44° WGr. A maior parte da Região Amazônica localiza-se na Região Norte do País, e esta, por sua vez, apesar de constituir-se da maior de todas regiões que compõem o território brasileiro, é também a mais isolada devido aos seus fatores naturais como a Floresta Amazônica, como também é a que possui a menor densidade populacional com 3,8 habitantes por quilômetro quadrado, por exemplo.

⁴⁷ Uma viagem de Tabatinga a Manaus de barco pode durar entre 7 a 11 dias, dependendo do sentido da navegação, ao passo que de avião a mesma viagem dura 1h30 min

agravadas pelas intensas chuvas e as necessidades e os riscos de desmatamento das estradas, geram uma série de dificuldades à implementação de uma malha rodoviária no local.

Se os deslocamentos terrestres na Região da Amazônia Legal sofrem uma série de restrições pelas suas barreiras naturais existentes, o uso de sua vasta rede fluvial como forma de transporte das populações ribeirinhas responde pela grande parte da movimentação de passageiros e cargas. Porém, as condições precárias deste tipo de transportes e a falta de navegabilidade plena dos rios da Região ao longo do ano devido às cheias, ausência de eclusas, presença de bancos de areia, pedrais, e travessões, acabam comprometendo diretamente a qualidade desta modalidade de transporte nesta Região. (GOMES et.al. 2002; SUBSECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, 2009).

Quadro 1: Distância de Manaus – Maior Cidade da Região Norte e Capital do Estado do Amazonas, em Relação aos Maiores Centros do País

Cidade	Distância Rodoviária	Distância Aérea
Brasília	2.316 km	1.928 km
Rio de Janeiro	4.776 km	2.860 km
São Paulo	3.950 km	2.690 km

Fontes: Departamento Nacional de Infraestrutura de transportes (DNIT)⁴⁸

BETTINI (2007), por outro lado, debate a questão sob um prisma social diferenciado ao se referir à aviação regional como um relevante instrumento inibidor de êxodo humano aos grandes e saturados centros urbanos do País, enfatizando o papel desempenhado pelo transporte aéreo regional na fixação de populações interioranas, uma vez que o transporte aéreo serve de suporte às atividades econômicas que podem ser realizadas nestes locais.

⁴⁸ DNIT. Disponível em <http://www1.dnit.gov.br/rodovias/distancias/distancias.asp>>Acesso março de 2011.

O caráter social atribuído à aviação regional também é percebido por GRAHAM (1997), GRAHAM (1998), IRANDU E RHOADES (2006), que de uma maneira geral ressaltam o papel fundamental desempenhado pelo setor aéreo, principalmente pelo transporte aéreo regional, na promoção do desenvolvimento sustentável, na redução de desigualdades socioeconômicas existentes dentro de qualquer país ou região, na integração territorial e no fomento ao bem-estar social.

5.1. Por Que Delinear o Mercado?

O processo de desregulamentação da aviação brasileira iniciado nos anos 1990 introduziu um ambiente de livre mercado no qual as empresas aéreas tronco e as empresas aéreas regionais passaram a coexistir em seus diversos setores trazendo uma série de mudanças que afetaram diretamente o seu panorama, principalmente no que tange a qualidade da cobertura aérea que sofreu gradativas perdas ao longo destes anos como visto na seção 3.5, o que vem suscitando intensos debates em esfera acadêmica e mercadológica acerca da criação de mecanismos de fomento ao transporte aéreo doméstico, principalmente à aviação regional.

De maneira a compreender a necessidade de regulação técnica e econômica do transporte aéreo, SALGADO (2008) compara o ambiente do setor ao clássico problema da “Tragédia dos Comuns”⁴⁹ na necessidade de coordenar as ações e decisões dos integrantes do sistema de transporte aéreo:

[...] um tipo de armadilha envolvendo um conflito sobre um bem comum, finito, e escasso, mas de benefício comum para a maioria, e que tem que ser repartido de acordo com interesses individuais. A “tragédia” implica justamente no fato de que o acesso livre e irrestrito ao bem leva ao abuso na sua exploração.

SALGADO E MOTTA (2005) consideram que a ausência de um ambiente regulatório leva ao descasamento entre o desempenho das empresas aéreas e o bem-estar dos usuários, para os autores a função da regulação econômica é de:

⁴⁹ Segundo Salgado e Oliveira (2008), a “Tragédia dos Comuns” ocorreu na Europa Medieval, onde havia terra sem um dono em relativa abundância. O regime de livre criação de gado levava cada pastor a aumentar uma cabeça de gado em seu rebanho, com todos os pastores se comportando da mesma forma rapidamente o pasto comum esteve superpovoado, prejudicando a todos. Desta maneira, o acesso ao bem comum teria que ser regulado, como foi na Inglaterra, onde existiam leis para controlar a quantidade de cabeças de gado que cada pastor poderia criar nas propriedades comuns, sem prejudicar a coletividade.

[...] promover o interesse público, garantindo, de um lado, a lucratividade que viabilize os investimentos privados e, de outro, o bem-estar dos consumidores por meio da disponibilidade do serviço em condições adequadas de qualidade e preço”.

SALGADO E OLIVEIRA (2008) ainda reiteram as diferentes questões de interesse público existentes por trás do transporte aéreo regional, citando como exemplos a importância da universalização deste tipo de serviço, a integração do território nacional, e a provisão de infraestrutura e transporte para o desenvolvimento econômico de localidades, as quais, não se apresentam como “resultantes naturais das decisões em regime de livre mercado”, como se referem os autores.

Dadas as características que envolvem ambiente do transporte aéreo doméstico no Brasil, em seu trabalho intitulado “Constituição do Marco Regulatório Para o Mercado Brasileiro de Aviação Regional” SALGADO E OLIVEIRA (2008) fazem uma ampla reflexão sobre o tema e propõem uma metodologia de identificação dos mercados que permita uma clara delimitação da atuação da aviação regional no País, quando a partir da divisão do segmento entre as grandes empresas aéreas domésticas, denominado de Mercado de Linhas Tronco (MLT), dos dois importantes típicos mercados de aviação regionais – o Mercado de Linhas Regionais (MLR), e o Mercado de Linhas Essenciais (MLE) ter-se-ia instrumentos que possibilitariam um estudo detalhado sobre o comportamento de cada setor com vistas a compreender se existe a necessidade ou não da implementação de instrumentos de fomento ou políticas públicas específicas.

Os autores frisam que o objetivo de demarcar o mercado da aviação doméstica em plena vigência de um regime de “regulação liberal”, não tem como objetivo se retornar ao antigo ambiente de concessões, monopólios, e controle de entradas e saídas que caracterizou a aviação brasileira entre os anos 1975-1990, mas sim, de se criar um ambiente mais “pró-mercado”, e desta forma estudar e compreender melhor as suas características, permitindo desta maneira a sua maior indução, tendo em vista a sua importância para o desenvolvimento socioeconômico e a integração nacional, como os próprios afirmam:

[...] Com a demarcação dos mercados não se objetiva propiciar um retorno ao regime regulatório estrito, com concessão de monopólios ou controle de entrada ou acesso, mas sim de permitir uma maior compreensão do funcionamento do setor para a proposição de políticas públicas, de fomento, e para a alavancagem de investimentos privados”.

5.1.1. Demarcação dos Mercados

De acordo com Salgado e Oliveira (2008), são quatro são critérios normalmente empregados por reguladores e analistas de mercado no sentido de proporcionar uma demarcação entre os diferentes tipos de segmentos da aviação doméstica, separando o Mercado de Linhas Regionais (MLR) do Mercado de Linhas Tronco (MLT).

No entanto os autores compreendem que o uso de pontos de corte nesta tarefa não isenta o trabalho apresentado de problemas de arbitrariedade no exercício de segregação destes mercados, principalmente em se tratando de um ambiente competitivo sujeito a regime regulatório liberal como apontam.

Assim, demarca-se o mercado aéreo doméstico brasileiro de acordo com os seguintes critérios:

1. Demarcação com base na companhia aéreas: utiliza-se algum critério de distinção entre “companhias aéreas regionais” e “companhias aéreas nacionais ou de tronco”. Nesta demarcação, todas as operações realizadas por companhias aéreas similares em porte - abrangendo as pequenas e médias empresas - através de algum critério como faturamento, capacidade, ou densidade de tráfego, são classificadas como “regionais”. Os autores também afirmam que poder-se-ia utilizar o critério de “autoenquadramento” classificando como “regionais” todas as empresas que se encontrassem afiliadas a uma associação de companhias aéreas regionais⁵⁰. Porém, SALGADO E OLIVEIRA(2008) apontam que este critério, da mesma forma que oferece vantagens devido ao seu baixo nível de desagregação pois bastaria definir quais seriam as companhias definidas como “regionais” para que os levantamentos de indicadores de performance pudessem ser obtidos, e os autores ressaltam que normalmente as estatísticas econômico-financeiras são de fácil acesso, o

⁵⁰ De acordo com este critério, no Brasil, seriam consideradas como empresas “regionais” todas aquelas que se encontrassem afiliadas à Associação Brasileira de Empresas de Transporte Aéreo Regional – ABETAR.

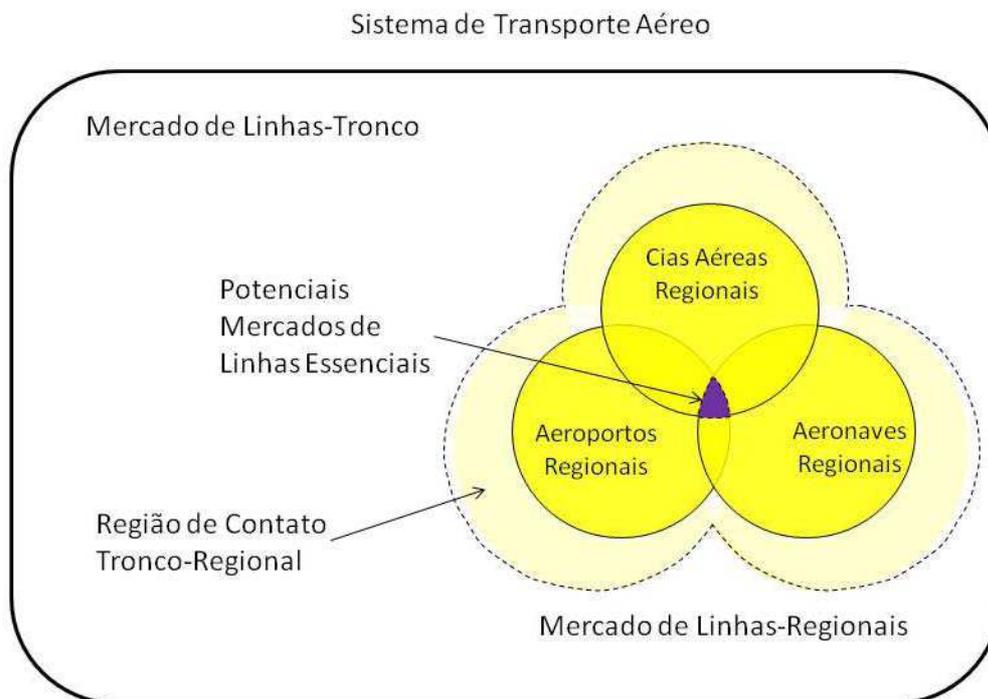
que terminaria não comprometendo maiores complicadores neste cálculo, ela também apresentaria problemas que comprometeriam um estudo mais detalhado em termos de sustentação de políticas públicas, já que a livre mobilidade existente dentro do mercado de transporte aéreo doméstico atualmente, permite à uma empresa regional operar em mercados de linha-tronco, como ocorre atualmente em algumas operações da empresa Trip, e como antes ocorria com a Ocean Air (atualmente Avianca);

2. Demarcação com base na aeronave: Neste modelo de demarcação adotaria-se um critério de corte no tamanho das aeronaves (normalmente abaixo de cem assentos), independente da tecnologia das mesmas, que poderiam ser turboélice ou jato;
3. Demarcação com base no aeroporto: Define-se os aeroportos “regionais” a partir de características como a movimentação de passageiros ou aeronaves, ou mesmo utiliza-se um ponto de corte com relação ao tamanho da cidade onde o terminal está localizado como fazia o antigo órgão regulador, o Departamento de Aviação Civil (DAC), que costumava utilizar como regra de classificação para este segmento os aeroportos localizados em municípios com menos de um milhão de habitantes como critério;
4. Demarcação com base na ligação aérea: Utiliza-se algum critério de corte sobre a densidade de tráfego (até quinze mil passageiros/ano, por exemplo), a etapa percorrida (até mil quilômetros), ou o número de empresas participantes (monopólio, por exemplo). Os autores ressaltam que uma das principais características do mercado regional consiste em sua média e baixa densidade de tráfego, efetuando ligações entre um “hub” grande ou médio, e um aeroporto local ou “hub” pequeno, mas que, dentro de um ambiente de livre competição entre as empresas aéreas é compreensível que haja “contato” entre companhias tronco e regionais em determinados mercados, mesmo dentre aqueles realizados entre esses tipos de aeroportos. Também observa-se em alguns desses mercados a alternância de presença de empresa regional, seguido pelo ingresso de

empresas tronco com saída de regional, e assim sucessivamente gerando um movimento que SALGADO E OLIVEIRA (2008) denominam de “ciclo de operação tronco-regional” cujas operações denominam de “Mercado Tronco-Regionais” que funcionam como uma espécie de subconjunto dos mercados descritos nas Demarcação com Base na Companhia Aérea”, “Demarcação com Base na Aeronave”, na “Demarcação com Base nos Aeroportos” ;

5. Mercado de Linhas Essenciais: Um outro subconjunto relevante dos mercados regionais (MLR) é o conjunto de linhas de serviço público que Salgado e Oliveira (2008) denominam de Mercado de Linhas Essenciais (MLE). Caracteristicamente estas linhas são identificadas pela necessidade estratégica de prover serviço de transporte aéreo, seja por envolver uma localidade em região de fronteira ou inacessível onde não existam meios de transportes adequados, ou em zonas rurais e turísticas consideradas também estratégicas por se tratar de serviço pioneiro. Normalmente as MLE se notabilizam pela baixa densidade de tráfego e a falta de rentabilidade das operações, porém, também se distinguem pelo desejo público de se oferecer serviço aéreo até estas regiões, motivado pelas mais diversas razões como em áreas consideradas de segurança nacional, por exemplo.

Figura 16: Divisão do Sistema de Transporte Aéreo Doméstico no Brasil.



Fonte: Salgado e Oliveira (2008)

6. TRANSPORTE AÉREO REGIONAL NO BRASIL

Neste capítulo pretende-se realizar um mapeamento dos aspectos econômicos, técnicos, e operacionais que norteiam a aviação regional, com o objetivo de se discutir as especificidades, e os problemas inerentes ao setor, e a forma como eles incidem sobre o seu potencial de competitividade frente à aviação doméstica no Brasil.

Alguns aspectos de natureza econômica são bastante intrínsecos à aviação regional, cuja dinâmica de oferta e de demanda é cercada por um ambiente que lhe dá contornos específicos, como aponta BETTINI (2007). Dentro deste contexto, SALGADO E OLIVEIRA (2008) afirmam que uma das características mais representativas deste segmento existe na sua relação com as chamadas “economias de densidade”.

Os autores sustentam que assim como ocorre em todo processo produtivo, o mercado de aviação é composto por custos fixos⁵¹ e custos variáveis, os quais devem ser avaliados em relação a algum parâmetro e não de acordo com seu valor absoluto. Dentre as métricas de avaliação mais aplicadas à atividade de transporte aéreo são os seus custos por número de viagens realizadas, o custo por distância voada (ou “etapa”), e o número de passageiros transportados.

Sob esta lógica, BETTINI (2007) afirma que duas das características mais significativas da aviação regional – o emprego de aeronaves de menor porte em relação às empresas domésticas (“majors”), e a menor etapa média de voo – tornam este setor da aviação mais sensível a pelo menos dois dos três itens acima observados por SALGADO E OLIVEIRA (2008).

CAVES, CHRISTENSEN, E TRETHERWAY (1984) também chamam a atenção para as desvantagens existentes entre os custos operacionais de uma empresa regional e uma de grande porte.

O estudo apresentado pelos aponta que a desigualdade não consiste necessariamente no tamanho dos dois modelos de empresas, mas sim, na relação existente na utilização de aeronaves de baixa capacidade e a curta etapa média das operações, fatores que associados expõem o mercado regional à duas dificuldades:

- a) Exposição à modais substitutos
- b) Custo por quilômetro voado

⁵¹ Custos “variáveis” ou “fixos” são avaliados em relação ao nível de produção com que a empresa decide operar por determinado período. Salgado e Oliveira (2008) apontam como custos “variáveis” à atividade de transporte aéreo, o custo com o consumo de combustível, pois este depende diretamente do nível de produção que a empresa estabelece, enquanto os salários e encargos da alta direção compõem o que se chama de “custos fixos” dentro de uma empresa por independem do nível produtivo.

6.1. Mapeamento dos aspectos a serem considerados

6.1.1. Exposição aos modais substitutos

Um das principais particularidades da aviação regional são as pequenas etapas médias de suas operações e o uso de aeronaves, em geral, de baixa capacidade de passageiros, o que acaba expondo este setor diretamente à concorrência de modais substitutos como o ônibus, os trens, e o automóvel particular, ocasionando um fenômeno que SALGADO E OLIVEIRA (2008) denominam de “*short haul problem*”.

Segundo os autores, para que o transporte aéreo regional seja viável, seu serviço deve se assentar em dois princípios básicos:

- a) Operar em regiões onde não haja uma exposição acentuada à outros modais concorrentes, como, por exemplo, na Região Amazônica, onde em alguns casos a única alternativa ao transporte aéreo é o transporte fluvial, o qual, como visto na seção 5, consiste em uma opção muito lenta e precária.
- b) Operar em regiões onde existam consumidores que deem um elevado valor ao seu tempo, em quantidade suficiente que viabilize economicamente a atividade aérea para dada região. Neste caso as empresas regionais devem estar focadas em atender os consumidores que estiverem dispostos a utilizar este tipo de serviço independentemente de seu custo, uma modalidade de passageiro que Bettini (2007) se refere como “*time sensitive*”, de perfil executivo que viaja a trabalho.

A exposição das operações regionais à outros modais substitutos também foi debatida em estudo apresentado pelo CECIA (1981), o qual sugere que uma das alternativas para o serviço aéreo regional manter-se competitivo em relação ao transporte de superfície também consistiria na eficiência de suas operações, as quais, deveriam nortear-se de acordo com os seguintes princípios: frequência,

pontualidade, e regularidade, para que assim os consumidores se sintam atraídos pelo serviço⁵².

Em linhas gerais, a existência de concorrência direta entre a aviação regional e o transporte de superfície não é uma singularidade brasileira, neste universo competitivo, PALHARES (2002) destaca a competição entre o transporte aéreo e os Trens de Alta Velocidade (TAV)⁵³, na Europa. De acordo com o autor, os TAV chegam a se tornar mais competitivos que os próprios aviões em viagens de até 500 quilômetros de distância devido às vantagens locais oferecidas pelos terminais ferroviários – mais centralizados em relação *Central Business District*⁵⁴ (CBD) – quando comparados aos aeroportos. Acrescente-se também algumas questões operacionais como a exigência de antecedência para o check in, e os trâmites de embarque e desembarque relacionados ao transporte aéreo que normalmente consomem uma relativa quantidade de tempo dos passageiros, e que são procedimentos mais ágeis no setor ferroviário.

Além de todos os fatores supracitados, eventuais externalidades como o engarrafamento de veículos no entorno e no acesso aos aeroportos, e a possibilidade de congestionamento aéreo, principalmente nos terminais mais movimentados como Heathrow (Londres), Charles De Gaulle (Paris), Frankfurt, Barajas (Madri) e Schiphol (Amsterdã)⁵⁵, também são citados pelo autor como fatores que reduzem o potencial competitivo do setor aéreo em viagens de curta distância, como nos trechos Paris – Lille, Frankfurt – Stuttgart, Frankfurt – Colônia, e Paris – Bruxelas, por exemplo.

A competição entre o transporte aéreo regional e os demais corredores de transporte de superfície – especialmente os Trens de Alta Velocidade – na Europa,

⁵² Um dos fatores que serviram de impedimento ao crescimento do setor aéreo no Brasil entre as décadas de 1940 e 1960 foi a expansão da infraestrutura rodoviária que passou a cobrir basicamente as mesmas áreas servidas pelo transporte aéreo, a um custo menor, como visto na seção 3.1.

⁵³ Trens de Alta Velocidade são aqueles cuja tecnologia permite que operem a velocidade superior a duzentos quilômetros por hora, também conhecidos na Europa como Train à Grand Vitesse (TGV)

⁵⁴ O termo “*Central Business District* (CBD)” relaciona-se aos centros urbanos (PALHARES, 2001)

⁵⁵ Segundo a Airports Council International (ACI), estes aeroportos são respectivamente segundo (Heathrow), sexto (Charles de Gaulle), nono (Frankfurt), décimo-primeiro (Barajas), e décimo-quarto (Schiphol) terminais mais movimentados do mundo em tráfego de passageiros.

também é abordado por GRAHAM (1997), GRAHAM (1998), e ROMÁN E MARTÍN (2010).

GRAHAM (1997) , por exemplo, afirma que a competição dos Trens de Alta Velocidade operados pela Inter City Express (ICE), na Alemanha, acabou forçando a empresa aérea de baixo custo e baixa tarifa alemã Germanwings a mudar seu foco das operações domésticas, para as rotas europeias.

A partir de uma avaliação geral sobre a competição entre a aviação regional e os Trens de Alta Velocidade⁵⁶ na Comunidade Europeia, GRAHAM (1998) lembra que além de competirem espaço entre si, ambas ainda dividem “novos padrões de acessibilidade” com as rodovias e as ferrovias que o autor denomina de “clássicas”.

Já a competição entre as ferrovias de alta velocidade⁵⁷ e corredores aéreos regionais de alta densidade na Espanha se tornou fonte de pesquisa para ROMÁN E MARTÍN (2010) que utilizaram como estudo de caso a linha Madri - Barcelona.

6.1.2. Custo por quilômetro voado

Um outro aspecto desconfortável à aviação regional refere-se à relação existente entre a quantidade de passageiros transportados e a distância voada. Como as operações regionais são basicamente compostas pela utilização de aeronaves de baixa capacidade em pequenas etapas médias de voo, tais características lhe causam certas desvantagens no que diz respeito aos custos fixos por unidade de passageiros transportados, conforme apontam CAVES, CHRISTENSEN, E TRETHERWAY (1984).

SALGADO E OLIVEIRA (2008) também reforçam que este fator é determinante em termos diferenciais de competitividade, pois, o custo por quilômetro voado tende a declinar quanto mais longo for o trecho percorrido, o que posiciona a maior parte das operações em condições desvantajosas.

⁵⁶ O autor designa esta modalidade de transporte como “*High Speed Train*” (HST)

⁵⁷ Os autores se referem como “*High Speed Rail*” (HSR)

Uma outra questão ainda destacada por SALGADO E OLIVEIRA (2008) relaciona-se aos padrões de consumo de combustível nas etapas percorridas pelas operações caracteristicamente regionais. Se considerado que os maiores níveis de consumo de combustível são realizados por uma aeronave justamente durante o seu esforço de decolagem e de pouso, e também quando esta voa a velocidade e nível operacional abaixo do “ótimo”, é natural que o custo de uma operação aérea seja mais elevada quando o avião cobre distâncias mais curtas, como caracteristicamente ocorre na maior parte das linhas regionais, o que eleva ainda mais as despesas nestes tipos de trechos, os impactos dos gastos com Querosene de Aviação serão analisados de maneira mais detalhada no capítulo 8, em seguida.

6.1.3. Custo com o Querosene de Aviação (QAV)

Fatores exógenos⁵⁸ como as variações cambiais e a flutuação do preço do petróleo no mercado internacional costumeiramente atingem o mercado de transporte aéreo tornando-o sujeito às suas constantes oscilações. Os acréscimos do preço do petróleo e seus derivados, por sua vez, afetam diretamente o valor de um dos insumos mais básicos à aviação - o Querosene de Aviação (QAV) – o qual FREGNANI *et.al.* (2008) identificam como um elemento crucial na composição dos custos de uma empresa aérea, principalmente as de pequeno porte, já que os gastos realizados com a sua compra acabam exercendo uma forte influência sobre o preço final de seus próprios produtos, e serviços prestados.

Curiosamente, o QAV desempenha um papel ambíguo no universo das empresas aéreas, conforme ainda apontam SALGADO E OLIVEIRA (2008), pois ao mesmo tempo em que elas dependem de seu uso para a manutenção de suas operações, o produto representa um elevado ônus para a sua contabilidade.

Os impactos econômicos causados pelas despesas com Querosene de Aviação foram analisados por FREGNANI ET AL. (2008), os autores estimam que os gastos efetuados pelas empresas aéreas com o consumo de QAV participe entre 20% a 40%

⁵⁸ Além da demanda derivada, estudo apresentado por OLIVEIRA (2005) estima que para cada 1% de oscilação econômica, o setor aéreo seja afetado pelo dobro, ou seja, 2%

em seus custos diretos totais, podendo representar o seu segundo maior componente neste aspecto, atrás apenas dos dispêndios com mão-de-obra.

PALHARES (2002) também destaca os gastos efetuados com o consumo de QAV como um aspecto vital na planilha de custos de uma empresa aérea em virtude de seu alto valor, o que, segundo o autor, prejudica diretamente o potencial de crescimento do mercado da aviação, especialmente no Brasil, onde o preço do galão do combustível de aviação está entre os mais caros do mundo.

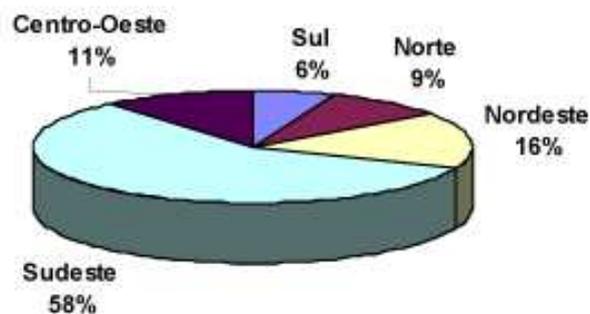
Salienta-se porém que, no caso específico das empresas aéreas regionais – principalmente as de pequeno porte - o preço do combustível exerça um peso ainda maior sobre o seu custo operacional total em virtude da maneira como ele lhes é repassado, como apontam SALGADO E OLIVEIRA (2008).

De acordo com os autores, isto ocorre, primeiramente, por que o custo do QAV pode representar uma enorme desvantagem competitiva para estes tipos de empresas sob o ponto de vista da “economia associada aos volumes adquiridos”, e isto se deve a seu menor volume de compra, e conseqüentemente, o seu menor poder de barganha junto às distribuidoras do combustível, quando chegam a pagar um valor em até 30% superior ao negociado com uma empresa maior, o que reduz significativamente a margem de lucratividade e a competitividade das companhias que atuam no setor regional.

Além disso, outro fator prejudica diretamente o acesso das companhias regionais ao consumo do Querosene de Aviação no Brasil - a localização do mercado consumidor. Estudo apresentado por FERREIRA *et.al.* (2007) sustenta que muitas vezes o elevado acréscimo proporcionado pelo QAV pode nem estar relacionado unicamente ao custo deste insumo em si, mas sim aos custos logísticos desde o seu local de produção até o local de consumo.

Visto que a Região Sudeste abriga os principais aeroportos do País e é para ela que se destina a maior parte dos voos domésticos e internacionais, é também nesta Região onde se concentra a maior parte do consumo de QAV, fazendo com que seja responsável por 58% das vendas do produto no Brasil, como aponta o estudo e o gráfico elaborado por FERREIRA *et.al.* (2007)

Figura 17: Distribuição Geográfica de Consumo de QAV no Brasil



Fonte: Petrobrás apud Ferreira et.al. (2007)

Como a maior parte do consumo de combustível para a aviação está localizada no Sudeste, é lá também que a Petrobrás⁵⁹ abriga o maior número de refinarias do produto, como pode ser visto na figura 16:

⁵⁹ Fregnani et.al. (2008) apontam que aproximadamente 85% do volume de QAV no Brasil é produzido e comercializado pela Petrobrás, e o volume restante é importado e normalmente destinado aos portos da Região Norte e Nordeste.

Figura 18: Refinarias Produtoras de QAV



Fonte: Petrobrás apud Ferreira et.al. (2007)

Como pode ser observado na figura 16, a Região Sudeste detém 6 refinarias de querosene de aviação, enquanto as Regiões Sul e Nordeste possuem duas cada, e a Região Norte apenas uma.

Tendo em vista a localização dos pontos de produção do QAV no Brasil, SALGADO E OLIVEIRA (2008) argumentam que a dimensão física do País representa um enorme entrave para o processo de abastecimento deste insumo entre os aeroportos espalhados ao longo de seu vasto território, por que a própria logística de distribuição do QAV para muitos de seus pontos mais isolados de consumo constitui-se de uma tarefa bastante complexa que em muitos casos demanda o emprego de diferentes modais de transportes como dutos, navios-tanque, e caminhões-tanque por exemplo.

A centralização das refinarias de QAV influencia diretamente o preço do combustível nas diferentes regiões do Brasil em decorrência do aumento dos custos

com as necessidades logísticas do produto, especialmente aos aeroportos localizados ao interior e normalmente mais desprovidos de infraestrutura de transporte do produto. O que em linhas gerais expõe, principalmente o segmento regional, a uma situação econômica ainda mais vulnerável, devido ao aumento de suas despesas operacionais como destacam FREGNANI *et.al.*(2008)

Os poucos e mal distribuídos centros de distribuição desse tipo de combustível no país acabam agravando os impactos dos aumentos dos preços, fazendo com que as empresas de aviação regional atuantes em diferentes regiões tenham sensibilidades a variações no custo desse insumo distintas

Assim, a localização das refinarias acaba representando uma vantagem às empresas *major* que concentram a maior parte de suas operações nos principais terminais aeroportuários brasileiros mais próximos à rede de produção da Petrobrás, além disso, enquanto os dois maiores aeroportos do País Tom Jobim/Galeão (Rio de Janeiro) e Guarulhos (São Paulo) recebem QAV diretamente das refinarias através de dutos, e nos demais principais terminais este serviço é realizado através de caminhões-servidores que possuem uma elevada capacidade de carga, funcionando como espécies de “bombas de combustível ambulantes”, nos aeroportos de pequeno porte - onde ocorrem a maior parte dos serviços aéreos regionais - este serviço é executado por caminhões tanque de baixa capacidade, o que evidencia que, além do elevado custo decorrente de questões logísticas, a infraestrutura de abastecimento também representa um enorme desvantagem à este segmento. (SALGADO E OLIVEIRA, 2008)

A incidência dos custos relacionados ao consumo de querosene de aviação sobre a economia das empresas aéreas regionais devido à escassez de pontos de distribuição deste produto no Brasil também foi observada por FREGNANI *et.al.* (2008). Para os autores, este é um problema que torna este segmento da aviação comercial ainda mais vulnerável.

Como visto ao longo da presente seção, o QAV representa um dos mais significativos custos às empresas aéreas e seu valor pode variar influenciado por uma série de fatores, dentre os quais, destacam-se:

- a) - O volume adquirido do produto
- b) - O aeroporto
- c) - O tipo de aeronave
- d) - O câmbio

Todos estes fatores terminam por elevar ainda mais o peso dos dispêndios relativos ao consumo de combustível para as pequenas operadoras em relação às operadoras de grande porte.

Neste cenário, SALGADO E OLIVEIRA (2008) frisam que as empresas aéreas buscam alternativas que minimizem este impacto sendo uma das mais utilizadas a do *Fuel Tankering* – tanqueamento de combustível ou abastecimento econômico – que consiste em uma técnica operacional que visa:

- a. Diminuir os gastos com combustível, abastecendo as aeronaves em aeroportos que ofereçam a melhor margem de negociação, ou alíquotas menores de ICMS⁶⁰;
- b. Adquirir combustível para voar mais de uma etapa, até por existirem localidades onde o abastecimento da aeronave não é possível, como ocorre em alguns municípios na Região Norte.

FREGNANI *et.al.* (2008), no entanto chamam a atenção pois, se por um lado este artifício possibilita uma eventual redução de gastos, por outro, ele esbarra em uma série de limitações.

Considerando primeiro aspecto, os autores sustentam que:

[...] o artifício é limitado, pois após se atingir a melhor estratégia de tanqueamento, não há mais a possibilidade de redução de gastos alterando a localidade do abastecimento. Além disso, partindo do princípio de que as companhias evitam os denominados “*feerry flights*” (translado da aeronave com o avião vazio), esta técnica fica restrita às empresas atuantes em mais de uma região. Sendo assim, as companhias que operam em rotas

⁶⁰ ICMS é a sigla que identifica o Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual, Intermunicipal, e de Comunicações. Trata-se de um imposto instituídos pelos Estados e o Distrito Federal de acordo com a Constituição Federal. Deve-se salientar que há uma variação, ainda que sensível, na alíquota de cobrança do ICMS entre os estados.

mais restritas tendem a ficar à mercê de negociações contratuais com fornecedores que, na posição de monopolistas, conseguem impor preços e condições desfavoráveis aos primeiros.” (FREGNANI *et.al.*, 2008)

Já com relação ao segundo item deve-se considerar se o combustível extra carregado pela aeronave pode não acabar resultando em peso extra e, por conseguinte, consumo adicional de combustível. Bem como, deve-se observar se a prática vai de acordo com as normas exigidas pelo item 121.645 do RBHA 121 (Portaria 89/DGAC, 15/01/03;DOU 25, 10/02/03) que institui regras e limites para o suprimento de combustível às operações aéreas, determinando:

- a) - Peso Máximo de Decolagem (PMD) – no aeroporto de origem;
- b) - Peso Máximo de Pouso (PMP) no aeroporto de destino;
- c) - Capacidade Máxima de Combustível da aeronave que não deve ser excedida

Por fim, SALGADO E OLIVEIRA (2008) ainda destacam que o procedimento de *Fuel Tankering* pode se tornar ineficiente às empresas que atuam em regiões com acesso a aeroportos carentes de logística de suprimento de combustível, acarretando em transporte de carga não paga.

6.1.4. Impactos das condutas anticompetitivas de mercado sobre a aviação regional

Uma dos cerne que orientam os mercados dentro de um ambiente de livre concorrência, baseia-se na tentativa da exclusão de rivais por parte de uma firma dominante que busca o monopólio e os lucros que esta posição auferir, e este tema tem sido amplamente explorado por diversos autores como DOGANIS (2001), FERREIRA (2008), GENESOVE E MULLIN (1997), OLIVEIRA (2009), OSTER E STRONG (2001), RAGAZZO (2006), SALGADO E OLIVEIRA (2008)..

Porém, não são raros os casos em que os meios adotados por uma empresa dominante para atingir uma posição de supremacia ou até mesmo exclusividade em um determinado segmento, incorra no uso de práticas abusivas ou lesivas sob o ponto de vista da concorrência ou do consumidor.

A busca pela maximização dos lucros, a conquista de um número cada vez maior de clientes, e a superação da concorrência, pode se dar de duas maneiras, como explica MOTTA (1994), apud FERREIRA (2008): de maneira *virtuosa*, quando a firma atinge seus objetivos através de investimentos em pesquisa, criação de novos produtos e serviços, do aprimoramento da qualidade do produto, do aumento da eficiência, e da redução de custos, entre outros, ou de forma *viciosa*, quando se dá por meio de conluio para a elevação dos preços, redução da produção, da criação de dificuldades e barreiras à concorrentes e entrantes, da prática de preços predatórios, e de outras práticas restritivas de mercado.

Quando benesses são obtidas em um dado setor da economia através da maneira *viciosa*, também diz-se estar ocorrendo a prática de conduta anticompetitiva de mercado. Genericamente a adoção de condutas anticompetitivas, ou condutas predatórias de mercado⁶¹ ocorre normalmente quando há o “uso indevido de diversos elementos que auferem vantagens às empresas instaladas”, como definem SALGADO E OLIVEIRA (2008), e no transporte aéreo elas podem se manifestar através das seguintes formas “clássicas”:

- a) Através da prática de preços predatórios;
- b) Com o uso de excesso de capacidade;
- c) Pelo uso indevido de sistemas de reserva computadorizadas, também conhecidas como Computer Reservation System (CRS);
- d) Através da concessão de comissões preferenciais para agentes de viagens;
- e) Por meio de acordos ilícitos de cooperação e cartelização

⁶¹ Também atribui-se o termo “predação de mercado” à este tipo de prática

6.1.5. Prática de preços predatórios

O uso de preços predatórios dentro dos diferentes tipos de mercados tem sido um tema amplamente explorado entre diversos autores das mais variadas linhas de pesquisa, e recebido a atenção das autoridades antitruste no sentido de promover as boas práticas de mercado e garantir o bem estar dos consumidores.

A Resolução nº 20/99 do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) ocupou-se de entender a utilização de preços predatórios como “práticas restritivas horizontais” com propósitos bem definidos

[...] reduzir ou mesmo eliminar a concorrência no mercado, seja estabelecendo acordos entre concorrentes no mesmo mercado relevante com respeito a preços ou outras condições, seja praticando preços predatórios.

Para o CADE, a prática de preços predatórios poderia ser definida como

[...] a prática deliberada de preços abaixo do custo variável médio, visando eliminar concorrentes para, em um momento posterior, poder praticar preços e lucros mais próximos ao nível monopolista

A discussão teórica sobre este tipo de prática assenta-se na observação das perdas proporcionadas por uma “firma dominante , em curto prazo, em um mercado particular de modo a induzir a saída de uma firma rival” como observam GLAIS E LAURENT (1983), *apud* FERREIRA(2008).

Na vasta literatura existente sobre este tema é quase unânime entre os autores pesquisados que para haver a prática de preço predatório é necessário que exista uma firma dominante exercendo este tipo de conduta. Como FERREIRA (2008), por exemplo, que ainda destaca que os casos clássicos da economia são sempre de empresas grandes “batendo” nas pequenas.

A relação entre a prevalência econômica de firmas de grande porte sobre as menores através da prática de preços predatórios também foi abordada por EDWARDS (1955), *apud* GORIN E BELOBABA (2008), que como forma de

justificativa utilizou a teoria do “Bolso Profundo” (“Long Purse”, ou “Deep Pocket” Theory) – uma teoria que se baseia na capacidade financeira superior das grandes firmas em sustentarem preços reduzidos durante um determinado período a ponto de inviabilizar as operações de uma outra firma entrante.

FERREIRA E OLIVEIRA (2007) também mostram outras maneiras em que práticas predatórias ocorrem através da superioridade econômica de uma empresa dominante:

- a) Quando uma firma constrói reputação de “jogar pesado” (“*toughness*”) e desencorajar entrantes potenciais a compartilharem mercado e se defrontarem com elas;
- b) Quando a informação sobre condições de demanda e custos não é simétrica, e a empresa predadora pode usar o preço baixo como uma forma de mostrar à empresa rival que sob àquelas condições de custo e demanda a saída, é a melhor opção para a empresa rival do que continuar a enfrentar a firma dominante.

Como acontece em todos os setores da economia onde se prepondera a liberdade competitiva, a aviação comercial também não ficou isenta deste tipo de ocorrência, sendo que os primeiros indícios da existência de prática de preços predatórios no transporte aéreo se remetem ao princípio do período de desregulamentação do setor que ocorreu em diversos países e regiões do mundo, quando introduziu-se maior abertura ao mercado através do estímulo ao ingresso de novas companhias aéreas. O maior número de operadoras impulsionou-as a buscarem maior participação, ou a manterem seu posto de dominantes, muitas vezes através da redução de suas tarifas como um instrumento de vantagem competitiva⁶². (FERREIRA, 2008, OLIVEIRA, 2009, PALHARES, 2002).

Um relevante aspecto característico à aviação comercial que favorece as empresas “*major*” a utilizarem o “fator preço” como elemento inibidor da concorrência está diretamente relacionado à sua economia de rede. FERREIRA

⁶² Este fenômeno iniciado no Brasil, nos anos 1990 também ficou conhecido como “guerra de preços” ou “guerra tarifária”

(2008) observa que é comum às companhias aéreas, dentro de seu modelo de negócio, buscarem a maximização de resultados em sua malha como um todo, isto significa que a prática de preços baixos em rotas de elevado nível de competição pode ser compensada por preços mais elevados nas demais rotas, uma prática reconhecida como “subsídio cruzado”.

Inquestionavelmente estes fenômenos ferem diretamente o potencial de competitividade do mercado atingindo em especial as pequenas empresas aéreas regionais, especialmente quando estas se vêem obrigadas a competir suas poucas rotas rentáveis com uma companhia dominante mais fortalecida economicamente. Isto se deve às companhias aéreas regionais normalmente possuírem recursos e estrutura mais escassos como, malha aérea mais limitada, frota pequena, e aeronaves com capacidade reduzida em relação às majors.

Apesar de não constituir uma empresa regional por sua natureza, a Azul Linhas Aéreas incorporou recentemente à sua frota aeronaves do modelo ATR-72 (capacidade para 75 passageiros) e assim iniciar operações a partir de polos regionais para as grandes capitais estaduais, complementando o serviço operado por seus jatos Embraer e desta forma, capilarizando sua malha de serviços ao interior (Fla Internacional, 2011).

Inicialmente, a Azul utilizará os ATR-72 ligando as cidades de São José do Rio Preto e Ribeirão Preto à seu *hub* no Aeroporto de Viracopos, na cidade de Campinas, partir de Viracopos, os passageiros poderão fazer conexão para os outros 29 destinos atualmente servidos pela empresa.

A anexação das novas aeronaves bimotoras turboélices faz parte do projeto de expansão da companhia que pretende ampliar sua malha para 50 destinos dentro do território nacional até o fim de 2011, tendo como principal estratégia, integrar cidades do interior às principais capitais estaduais do País.

O mesmo fenômeno pode ser observado nas rotas demais empresas *majors* como Gol que emprega aeronaves do modelo Boeing 737-700 e Boeing 737-800, e a Tam, que utiliza aviões Airbus A319, e Airbus A320 em operações consideradas regionais como Uberlândia, Campina Grande e Ilhéus afetando o potencial de competitividade das empresas regionais que também disputam estes segmentos.

As empresas de grande porte, por sua vez, acabam se aproveitando e oferecendo preços mais vantajosos aos consumidores através de seu poder de oferta, inibindo qualquer possibilidade de crescimento e sustentabilidade do segmento regional.

Além disso, o uso de preços predatórios funciona como uma espécie de via de mão dupla para o usuário: o que em um primeiro momento pode parecer um benefício para consumidor que obtem vantagens dos preços mais baratos, a longo prazo, este tipo de predação tende a diminuir o número de firmas no mercado, reduzindo o seu bem estar. (FERREIRA, 2007)

6.1.6. Uso de excesso de capacidade

Um dos temas centrais do debate sobre a regulação do setor aéreo no Brasil sustenta-se na posição do segmento aéreo regional que se viu amplamente prejudicado após a liberalização do mercado quando as pequenas empresas passaram a competir em condições nem sempre iguais com as empresas de grande porte, ao passo que não houve desde então nenhum mecanismo ou política pública que garantisse a competição saudável entre os dois segmentos

Fora o fator preço, como visto na seção 10.1, um outro tema que suscita intensas discussões em seu entorno é o uso do excesso de capacidade⁶³ por parte das empresas de grande porte. Esta estratégia consiste em uma prática de manutenção de capacidade ociosa de oferta de voos e assentos - principalmente nos aeroportos mais movimentados - intimidando diretamente os padrões de competitividade na aviação comercial. Tal tipo de conduta é bastante evidente no Brasil justamente por não haver regras claras pelo lado do poder concedente no processo de distribuição e disponibilização de infraestrutura nos aeroportos brasileiros, como observam SALGADO E OLIVEIRA (2008).

⁶³ A busca pela maior concentração de mercado no período Pós Desregulamentação em todo o mundo se verificou de maneiras diferentes: enquanto nos EUA este processo ocorreu através da concentração das companhias em aeroportos centrais (*hub and spokes*) no Brasil este fenômeno ocorreu através do acúmulo de oferta (rotas) justamente por não haver no País a implantação de um sistema de *hubinização* do seu sistema aéreo, como apontam FERREIRA (2007), e RAGAZZO (2006). RAGAZZO (2006) observa que no caso norte-americano, no ano de 1996 a empresa Northwest detinha 77% dos voos no aeroporto de Detroit, enquanto a US Airways e a Delta ocupavam 87% e 78% dos aeroportos de Denver e Atlanta, respectivamente.

No mercado aéreo doméstico, em particular, esta é uma prática recorrente para impedir a entrada de novas operadoras, ou o fortalecimento de empresas concorrentes, sendo o segmento regional o mais afetado por este tipo de conduta em virtude da assimetria de condições mercadológicas

Com relação ao transporte aéreo regional, em particular, a concorrência predatória pelo excesso de capacidade caracteriza-se pelo fato de que há empresas que voam para poucas localidades com aviões pequenos (em rotas de baixa densidade de tráfego) ao lado de empresas com características e desempenho operacional de empresas nacionais, assimetria de condições essa que funciona como um fator inibidor do desenvolvimento dessa atividade econômica. (SALGADO E OLIVEIRA, 2008).

Para RAGAZZO (2006) a prática do excesso de capacidade é “simples” e “racional” sob o ponto de vista econômico, pois, uma vez ameaçadas pela entrada de empresas concorrentes, as empresas dominantes (também chamadas de “incumbentes” por grande parte da literatura) aumentam a quantidade de voos disponíveis, prevenindo-se dessa forma dos novos ingressos e facilitando a possibilidade de exercício abusivo de poder de mercado.

O exercício de manutenção de capacidade ociosa, contudo, pode comprometer diretamente a harmonia de uma condição básica em qualquer relação mercadológica: oferta e demanda, principalmente na indústria aérea cujo “produto” (oferta de assentos) destaca-se pelo elevado grau de perecibilidade e pela impossibilidade de estocagem. Esta realidade foi discutida em estudo apresentado por OLIVEIRA E SALGADO (2006) que aponta o descolamento entre a oferta e a demanda por assentos no transporte aéreo brasileiro a partir da década de 1990 quando o número de assentos-quilômetros oferecidos transportados vazios ou ociosos, evoluiu de 5,4 bilhões entre 1970-1991, para 14,6 bilhões no período entre 1992-2004.

SALGADO E OLIVEIRA (2008) também chamam a atenção das autoridades, em especial à ANAC para a necessidade de se criar mecanismos que inibam a concorrência predatória através da criação de condições para o planejamento eficiente e rearranjo das rotas das companhias aéreas regionais. Para isso, sugerem que se criem “barreiras de saída” em determinados tipos de mercados de forma a se desestimular condutas oportunistas “que visem simplesmente expulsar rivais para um momento posterior deixar o mercado”, e estimular “regras regulatórias claras” a

fim de se promover “uma maior estabilidade dos negócios, criando um ambiente propício à realização de investimentos, diminuindo riscos e incertezas do mercado”.

Isto deveria ocorrer, segundo os autores, por que a alta volatilidade, e o intenso processo de entrada e saída de empresas no mercado de linhas regionais ocasiona uma série de impactos em outros segmentos da economia e da sociedade.

Como consequência fundamental tem-se a deterioração da almejada universalização continuada do serviço aéreo. Os altos e baixos do desempenho das regionais não afetam apenas as próprias companhias. O fenômeno das empresas que implantam linhas e as desativam com muita frequência gera externalidades negativas, refletindo seus efeitos em outros segmentos e na sociedade. Muitas atividades surgem e se desenvolvem em função da presença regular do avião e passam a contar com a permanência do mesmo para programar suas atividades ao longo do tempo. O mesmo acontece com as comunidades atendidas por voos regulares, que ao deixarem de contar com essa ligação, são verdadeiramente prejudicadas. (SALGADO E OLIVEIRA, 2008).

6.1.7. Uso Indevido de Sistemas de Reserva Computadorizadas: Computer Reservation System (CRS), e Global Distribution System (GDS)

Os avanços promovidos pela tecnologia da informação (TI) nas últimas décadas revolucionaram as relações entre as empresas e seus consumidores no momento em que sua aplicação na otimização dos sistemas de distribuição, e comunicação corporativa, passou a fornecer ampla visão estratégica sobre questões operacionais, e a melhorar o entendimento das conexões no sistema de oferta, servindo como importante elo de ligação direta entre fornecedores e consumidores.

Dentro da sociedade moderna, massificada pela intensidade e a velocidade das informações e de suas demandas, o emprego de eficientes canais de distribuição de produtos e serviços, além de permitir a fluidez das informações necessárias de maneira precisa, também se tornou um elemento diferencial de mercado que pode contribuir diretamente para a melhoria da competitividade e o posicionamento de uma firma. (BRAGA 2008, PAGE, 2005).

Como resposta ao dinamismo e a abrangência global do transporte aéreo, as empresas tem investido de maneira consistente na introdução e aperfeiçoamento de novas técnicas que lhes possibilitem distribuir seus produtos de maneira mais eficiente nas últimas décadas.

Assim, a criação de um sistema computadorizado que permitisse aos agentes de viagens e distribuidores comercializarem bilhetes aéreos de uma forma mais rápida, diretamente de seus escritórios através de um terminal próprio e sem a necessidade de telefonarem para a central de atendimento das empresas aéreas teve a sua primeira iniciativa ainda na década de 1950 através de parceria entre a norte-americana American Airlines e a IBM.

Contudo, as limitações tecnológicas da época tornaram a tentativa de informatizar e disponibilizar os serviços da empresa, em um primeiro momento, uma tarefa mal sucedida. Assim, o primeiro sistema de reserva por computador (do inglês *Computer Reservation System*, CRS) só entraria em operação efetivamente no ano de 1968, implementado pela também norte-americana Eastern Airlines. (BRAGA, 2008)

As vantagens obtidas através dos CRS estimularam as demais empresas aéreas a também implementarem o seu próprio sistema⁶⁴ e os terminais de reserva por computador gradativamente se difundiram amplamente no mundo inteiro, tanto é que ainda na década de 1980, 96% das agências norte-americanas possuíam um terminal instalado em seu escritório (PALHARES, 2002).

Todavia, como os CRS traziam informações exclusivas de uma única empresa, obrigavam as agências a possuírem vários terminais em sua sala já que o seu serviço exigia fazer reservas em diferentes companhias aéreas. Percebendo que estes sistemas poderiam ter uma dinâmica ainda maior, os executivos de algumas destas companhias aéreas anexaram seus bancos de dados em um único sistema transformando os CRS em Sistemas Globais de Distribuição (*Global Distribution System* - GDS), os quais, segundo o PANROTAS UNIVERSITÁRIO (2002) significaram uma grande revolução na rotina dos agentes que passaram a contar com uma ferramenta altamente integrada, que agregava em um só sistema vários fornecedores, e que possibilitava saber em poucos segundos, por exemplo, se havia

⁶⁴ United lançou o sistema Apollo, a TWA criou o PARS, a Delta o Datas II, a Air Canadá o Reservec, e a Canadian Pacific lançou o Pegasus, quase todas no mesmo período

lugar disponível em um voo, horário do embarque, e fazer reserva e concretizar a venda.

Além de terem se tornado um eficiente banco de dados para diversas companhias aéreas, posteriormente os GDS também passaram a oferecer uma enorme gama de serviços turísticos e incluíram outros tipos de fornecedores como hotéis, locadoras de veículos, empresas de cruzeiros marítimos, e passes de trens, possibilitando que através de um terminal de computador o agente efetuasse a venda de um verdadeiro “pacote” completo aos turistas envolvendo todos os elementos necessários para a realização de uma viagem.

Quadro 2: Principais Sistemas Globais de Distribuição

Nome do GDS	Criado por
Sabre (unido ao Abacus e ao Fantasia, da Qantas)	American Airlines, All Nippon, Cathay Pacific, China Airlines, Singapore Airlines
Amadeus (baseado no SystemOne, da Eastern)	Air France, Iberia, Lufthansa, SAS
Galileo (surgido do Apollo da United, que se juntou ao Southern Cross, da Ansett)	Aer Lingus, Air Canada, British Airways, KLM, Swissair, TAP, US Airways
Worldspan	Delta, Northwest, TWA

Fonte: US Department of Transporte apud Braga (2008)

PAGE (2005) define os GDS como “CRS que estão afiliados com outras companhias aéreas”, enquanto Pemberton et.al. (2001), apud Palhares (2002) destacam as principais vantagens competitivas oferecidas pelos sistemas de reservas, principalmente às grande companhias aéreas, os quais, seriam:

- Eficiência operacional: economia de tempo e dinheiro, diminuição do número de reservas duplicadas, além do uso de eficientes políticas de gerenciamento de receitas (*yield management*);

- Acesso a informação dos concorrentes que por não disporem de CRS/GDS próprio, utilizam-se dos sistemas das outras empresas;

- Informações sobre clientes (passageiros) pelas reservas efetuadas nos sistemas: as empresas proprietárias dos GDS/CRS podem obter não só informações dos seus passageiros, mas também dos passageiros das empresas concorrentes que fazem uso de seu sistema;

- Aumento no número de reservas efetuadas nos voos das empresas proprietárias dos GDS/CRS: principalmente por que os agentes de viagem terminam por dar preferência para efetuar reservas em empresas as quais pertence o CRS/GDS que operam;

- Disposição de voos na tela do sistema: as companhias aéreas proprietárias dos GDS/CRS disponibilizavam seus voos na tela dos computadores em primeiro lugar, Poon (1994), apud Palhares (2002) na década de 1980, 96% das reservas de voos efetuadas pelos agentes de viagem encontrava-se na primeira página pesquisada, além disso, os agentes sempre davam preferência para os voos compreendidos na metade superior da tela pois isso lhes poupava tempo de ficar procurando outros voos, contribuindo para que mais reservas fosse realizadas com as empresas donas dos GDS;

- Fonte extra de receitas: ao utilizarem os CRS/GDS as demais empresas deviam pagar para ter seus voos disponibilizados nos mesmos gerando com isso uma fonte de receitas extra para as empresas proprietárias dos CRS, além do fato deste implicar em um custo adicional para os concorrentes, no entanto, os autores ressaltam os elevados custos de desenvolvimento destes sistemas de reservas como o Sabre que custou meio bilhão de dólares, e cujo retorno deveria ser pago de alguma maneira.

Porém, da mesma forma que o uso dos CRS/GDS representam um importante aliado na distribuição e no gerenciamento de receitas das companhias aéreas, ao

mesmo tempo a sua operação tem servido como instrumento de predação. Isto por que fora o elevado custo para as empresas não detentoras destes sistemas⁶⁵, e a priorização à disponibilidade dos voos das companhias proprietárias, que já podem significar uma barreira, informações oportunas e significativas sobre companhias entrantes, ou concorrentes reais e potenciais como preços, oferta, e disponibilidade, são previamente fornecidas, ou disponibilizadas quase que imediatamente, permitindo uma resposta imediata a esta entrada, como observam OSTER E STRONG (2001).

Em função destas vantagens competitivas, os organismos controladores do transporte aéreo dos Estados Unidos e na Europa passaram a exigir condições equânimes para todas as empresas aéreas usuárias dos sistemas computadorizados de reservas fossem elas suas proprietárias ou não, bem como, maior transparência na composição dos custos das empresas de GDS/CRS (PALHARES, 2002).

FRENCH (1998) *apud* BRAGA (2008) destaca que a partir da década de 1990 algumas medidas começaram a ser tomadas em diversos países da União Européia, além do Canadá, Austrália, Estados Unidos, e da própria International Civil Aviation Organization (ICAO)⁶⁶ com o objetivo de reprimir práticas predatórias através do uso destes sistemas quando implementados os primeiros códigos de conduta a serem seguidos pelas empresas de CRS/GDS, porém, SHAW (1993), *apud* PALHARES (2002) ressalta que alguns artifícios tem sido utilizados pelas empresas proprietárias dos CRS/GDS para literalmente driblarem tais regulamentações:

- Voos fictícios: empresas donas dos CRS/GDS passaram a disponibilizar nos sistemas que seus voos com conexão eram diretos, tornando-os mais atraentes e convenientes aos consumidores, quando de fato não eram;

⁶⁵ No ano de 1985 cada reserva efetuada custava entre 1,75 e 1,85 dólares, a ponto de Bob Crandall, presidente da American Airlines e do Sabre à época, quando perguntado se tivesse que vender a companhia aérea ou o GDS, ele respondeu que venderia a companhia aérea. Atualmente uma empresa paga entre US\$ 2,64 a US\$ 4,00 pela reserva de cada passagem realizada através do sistema Amadeus, mesmo que a venda não se concretize

⁶⁶ A ICAO, também conhecida como Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) é uma entidade pública com sede em Montreal (Canadá) vinculada à ONU, responsável por assuntos referentes ao transporte aéreo internacional

- Preferência por conexões entre as mesmas empresas: Além dos voos diretos, os CRS/GDS passaram a listar os voos com conexão em ordem de tempo de espera entre as conexões, todavia, “penalizavam” com um atraso de duas horas as conexões efetuadas com uma companhia diferente. Para o autor, este tipo de ação atende o usuário que prefere ter seus procedimentos de voo como check in, e bagagens, sob a responsabilidade de uma mesma empresa;

- *Code Sharing*: O *code share*⁶⁷ faz com que as empresas utilizem seus códigos de voo, mesmo que seja operado por outra companhia. O fato dos CRS/GDS darem preferência a voos dentro de uma mesma transportadora, tal prática acabava induzindo agentes de viagens e consumidores a comprarem a conexão com grandes empresas, ainda que a empresa de porte menor fosse a operadora do voo em questão.

Mesmo com toda a polêmica e a aparente “dependência” das empresas aéreas com relação ao uso de um grande sistema de reservas por computador, Palhares (2002) destaca que algumas companhias conseguem operar sem que seus sistemas estejam interligados a um CRS/GDS, e aponta os casos da Southwest, nos Estados Unidos, e da Gol no Brasil. BRAGA (2008) destaca que em muitos casos esta opção se deve ao elevado custo para uma empresa aérea disponibilizar seus serviços através de um CRS/GDS já que de acordo com FREIBERG E FREIBERG (1998) *apud* PALHARES, (2002) a Southwest, exemplo, chega a economizar dois dólares por cada segmento reservado, fazendo com que algumas empresas possuam sistemas de reservas independentes, e assim economizem milhões de dólares por ano.

Com o advento de novas tecnologias da informação as empresas aéreas passaram a criar seus portais próprios de vendas através da internet que pode ser acessado sem intermediários pelos consumidores, ou através de agentes de viagens que possuem um portal de uso exclusivo. Esta medida trouxe uma série de inovações ao mercado, pois, com a introdução da venda de bilhetes eletrônicos (ou “*e-ticket*”) o tempo para a sua emissão foi reduzido para menos de um minuto, além de terem acabado com os custos com a confecção de bilhetes impressos. Além disso, as vendas realizadas

⁶⁷ Ragazzo (2006) define *code share* como acordo de cooperação por meio do qual há disponibilização recíproca de assentos entre duas ou mais companhias aéreas

através de seus portais, representou às companhias aéreas uma interessante alternativa de redução de custos de distribuição fora do ambiente dos onerosos GDS.

De acordo com o site da Isto É Dinheiro, a Tam investiu cerca de US\$ 30 milhões na construção de seu portal de vendas de passagens pela internet, e através dele a empresa consegue obter um lucro de 40 milhões de dólares por ano com a agilização do processo de distribuição dos seus produtos.

Levantamento feito para a obtenção de informações sobre o uso de ferramentas de tecnologia da informação dentro da aviação regional brasileira, pode-se chegar à seguinte constatação, levando-se em conta apenas as empresas regionais afiliadas à ABETAR:

- Das doze empresas afiliadas, sete possuem portal próprio de venda de passagens pela internet, duas estão suspenderam operações, duas possuem *site* porém não realizam reservas, e uma se ocupa atualmente do transporte de cargas exclusivamente;

- Quatro delas oferecem seus produtos por meio de *code share* no portal de vendas de uma empresa de grande porte: NHT, Pantanal, e Passaredo com a Tam, e a Puma Air com a Gol⁶⁸;

- Algumas delas participam de algum GDS como Trip e Passaredo.

Os dados obtidos dão mostras do menor potencial de investimento das empresas do setor regional em sofisticados canais de distribuição de seus produtos à consumidores reais e potenciais em relação a uma empresa *major* causando um efeito duplamente nocivo sobre a sua participação no mercado, pois, além de reduzir sua capacidade de abrangência, comunicação, e captação de clientes, ao mesmo tempo, o fato de não disponibilizarem seus dados através destes canais também não

⁶⁸ A Noar Linhas Aéreas, empresa fundada em 2009 com base em Recife (PE) opera voos dentro da região Nordeste (Aracaju, Caruaru, João Pessoa, Maceió, Mossoró, Natal, Paulo Afonso e Recife) e embora não encontre-se afiliada à ABETAR suas operações são caracteristicamente regionais considerando seu raio de atuação e a aeronave empregada (Let 410).Através do site da Noar é possível realizar reservas em seus voos, além de a empresa ter assinado recente acordo comercial com a Gol que passou a incorporar o destino Caruaru à sua malha através de code share com a companhia pernambucana

impede a ação predatória das empresas de grande porte, visto que, acordo com BETTINI(2007) as informações sobre o produto, nível do serviço, ocupação, e custos básicos de uma outra empresa, especialmente no caso das empresas pequenas, aparenta ser pública.

6.1.8. Comissões preferenciais a agentes de viagem

Entre os diversos esquemas de condutas anticompetitivas presenciadas dentro do setor aéreo uma das principais estratégias adotadas para obtenção de vantagem competitiva se dá através da concessão de comissões preferenciais para agentes de viagens como forma de exclusão de pequenas e/ou novas empresas no mercado. (SALGADO E OLIVEIRA, 2008)

Esta prática se torna comum devido ao maior poder financeiro das empresas aéreas de grande porte que por oferecem melhores comissões aos agentes de viagens, acabam obtendo prioridade de venda e com isto um volume maior de negócios em relação às empresas ditas “pequenas” (regionais, por exemplo), visto que as agências de viagem são responsáveis por expressivos 78% do total de passagens aéreas comercializadas no Brasil, segundo o Estudo de Competitividade do Turismo Brasileiro (2007).

A elevada quantidade de passagens vendidas pelas agências imputa-lhes um enorme potencial de inserção junto aos consumidores do transporte aéreo o que sob o ponto da competitividade pode ser considerado um fator direto de desequilíbrio dado que as agências de viagem e operadoras turísticas são vistas como verdadeiros representantes dos produtos que os turistas querem comprar, logo, possuem um enorme poder de convencimento junto a clientes indecisos, como aponta BRAGA (2008).

Em linhas gerais, os agentes possuem o poder de venderem os produtos da empresa que mais lhe oferecer vantagens, neste caso, a que lhe conceder as comissões mais elevadas, e da mesma forma que são imprescindíveis parceiros na captação e fidelização de clientes para uma empresa aérea, ao longo da história recente da aviação comercial também não foram poucas as ocorrências de tentativas

de boicotes por parte das agências de viagens à algumas empresas aéreas como retaliação à eventuais cortes ou reduções de comissionamento.

6.1.9. Acordos ilícitos de cooperação e cartelização

Um dos principais desafios enfrentados pelas autoridades em defesa da concorrência no setor aéreo tem sido o de identificar atos de concentração e cooperação dentro do mercado, e ao mesmo tempo desenvolver mecanismos que coíbam este tipo de prática para salvaguardar o bem estar econômico aos usuários contra a complexidade de seus efeitos característicos, especialmente dentro de mercados de caráter oligopolítico como a aviação.

RAGAZZO (2006) explica que ações de concentração de mercado normalmente ocorrem dentro da aviação comercial relacionados a intermitente necessidade de reverter quadros de crises econômico-financeiras decorrentes de eventuais ineficiências regulatórias, administração gerencial ruim, ou períodos de recessão econômica, porém, autoridades antitruste já identificaram que acordos de *code share* em rotas sobrepostas (disponibilização recíproca de assentos em voos em que as companhias competiam entre si) e a criação de alianças tendem a erigir barreiras dentro do mercado prejudicando o processo competitivo e estimulando a formação de *cartel* na aviação comercial. (FERREIRA E OLIVEIRA, 2007)

Segundo resolução 20 do CADE os *cartéis* podem ser definidos como

[...] Acordos explícitos ou tácitos entre concorrentes do mesmo mercado, envolvendo parte substancial do mercado relevante, em torno de itens como preços, quotas de produção e distribuição e divisão territorial, na tentativa de aumentar preços e lucros conjuntamente para níveis mais próximos de monopólio”

Ainda de acordo com o CADE normalmente a formação de cartéis é favorecida por fatores estruturais como o alto grau de concentração de mercado, existência de barreiras à entrada de novos competidores, homogeneidade de produtos e de custos, ou condições estáveis de demanda.

No entanto, FERREIRA E OLIVEIRA (2007) enfatizam que para uma ação coordenada entre empresas se estabelecer, dependerá diretamente de sua capacidade de monitorar o acordo determinado, bem como de criar sanções às empresas que o romperem, desestimulando eventuais desvios.

Normalmente, um processo de fusão ou aliança tem como pano de fundo algum tipo de crise econômica setorial, mudança estrutural, ou crescente competição em um dado segmento que pode surgir como eventual ameaça à dominância de uma ou mais empresas de um determinado mercado (DOGANIS, 2001)

Desde a introdução da flexibilização no transporte aéreo, primeiramente nos Estados Unidos, no final da década de 1978, passando por diversas áreas do globo, até atingir o Brasil nos anos 1990, processos de concentração e acordos de coordenação entre companhias aéreas tem invariavelmente tomado o mercado, e quando ocorre uma fusão ou aliança entre duas ou mais empresas uma série de benefícios e prejuízos podem emergir tanto às empresas quanto aos consumidores.

Dentre os benefícios, FERREIRA E OLIVEIRA (2007) destacam:

- a) - Permitir à companhia resultante reduzir custos operacionais;
- b) - Incrementar demanda para seus serviços;
- c) - Racionalizar a estrutura de gerenciamento de resultados, alcançando maiores eficiências de custos e oferecendo ma gama maior de conexões sem escala;
- d) - Maior disponibilidade de horários (saídas) e conexões entre voos de uma mesma companhia.
- e) Já entre as desvantagens verificadas, os autores evidenciam:
- f) - Redução do nível de competitividade;
- g) - Aumento do poder de mercado;
- h) - Redução das frequências;
- i) - Alto grau de coincidência nas rotas operadas pelas companhias envolvidas na transação.

Algumas tentativas de concentração de mercado ocorreram no Brasil nas últimas décadas, desde o período em que a Ponte Aérea Rio-São Paulo ainda era operada através de *pool* formado pelas *majors* Transbrasil, Varig, e Vasp, encerrado em

1998, ano que se deu a entrada das então emergentes regionais Tam e Rio Sul na linha mais importante do País, e algumas breves tentativas de *code-share* com rotas sobrepostas como Varig e Tam em 2003, entre outras parcerias de curta duração entre Vasp e Transbrasil (1998), Tam e Transbrasil (2000), por exemplo.

ESPÍRITO SANTO JR. (2000) chama a atenção para uma tendência à “combinação de preços” quando há a concentração de mercado, normalmente desfavorecendo o consumidor devido à ausência de competição direta sem a ameaça de empresas concorrentes.

Ainda segundo ESPÍRITO SANTO JR. (2000), esta modalidade de prática de concentração de mercado não se traduz obrigatoriamente em impactos negativos, e para exemplificar, o autor cita outros segmentos da economia em que há a presença de oligopólios ou duopólios como automóveis de luxo, serviços de telecomunicações, e computadores pessoais, e verifica-se indícios de competição direta.

A concentração de mercado, em linhas gerais, está sujeita a benefícios e prejuízos às empresas e consumidores, e para que elas existam de maneira salutar as autoridades de defesa da concorrência devem estar atentas para que suas práticas não conflitem principalmente com os interesses dos consumidores, como aponta RAGAZZO (2006).

Quadro 3: Possíveis Impactos de Acordos de *Code Share* Sobre os Usuários

Vantagens Competitivas para as Empresas Aéreas	Possíveis Impactos para os Usuários – (P) Positivos, e (N) Negativos
Presença em ligações antes não oferecidas, além de possibilitar o aumento da frequência nas já servidas	(P) Aumento na rede de localidades servidas; (N) Pouca ou nenhuma diferenciação de preços e serviços
Agregar tráfego de ligações secundárias e terciárias (<i>feeder traffic</i>) de localidades	(P) Integração dos programas de fidelidade; (P) Possível redução do tempo total de viagem; (N) Redução da

não servidas, além de ampliar a rede	competição de novas linha; (N) Pouca ou nenhuma diferenciação no serviço oferecido
Redução de custos operacionais em ligações de baixa demanda e nas outras ligações cobertas pelo acordo	(P) Possibilidade de redução no preço da passagem nestas ligações; (N) Falta de interesse em explorar novos nichos de mercado e/ou em planejar para potencializar ligações de baixa demanda; (N) Não obter o serviço desejado (preferência por uma companhia)
Proteger a sua posição de mercado	(N) Concentração das incumbentes; (N) Maiores barreiras para a entrada de novas empresas na ligação e/ou no mercado; (N) Aumento do preço das tarifas
Obter posição mais favorável nos Sistemas de Reserva por Computador (CRS)	(N) Influência das incumbentes nas reservas feitas pelos agentes de viagem; (N) Redução do espaço informativo das concorrentes
Redução dos custos de informação, comercialização, e check-in	(P) Possibilidade de redução no preço das passagens; (P) Menor complexidade para reservas e check-in; (N) Ao contrário, congestionamento no atendimento de reservas e check-ins; (N) Pouca ou nenhuma diferenciação no serviço oferecido
Redução de custos nos serviços de rampa, <i>handling</i> , e áreas aeroportuárias (balcões, e salas VIP, por exemplo)	(P) Possibilidade de redução no preço das passagens; (N) Pouca ou nenhuma diferenciação no serviço oferecido (balcões e salas VIP); (N) Não obter o serviço desejado

Fonte: ICAO (1997), U.S. GAO (1992, 1993, 3 1998), e WATTS (2000), *apud* ESPÍRITO SANTO JR. (2000)

Quadro 4: Possíveis Impactos de Acordos *Code Share* Sobre os Aeroportos e a Sociedade em Geral

Vantagens Competitivas para as Empresas Aéreas	Possíveis Impactos Além dos Usuários (P) Positivos, (N) Negativos
Presença em ligações antes não oferecidas	(P) Possibilidade de aumento de empregos (em terra); (P) Possibilidade de maior dinamização da economia das localidades antes servidas por apenas uma empresa; (N) Falta de interesse em potencializar a demanda destas localidades podem levar a reduzir os recursos a serem aplicados nos seus respectivos aeroportos
Obter tráfego de ligações secundárias e terciárias (<i>feeder traffic</i>) de localidades não servidas	(P) Mesma dos dois casos anteriores; (N) Falta de interesse em potencializar a demanda destas localidades podem levar a reduzir os recursos a serem aplicados nos seus respectivos aeroportos
Redução de custos operacionais em ligações de baixa demanda e nas outras ligações cobertas pelo acordo	(P) Possível redução no preço das passagens; (N) Possibilidade de redução nos postos de trabalho de diversas categorias, fruto do encolhimento das operações; (N) Sobrecarga de trabalho/acúmulo de funções de alguns cargos; (N) Dificil integração de culturas diferentes de trabalho; (N) Possíveis problemas por ocasião de indenizações de natureza trabalhista (funcionário de uma empresa desempenhando atividade-fim

	em mais de uma empresa, mas apenas um contrato de trabalho)
Proteger a sua posição no mercado	(N) Entrada de novas empresas na ligação e/ou no mercado comprometida, levando a um menor movimento nos aeroportos e assim a menores receitas destes; (N) Possível elevação do frete aéreo (carga) em decorrência da falta de competição direta
Obter posição mais favorável nos Sistemas de Reserva por Computador (CRS)	(N) Integração dos CRS ou <i>websites</i> podem levar à redução das equipes de comercialização das empresas; (N) Possível redução dos postos de trabalho para agentes de viagem; (N) Redução dos postos de trabalho nas concorrentes
Redução dos custos de informação, comercialização e check-in	(N) Redução dos postos de trabalho nas áreas citadas; (N) Maior carga de trabalho para os remanescentes; (N) Possível necessidade de integração das culturas de trabalho/prestação de serviço entre empresas; (N) Menor número de pessoal empregado nos aeroportos, contribuindo para a redução das receitas destes
Redução de custos nos serviços de rampa, <i>handling</i> e áreas aeroportuárias (balcões e salas VIP, por exemplo)	(N) Redução nos postos de trabalho nas áreas citadas; (N) Maior carga de trabalho para as remanescentes; (N) Possível necessidade de integração das culturas de trabalho/prestação de serviço entre as empresas; (N) Menos pessoal empregado nos aeroportos

Fontes: ICAO (1997), U.S.GAO (1993,1997,1998), *apud* ESPÍRITO SANTO JR.. (2000)

RAGAZZO (2006), por sua vez alerta para a necessidade de os órgãos responsáveis pela defesa da concorrência avaliarem os efeitos anticompetitivos e benéficos de operações deste gênero, que na raro envolve empresas aéreas de grande porte.

[...] Na hipótese de aprovação de uma fusão e/ou um acordo de cooperação potencialmente lesivo ao mercado, os órgãos de defesa da concorrência, ao arbitrar remédios necessários à compensação dos efeitos deletérios de concorrência, deverão levar em conta o histórico colusivo e a capacidade predatória que o setor apresenta. E isso obviamente não é tudo. A imposição de remédios deverá ser seguida de um monitoramento contínuo das práticas de mercado das empresas envolvidas, impedindo-se o exercício abusivo do poder econômico formado, sob o risco de tornar as restrições impostas pelos órgãos de defesa da concorrência inúteis. (RAGAZZO, 2006)

6.1.10. Presença de barreiras estruturais à entrada no mercado

Mesmo que o atual panorama da aviação se caracterize por um ambiente aberto, com alto grau de desregulamentação econômica onde as companhias aéreas competem livremente por posições no mercado, e a entrada de novas firmas seja uma tarefa relativamente fácil – o que para BETTINI (2007), bastaria uma aeronave, tripulação, e a permissão técnica da autoridade competente – o descompasso entre as políticas públicas para o setor aéreo não permitiu que os mesmos graus de liberalização observados no ambiente das empresas aéreas, fossem contemplados nos demais setores que compõem a cadeia produtiva da aviação, como, o acesso às estruturas dos aeroportos, e o controle de tráfego aéreo.

Este panorama traz em seu bojo uma série de entraves às operações domésticas, afetando diretamente os custos das companhias aéreas. Em especial as regionais, o que vem por afetar sensivelmente as suas operações (COSTA, LOHMANN, OLIVEIRA, 2008; SALGADO E OLIVEIRA, 2008).

A lei que criou a ANAC, estabelece em seu Art. 2º que:

[...] Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades da aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária”.

No que concerne a legislação pertinente à concessão de linhas aéreas e sua influência na determinação empresarial sobre a capacidade produtiva (frequência do voo e configuração de assentos da aeronave), OLIVEIRA (2007) afirma que vigora atualmente o regime de “Livre Mobilidade” conforme as disposições transitórias da lei nº 11.182, Capítulo VI:

Art.48.§ 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequadas expedidas pela ANAC.

Art.10. Na regulação dos serviços aéreos, a atuação da ANAC visará especialmente a: I – assegurar às empresas aéreas brasileiras de transporte aéreo regular a exploração de quaisquer linhas aéreas domésticas, observadas, exclusivamente, as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo, a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado.

Como pode-se observar, a partir da concepção da ANAC, o Governo preocupou-se em estimular a abertura, e a franca concorrência dentro do setor aéreo através da permissão da “Livre Mobilidade” entre as empresas. Porém, em contradição política de liberalização implantada na aviação doméstica nas últimas décadas, a incerteza regulatória existente por trás da ausência de regras claras por parte dos órgãos regulatórios competentes sobre o acesso, distribuição e disponibilização das estruturas aeroportuárias (*slots* e *gates*) acabam representando por outro lado uma barreira de difícil transposição às pequenas empresas, ou entrantes, estimulando em muitos casos comportamentos estratégicos anticompetitivos por parte das empresas aéreas incumbentes. (OLIVEIRA, 2009, RAGAZZO, 2006, SALGADO E OLIVEIRA, 2008).

PINTO (2008) observa que apesar de a Constituição exigir que toda concessão de serviço público seja sempre precedida de licitação, tal procedimento nunca foi devidamente observado. Para exemplificar o autor cita os casos da Varig, Vasp, e Transbrasil, cujas operações foram outorgadas através de Decretos-Leis.

O direito de *slots* está regulamentado através da resolução nº 2 de 2006 da ANAC

[...] aprova o regulamento sobre a alocação de horários de chegadas e partidas de aeronaves, em linhas aéreas domésticas de transporte regular de passageiros nos aeroportos que menciona.

O breve panorama sobre o funcionamento de distribuição de *slots* apresentado por PINTO (2008) reforça os indícios de priorização de concessão às empresas estabelecidas no mercado, em detrimento às de menor porte:

[...] nos aeroportos coordenados, a alocação de *slots* é feita em pares de pouso e decolagem, segundo duas grades de rodízio. As empresas já estabelecidas no aeroporto ficam com 4/5 dos *slots*, enquanto as empresas entrantes ficam com 1/5. As posições iniciais na grade de rodízio são estabelecidas por sorteio. As empresas melhor colocadas escolhem, sucessivamente, os pares de *slots* de sua preferência. Uma vez feita a escolha, a empresa passa para a última posição da grade, após quatro escolhas feitas pelas empresas estabelecidas, passa-se à grade das entrantes. Depois de receber o terceiro *slot* a entrante passa para a grade das estabelecidas.

O autor ainda cita que a empresa detentora de um *slot* pode perdê-lo se deixar de utilizá-lo por 30 dias, ou se não atingir um índice de regularidade de 80% por 90 dias consecutivos, estando sujeitos ao sistema de *slots* justamente os principais aeroportos do País, sendo eles, Guarulhos e Congonhas (São Paulo), Juscelino Kubitschek (Brasília), Santos Dumont (Rio de Janeiro), e Pampulha (Belo Horizonte), no entanto, apenas em Congonhas, no entanto, apenas à Congonhas a resolução foi aplicada.

No caso do transporte aéreo, a posse de *slots* por parte de empresas incumbentes representa um tipo especial de uso de um “recurso essencial” visto que a infraestrutura aeroportuária é, majoritariamente, pertencente a uma entidade pública ou uma terceira empresa, e a concentração de uma determinada companhia aérea (ou pequeno grupo de companhias aéreas) em um dado terminal, operando um maior volume de voos, pode ser entendida como um indicador de sua influência sobre a administração aeroportuária em questão (OLIVEIRA, 2007).

Dentro da literatura, é consenso que a dominância de “recursos essenciais” (do inglês “*essential facilities*”) de um mercado confere vantagem competitiva às empresas que os detém. Segundo OLIVEIRA (2008), “recursos essenciais” poderiam ser entendidos como:

[...] aquele recurso, em geral um tipo de infra-estrutura, possuído por uma determinada firma, sem cuja a utilização (o “acesso”) torna-se inviável a implementação de um negócio e, por decorrência, a própria oferta aos clientes. Trata-se de um problema relevante no caso de existência de competição entre uma firma estabelecida verticalizada, detentora do recurso, e firmas entrantes, que necessitam do mesmo para operarem no mercado – o que abre espaço para práticas anti-competitivas e exercício do poder de mercado, com potencial dano ao bem-estar econômico.

OLIVEIRA (2008) observa que o uso de um “recurso essencial” por um conjunto reduzido de incumbentes, sem que exista uma política regulatória de facilitação do acesso por parte das demais empresas ou de novas entrantes, tende a gerar um efeito equivalente ao de uma barreira de entrada, de natureza impeditiva à concorrência e à competitividade. No caso do transporte aéreo, os serviços complementares gerenciados por um aeroporto, como, por exemplo, a alocação de espaços de tempo para decolagens e aterrissagens (*slots*) e de portões de embarque (*gates*), sistemas de controle de tráfego aéreo, instalações de movimentação de passageiros, bagagens, manutenção, entre outros elementos que conformam o universo produtivo da aviação podem implicar em limitação física do número de companhias que podem competir uma determinada rota, e desta forma a dominância destes tipos de “recursos essenciais” atribuí às firmas detentoras dos mesmos uma forte fonte de poder de mercado. (OLIVEIRA, 2007)

A disponibilidade de infraestrutura aeroportuária e controle de tráfego aéreo funciona como uma espécie de distribuição de bens escassos entre entes privados, e mesmo que a ANAC, através da Resolução nº 2 de 3 de julho de 2006 tenha buscado equacionar o problema da alocação de *slots* em aeroportos congestionados como Congonhas, em São Paulo⁶⁹, tem-se que a formatação da nova regra acabou preservando as participações de mercado das companhias aéreas dominantes (Tam, Gol, e Varig, que ainda operava à época) que mantiveram 80% de participação dos *slots* contra 20% das entrantes⁷⁰, consolidando na prática o que o autor chama de sistema de *grandfather rights*.

Os chamados *grandfather rights* retratam uma situação típica do transporte aéreo mundial, onde a dominância histórica da(s) companhia(s) aérea(s) em um dado aeroporto se torna institucionalizada pelas próprias regras que governam aquele aeroporto, isto é, todo o arcabouço normatizador da rotina aeroportuária acaba sempre por consolidar a dominância do agente de operação aérea. Em outras palavras: quase que por tradição ou inércia, ficam com a maior quantidade e os melhores *slots* as

⁶⁹ Trata-se de um dos principais e mais movimentados aeroportos do País, sendo que durante anos a única empresa aérea regional a conseguir concessão para operações em Congonhas foi a Pantanal, o que já dimensiona o precário poder de mercado exercido pelas empresas aéreas regionais no Brasil.

⁷⁰ Em 2010 a ANAC promoveu uma redistribuição de 202 dos 355 *slots* semanais no aeroporto de Congonhas. A Gol ficou com 56, a Tam 54, a Avianca obteve 38, e dentre as empresas aéreas que ainda não operavam no aeroporto, a Webjet 18, e a Azul 8, e a NHT, única empresa regional a ser contemplada, ficou com 28 segundo a Avião Revue (2010)

empresas estabelecidas e que já possuem o maior número deles. (OLIVEIRA, 2007; OLIVEIRA,2009)

VASSALO E OLIVEIRA (2007), sugerem em seu trabalho uma urgente revisão do modelo de distribuição de *slots* de uma maneira que atenda mais equanimemente o mercado:

[...] As autoridades devem estar muito esclarecidas com relação ao fato de que conceder *slots* é o mesmo que distribuir direitos de usufruto de mercado, e que, portanto, mecanismos de concessão tem implicações econômicas relevantes.

OLIVEIRA (2007) reitera, alertando que estudos elaborados no campo da economia além de apontarem evidências de que a dominância dos *slots* de fato possuem papel de importante fonte de mercado das companhias aéreas, um outro fenômeno relacionado dominância dos horários mais movimentados nos aeroportos acentuam ainda mais seu caráter predatório.

[...] Isso acontece porque, na existência de um aeroporto congestionado, o próprio mecanismo de racionamento do acesso à pista, *gates*, e espaço aéreo por parte das autoridades pode vir a se configurar em uma barreira a entrada no mercado, o que é fonte de poder de mercado. Além disso, um maior poder de mercado está, em geral associado aos horários de maior movimento de pico, e que, por serem mais demandados (e também mais estritamente controlados pelas autoridades) são mais valorizados pelos passageiros.

A maior participação de uma companhia aérea em um determinado aeroporto seja através aquisição de maior volume de slots, da operação da maior quantidade de voos chamados “mais convenientes” como voos “diretos” (*non stop flights*), ou através da obtenção de saídas e chegadas em horários mais movimentados (e consequentemente mais procurados pelos passageiros) conferem o que OLIVEIRA E HUSE (2005), *apud*, OLIVEIRA (2007) chamam de maior “qualidade percebida pelos consumidores”, o que aumenta a sua propensão de pagar pelo produto desejado influenciando diretamente a habilidade de uma firma precificar suas tarifas acima do custo marginal, exercendo assim o seu poder de mercado.

Quadro 5: Movimentação de aeronaves e passageiros nos principais aeroportos administrados pela Infraero – janeiro a dezembro de 2010

Aeroporto	Aeronaves	Passageiros
Tom Jobim (Rio de Janeiro)	122.943	12.229.513
Santos Dumont (Rio de Janeiro)	126.515	7.805.387
Guarulhos (São Paulo)	250.492	26.774.546
Congonhas (São Paulo)	204.961	15.481.370
Juscelino Kubitschek (Brasília)	176.327	14.149.306
Total Nacional (Infraero)	2.646.791	154.322.438

Fonte: Infraero (2011)

Além disso, o poder de mercado exercido pelas grandes empresas sobre os principais aeroportos brasileiros como Congonhas, Guarulhos, Santos Dumont, Tom Jobim, e Brasília, diminui a possibilidade de entrantes e empresas regionais concorrerem efetivamente, já que as mesmas acabariam ficando à margem das operações nos terminais mais rentáveis, sujeitando-se a operarem apenas em rotas entre mercados de menor viabilidade (“marginais”).

Uma reivindicação do setor, é a criação de *slots* exclusivos nos aeroportos centrais, o que facilitaria a tarefa de alimentação das linhas-tronco das empresas aéreas nacionais e internacionais (AERO MAGAZINE, 2010).

Para Victor Celestino, diretor de Relações Institucionais da Trip, o Aeroporto de Congonhas, por exemplo, depois da reforma por motivos de segurança teve sua pista auxiliar reduzida e acabou ficando muito curta, sendo praticamente não utilizada. Mas que ainda assim é melhor que a maioria das pistas dos aeroportos regionais onde estas empresas operam (AERO MAGAZINE,2010)

6.1.11. Infraestrutura Aeroportuária

Um dos principais obstáculos que as empresas aéreas regionais costumam se defrontar regularmente é a precariedade da infraestrutura aeroportuária dos terminais localizados tanto nos grandes centros urbanos quanto em cidades do interior, principalmente da região Norte do País.

Se nos aeroportos dos grandes centros econômicos brasileiros como Guarulhos e Congonhas, em São Paulo, e Juscelino Kubitschek, em Brasília, faltam-lhes acesso a *slots* e posições de estacionamento impedindo as suas operações em importantes pontos estratégicos do mercado, no interior, aeroportos regionais do Sudeste já apresentam problemas de saturação como é o caso do Aeroporto Leite Lopes em Ribeirão Preto, *hub* da empresa Passaredo. (AVIÃO REVUE, 2011)

Enquanto no Sudeste alguns terminais regionais enfrentam gargalos de limite de capacidade, em parte dos aeroportos localizados no interior do Nordeste, Centro-Oeste e da região Norte as principais dificuldades são o alto custo operacional como o preço do combustível, a concorrência nas poucas linhas rentáveis, e principalmente a precariedade da infraestrutura aeroportuária. (AVIÃO REVUE, 2009)

A falta de equipamentos simples como veículos de bombeiros, por exemplo, pode inviabilizar as operações em 14 destes terminais nos próximos meses segundo a ANAC, dois em Minas Gerais, um em Rondônia, um no Pará, e dez no Amazonas. (AVIÃO REVUE, 2011)

As inadequadas condições de segurança às operações aéreas nos aeroportos do interior já começam a afetar inclusive os planos de crescimento das empresas regionais brasileiras. A Trip se viu obrigada a rever a estratégia de substituir suas aeronaves ATR-42 configurada para 46 passageiros, pelos ATR-72 com oferta de 68 assentos, por se deparar com problemas restrição de limite de capacidade para as aeronaves que operam nos terminais em alguns de seus destinos. (AVIÃO REVUE, 2011).

Se já não bastasse problemas como a restrição de capacidade, e a carestia do combustível nos mercados onde operam (apresentado na seção 8.3), muitos dos aeroportos situados no interior são eventualmente dirigidos por empresas municipais que em algumas situações nem mesmo dispõem de recursos financeiros para a execução mínima de serviços de manutenção ou qualificação de suas instalações como ressalta Bettini (2007).

A insuficiência de estrutura nos aeroportos do interior do País, na verdade, são um sintoma da escassez de recursos destes municípios. O presidente da ABETAR, Apostole Chyssafidis, questiona se um prefeito de uma cidade que não possui nem mesmo uma ambulância para atender a população pode pensar em administrar um aeroporto, e chama a atenção do Poder Público que tem se preocupado com os aeroportos grandes e esquece de investir nos menores (FLAP INTERNACIONAL, 2011)

Além do mais, a escassez de infraestrutura aeroportuária no interior contribui diretamente para a ineficiência das operações aéreas regionais em vários aeroportos e aeródromos.

Isto acontece por que em muitos casos a ausência de itens básicos como segurança para pernoite das aeronaves, pistas em bom estado, serviço de abastecimento e balizamento para operações noturnas limitam as possibilidades de atendimento regular e expansão da aviação nestas localidades, afetando o potencial de capilarização da aviação regional no País. (AEROMAGAZINE, 2011, SALGADO E OLIVEIRA, 2008)

A discussão sobre as operações aeroportuárias e os impactos do modelo de administração dos aeroportos brasileiros sobre as empresas aéreas e seus clientes se intensificou nas duas últimas décadas no Brasil, na medida em que em pleno ambiente de liberdade ainda cabe ao Governo Federal, através da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), aproximadamente 97% da movimentação de passageiros aéreos regulares que circulam nos terminais do País.(PALHARES, 2002).

A Infraero, é uma empresa pública criada a partir da Lei 5.862, de 12/12/1972 com o objetivo de administrar os principais aeroportos do Brasil, e, o caráter

monopolista de sua gestão associado a uma administração única de recursos, gera uma espécie de sistema de “subsídio cruzado” de receitas, onde aeroportos superavitários compensam financeiramente os aeroportos deficitários⁷¹. (PALHARES E ESPÍRITO SANTO JR. 2000)

Se a concepção de um modelo central de gestão dos aeroportos brasileiros foi importante para o aparelhamento das infraestrutura aeroportuária no País no passado, atualmente ele tem sido alvo de intensos questionamentos e duras críticas por especialistas e analistas setoriais por considerarem que este modelo administrativo não estimula a competitividade e a concorrência, no momento em que os aeroportos chamados “lucrativos” não veem os recursos gerados à rede proporcionalmente reinvestidos em termos de melhorias em seus terminais, ao passo que os aeroportos deficitários, dentro deste ambiente, não se sentem estimulados em mudar seu quadro deficitário através da busca de fontes alternativas. (ESPÍRITO SANTO JR., CORREIA, PALHARES, 2001, PALHARES, 2001).

6.1.12. Composição da frota e acesso a crédito

Conforme apresentado na seção 8.2. um dos aspectos desfavoráveis a uma empresa regional, encontra-se no tipo de aeronave utilizada já que a utilização de aeronaves de menor capacidade em trechos de curta distância tendem a aumentar os custos operacionais de suas rotas.

Ainda que as características das operações regionais demande o emprego de aeronaves do tipo turboélice, de baixa capacidade, devido à precariedade da infraestrutura dos aeroportos no interior e a demanda escassa nos mercados onde atendem - o que aparentemente poderia ser uma diferenciação competitiva em relação às *majors* - o fato é que, os maiores gastos com combustíveis (seção 8.3), e a dificuldade de acesso à financiamento para obtenção de aeronaves, e a idade da frota, representam um grande empecilho para o desenvolvimento do setor regional como apontam SALGADO E OLIVEIRA (2008).

⁷¹ A relação entre os aeroportos superavitários/deficitários pertencentes à rede Infraero diverge quanto às fontes pesquisadas. Dos 67 aeroportos administrados pela empresa apenas 10 seriam lucrativos, enquanto para a Avião Revue são 23 os terminais superavitários. Revista Avião Reveu . Disponível em www.revistaaviaorevue.com.br/index.asp?codc=1024 Acesso em abril de 2011.

Sobre o acesso ao crédito para a renovação da frota e expansão das operações de empresas regionais no Brasil, estudo elaborado pela SUBSECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (2009) aponta que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é a única instituição financeira brasileira com linhas de crédito, de longo prazo voltadas para este segmento, o que naturalmente representa uma fonte limitada de acesso à recursos financeiros.

Ainda de acordo com este estudo uma interessante medida para contornar a dificuldade de capitalização por parte das empresas regionais seria aumentar os limites de participações de capital estrangeiro nas empresas que prestam serviços aéreos públicos no País, atualmente restrito em 20% pelo Código Brasileiro de Aeronáutica.

Quadro 6: Idade média da frota empresas domésticas (2011)

Empresa Aérea	Idade Média da Frota
Azul	0,8 anos
Gol / Varig	6,8 anos
Tam	5,8 anos
Webjet	16,6 anos
Média: 7,5 anos	

Fonte: AVIÃO REVUE (2011)

Quadro 7: Idade média da frota empresas regionais

Empresa Aérea	Idade Média da Frota
Abaeté	34,5 anos
Meta	25 anos
NHT	7,2 anos
Noar	1 ano
Pantanal	13,5 anos
Passaredo	13,2 anos
Puma Air	20 anos
Sete	17 anos
Sol	20,5 anos
Team	18,5 anos
Trip	9,4 anos
Média: 16,3 anos	

A disparidade entre a idade média da frota de ambos os segmentos da aviação doméstica fica bastante evidente nas tabelas 9 e 10. A média do setor regional, neste aspecto, chega a superar em mais que o dobro a idade das empresas domésticas, dando indícios da maior dificuldade financeira das companhias aéreas regionais em renovarem sua frota.

Quadro 8: Composição da frota regional no Brasil (2011)

Frota / Aeronave	Turbo	Jato	Total
Abaeté	2		2
Meta	3		3
NHT	6		6
Noar	2		2
Pantanal	5	3	8
Passaredo	3	10	13
Puma Air ⁷²		1	1
Sete	6		6
Team	2		2
Trip	31	9	40
Total Aeronaves de Empresas Regionais			83
Total de Aeronave matriculadas no Brasil			411

Fonte: AVIÃO REVUE (2011)

Já a tabela 11 mostra que a participação das aeronaves regionais na composição total da frota nacional é relativamente baixa, de aproximadamente 20%. Das dez empresas regionais, quatro delas (Pantanal, Passaredo, Puma Air, e Trip) possuem

⁷² É questionável a manutenção da Puma Air como “empresa regional” considerando que a companhia mudou radicalmente seu foco abandonando a operação com aeronaves de pequeno porte dentro da Região Norte, e incorporou uma aeronave Boeing 737-300 (capacidade de 130 passageiros) e passou a operar a rota Belém – Macapá – São Paulo (Guarulhos). A empresa também foi autorizada recentemente pela ANAC a operar quatro voos semanais para Luanda (Angola) com aeronaves Boeing 767 (capacidade de 250 passageiros), no entanto, há a previsão de a empresa retomar linhas para Santarém, Marabá e Altamira ainda este ano.

aeronaves a jato, enquanto a divisão do setor é 38% de aeronaves a jato para 62% de turboélice.

Quadro 9 :Aeronaves Regionais 2007/2011

Empresa	Frota em 2007	Frota em 2011	Variação
Abaeté	3	2	-1
Air Minas	4	-	-
Cruiser	2	-	-
Litorânea	1	-	-
Meta	3	3	0
NHT	4	6	+2
Noar ⁷³	-	2	-
Oceanair ⁷⁴	23	-	-
Pantanal	6	8	+2
Passaredo	2	13	+11
Puma Air	3	1	-2

⁷³ A empresa não se encontra afiliada à ABETAR, porém, devido às características de suas operações ela foi incorporada à esta pesquisa.

⁷⁴ A Ocean Air, empresa do grupo Synergy, passou a adotar o nome de Avianca em abril de 2010, e mudou seu foco de empresa regional para nacional, embora ainda pertença ao quadro de afiliados da ABETAR com o nome de Ocean Air.

Rico	9	-	-
Sete	5	6	+1
Team	2	2	0
Total ⁷⁵	14	-	-
Trip	10	40	+30
Total	91	83	-8

Fontes: FLAP INTERNACIONAL (2007) e AVIÃO REVUE (2011)

Mesmo que os números fornecidos pela tabela 9 sugiram que nos últimos quatro anos houve uma pequena redução na oferta de aeronaves regionais no País (queda de 91 para 83 aparelhos), o menor número de aeronaves operando no segmento regional não representa necessariamente redução de oferta uma vez que, principalmente a Trip e a Passaredo, passaram a incorporar aeronaves com maior capacidade de passageiros em sua frota, como o ERJ-145 (50 passageiros) Embraer175 (88 passageiros), e o ATR-72 (74 passageiros), enquanto a Puma Air iniciou operações com Boeing 737-300 (132 passageiros). Porém, é incontestável que a oferta de aeronaves ficou mais centralizada entre as empresas que hoje dominam o mercado (Passaredo e Trip) na medida em que algumas concorrentes descontinuaram suas operações neste breve espaço de tempo.

Como resultado das instabilidades inerentes ao setor regional como da falta de infraestrutura aeroportuária adequada, a oscilação e ausência de demanda suficiente em diversos mercados, a insustentabilidade da concorrência existente entre empresas *major* e empresas regionais, e a carência de políticas públicas específicas para a aviação regional, fazem com que no Brasil, muitas empresas regionais abandonem o seu nicho de mercado de origem e migrem para setores mais viáveis, relegando o segmento regional a um mercado meramente residual e marginal, como apontam

⁷⁵ Em 2008 a empresa passou a deter parte do capital societário da Trip, e transferiu seu ativo referente às linhas regulares de passageiro à esta empresa, passando desde então à dedicar-se ao transporte de cargas e fretamentos para clientes corporativos, daí para esta pesquisa não será computada a sua oferta em 2011

SALGADO E OLIVEIRA (2008). Como exemplos disso temos a Tam, Avianca (ex-Oceanair), e as extintas Rio Sul, e Nordeste que empresas originalmente regionais descaracterizam suas operações após a desregulamentação do transporte aéreo brasileiro.

6.2.Caminhos para a aviação regional no Brasil

Vistas as dificuldades básicas, inerentes à aviação regional no capítulo 5, o presente subcapítulo tem como objetivo central analisar e debater as principais medidas que poderiam ser adotadas para o fortalecimento do setor.

Primeiramente, pretende-se contextualizar a importância da aviação regional para a sociedade e a economia, com destaque para a sua relação com a atividade turística que merecerá uma seção exclusiva.

Em seguida serão apresentadas as principais propostas elaboradas por pesquisadores e especialistas no sentido de alavancar o transporte aéreo regional e ao final do capítulo, mostrar-se-á o perfil das empresas aéreas regionais e suas operações, e o quadro atual deste segmento no Brasil.

6.2.1. Relevância da aviação regional

As mudanças introduzidas com a liberalização do setor aéreo no Brasil tiveram como uma de suas principais consequências uma retração das atividades regionais, que em maior parte só vinham sendo regularmente mantidas através de monopólios institucionalizados pelo Governo Federal, como visto na seção 3.3.

A representativa redução de cidades atendidas por serviço de transporte aéreo após este período, foi motivada por uma espécie de “seleção natural” praticada pelas empresas aéreas justificada pela busca de maior competitividade quando passaram a priorizar mercados mais rentáveis, excluindo operações para diversas cidades, a maioria delas nas regiões Centro-Oeste, Norte, e Nordeste.

Porém é concebível que a ausência ou até mesmo a prestação inadequada de serviço aéreo em um País carente de infraestrutura de transportes como o Brasil gere perda de bem-estar social. Assim, SALGADO E OLIVEIRA (2008) ressaltam a

importância da aviação regional, não apenas enquanto infraestrutura, mas também como um serviço vital para garantir o direito de ir e vir dos cidadãos. Para os autores, isto se deve por que dentro do universo do transporte aéreo comercial, a aviação regional desempenha uma multiplicidade de funções que em sua grande parte lhes são bastante peculiares.

Dentre as finalidades atribuídas à aviação regional, o seu papel enquanto elemento provedor de desenvolvimento socioeconômico sintetiza grande parte da literatura produzida sobre o tema tanto no Brasil quanto no exterior, sendo mencionado por diferentes autores como GRAHAM (1997), GRAHAM (1998), GRAHAM E GUYER (2000); IRANDU E RHOADES (2006); SALGADO E OLIVEIRA (2008), por exemplo.

Já o funcionamento da aviação regional como vetor de desenvolvimento econômico sustentável também é destacado por BETTINI (2007) que a identifica como um instrumento essencial no combate ao êxodo para os grandes centros brasileiros⁷⁶

Um aspecto adicional da aviação regional é seu papel na catalisação do processo de desenvolvimento de um país, especialmente ao possibilitar a fixação de populações em regiões interioranas, uma vez que serve de suporte às atividades econômicas que podem ser realizadas nestes locais.

A presença de serviços aéreos regionais enquanto ponte para a integração entre cidades de pequeno e médio porte às demais localidades do País recebeu destaque em trabalho elaborado por de VALENTE E PALHARES (2005), enquanto GOMES *et.al.* (2002) fizeram uma avaliação da essencialidade do papel da aviação regional no atendimento de necessidades básicas de regiões interioranas, muitas delas inacessíveis.

⁷⁶ De acordo com a Revista Veja, dos 5.564 municípios brasileiros, cinco deles (São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte, e Curitiba) respondem por 25% de toda a riqueza gerada pelo País (Produto Interno Bruto – PIB), sendo que os 50 maiores municípios do País, respondem pela metade de todo o seu PIB.

Embora não haja mais a distinção entre empresas de âmbito nacional ou regional, o transporte aeroviário com “características regionais” é fundamental para a integração nacional, e o desenvolvimento regional principalmente na Região Amazônica, como observam VALENTE E PALHARES (2005).

O estímulo à aviação regional como um elemento indispensável ao fator humano na Região Amazônica encontra-se presente na maioria dos trabalhos que são dedicados à este tema. Estudo elaborado pela SUBSECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (2009), por exemplo, segue uma linha muito próxima a dos autores acima citados no momento em que proporciona um debate sobre as desigualdades regionais existentes no Brasil, as quais, dependem diretamente de elementos estruturantes para serem amenizadas, e, dentre as carências identificadas pelo documento, a acessibilidade à Região Amazônica foi apontada como um dos grandes desafios a serem enfrentados.

Na verdade, em se tratando de questões concernentes à integração nacional e ao desenvolvimento sustentável do Brasil, é natural a referência à Região Amazônica devido às suas características físicas. Bettini, 2007, Gomes *et.al.* 2002, e Salgado e Oliveira, 2008, são exemplos de autores que constantemente enfatizaram a importância de uma eficiente malha aérea cobrindo a região de maneira a atenuar os impactos causados pela pobreza e a marginalidade decorrentes de seu isolamento geográfico em relação aos principais centros do País

Além disso, os autores destacam a vasta extensão do território amazônico e as barreiras naturais impostas pela presença de florestas e rios à implementação de infraestrutura de transporte terrestre e até mesmo fluvial, que dificultam o acesso de bens e serviços à muitos de seus municípios, povoados, e regiões ribeirinhas, comprometendo diretamente a ocupação humana ao longo de sua área⁷⁷. Todos estes fatores reunidos aumentam exponencialmente a necessidade da presença do transporte aéreo nesta região com a missão de integrar e ocupar o seu território, bem como atenuar os impactos negativos de ordem socioeconômica sobre a Região.

⁷⁷ De acordo com RIBEIRO, FRAGA, E SANTOS. (2010) a Região Amazônica possui a menor densidade demográfica do País com uma média de 3,8 habitantes por quilômetro quadrado, enquanto a Região Sudeste possui a média de 84,2 habitantes por quilômetro quadrado.

Porém, se por um lado o isolamento geográfico e as grandes distâncias internas a serem percorridas dentro da Região Norte do Brasil representam por si próprias razões mais que justificáveis para a implantação de uma ampla rede aérea no local, por outro, problemas de natureza econômica como o elevado custo do combustível e o baixo poder aquisitivo da demanda potencial afetam diretamente a possibilidade de expansão ou até mesmo de manutenção do serviço de aviação regional dentro da região em questão, ao passo que tornam “inviável uma oferta rentável do serviço, bem como a prestação de serviços com boa relação custo-benefício para os usuários”. (SUBSECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, 2009)

Além disso, o mesmo trabalho desenvolvido pela SUBSECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (2009) também enfatiza os aspectos de natureza regulatória do setor aéreo como outro elemento impeditivo ao fortalecimento da aviação regional, pois, o sistema que regula a aviação civil no Brasil estimulou o que o documento se refere como “radicalização da concorrência” ocorrida através da liberdade de entrada e saída nas linhas aéreas, dificultando que empresas de pequeno e médio porte mantenham a “previsibilidade de receitas e despesas, dando margem à descontinuidade na prestação do serviço”.

Aproveitando-se da relevância da aviação regional para o Brasil, a Trip Linhas Aéreas, maior empresa deste segmento no País, tem procurado explorar a imprescindibilidade do transporte aéreo para a integração nacional através de suas campanhas publicitárias.

Em uma delas, veiculada na AVIÃO REVUE (2009), a empresa divulgou um anúncio de seus produtos de uma maneira até de certa forma até bastante irônica em que dizia “O Brasil pode se desenvolver por terra, sem uma companhia aérea regional. Que custa esperar mais 500 anos?” E através dele, enfatizou a necessidade de integração aérea ao interior devido à precariedade de acesso terrestre até estas localidades, e principalmente, a extensão e a capilarização da malha servida pela empresa.

Fora os benefícios de ordem socioeconômicas, diversas outras vantagens são atribuídas à aviação regional.

Para a literatura europeia, por exemplo, este setor é visto como uma alternativa estratégica para desafogar as operações aéreas em aeroportos congestionados. (CORRENTI *et.al.*, 2006, DIMITRIOU E VOSKAKI, 2010, GRAHAM, 1997, GRAHAM, 1998, GRAHAM E GUYER, 2000, THOMPSON, 2002).

Em se tratando de redução de custos operacionais, Graham (1997) vê o segmento regional com uma certa vantagem em relação às empresas de grande porte, já que as empresas regionais normalmente empregam mão de obra mais barata, o que acaba compensando os custos com aeronaves menores.

FORBES E LEDERMAN (2005), e PALHARES (2002), ressaltam as vantagens oferecidas pelas parcerias realizadas entre empresas regionais e as *majors*, visto que este tipo de ação possibilita às empresas de grande porte substituírem suas aeronaves em rotas que não comportem suas aeronaves e assim, também aumentarem a oferta de seu *mix* de serviços. Seguindo uma linha muito similar, CO *et. al.* (1999) afirmam que as empresas regionais desempenham um importante papel na aviação comercial, pois são capazes de prover serviço de transporte aéreo para muitos aeroportos que as *majors* não atendem, e a partir deles, conectarem os passageiros às rotas principais nos grandes *hubs*.

GRAHAM (1998), por sua vez, enfatiza o papel da aviação regional na promoção da acessibilidade e da mobilidade dentro do continente europeu, especialmente a partir de suas regiões periféricas aos principais *hubs* internacionais⁷⁸

6.2.2. A Aviação Regional e o Turismo

O setor de transportes experimentou ao longo de sua história um elevado grau de desenvolvimento, que, por sua vez, induziu o surgimento e a expansão de uma ampla sorte de atividades que lhes estão direta, ou indiretamente ligadas⁷⁹. Dentro

⁷⁸ Graham (1998) divide o continente europeu em 9 macrorregiões: North Sea, Centre Capitals, Atlantic Arc, Alpine Arc, Continental Diagonal, New Lander, Mediterranean Regions, Nordic Countries, e Ultra Peripheral Regions

⁷⁹ Assim como ocorre em outros segmentos de infraestrutura a demanda por transporte aéreo é derivada, isto significa que a aviação comercial possui sua demanda atrelada a determinados fatores, como explica OLIVEIRA (2009). Para BENI (2002) demanda derivada é aquela que deriva de outra

deste cenário, PAGE (2005), elaborou uma cronologia do processo evolutivo dos transportes desde os anos 1500 a 1960, quando os deslocamentos eram basicamente realizados através de cavalos e navios a vela a uma velocidade média de dezesseis quilômetros, até a introdução de aviões de passageiros a jato que “encurtaram” as distâncias do planeta.

Especificamente no que concerne a aviação comercial, este segmento trouxe uma série de mudanças radicais no cenário socioeconômico mundial a partir dos anos 1950 quando empresas como a Boeing, e Mc Donnell Douglas, por exemplo, iniciaram um avançado processo de aprimoramento tecnológico das aeronaves que produziam e a indústria passou a lançar aeronaves cada vez maiores e mais velozes.

A introdução de aeronaves de grande porte (também conhecidas como “*widebodies*”) associada à criação de políticas que desregulamentaram o setor aéreo mundialmente a partir da década de 1970, fez com esta modalidade de transporte possibilitasse o acesso rápido e seguro de centenas de milhões de pessoas a praticamente todas as regiões do globo em poucas horas, estimulando a universalização da mobilidade humana, e o fomento ao comércio mundial (BENI, 2002; PALHARES, 2002, RODRIGUES, 2007).

Devido à sua rapidez, flexibilidade e abrangência, que possibilita o atendimento de ligações de curta, média, e distâncias continentais, o transporte aéreo logo se tornou uma ferramenta indispensável para a economia internacional, constituindo-se de um verdadeiro insumo produtivo para centenas de milhares de empresas que dependem dele diariamente para o deslocamento de empresários, executivos, técnicos, e cargas, como aponta OLIVEIRA (2009).

Porém, se consideradas todas as atividades beneficiadas por esta verdadeira revolução provocada pela evolução e a massificação do transporte aéreo, naturalmente o turismo se destaca, à medida que implicitamente o turismo não pode acontecer sem um transporte para o deslocamento de pessoas, segundo PALHARES (2002).

A integração entre a indústria do transporte aéreo e o turismo tem sido objeto de pesquisa entre diferentes autores como PAGE (2005), PALHARES (2001), e PALHARES (2002). A respeito deste tema, BENI (2002) afirma que ambas as

atividades se interdependem, pois, em diferentes escalas geográficas, as empresas aéreas contribuem para a existência de um fluxo turístico regional, doméstico ou internacional, da mesma maneira que, como uma espécie “efeito cascata” os deslocamentos intrínsecos à atividade turística acabam provocando demanda por transportes, tornando o turismo um dos fatores condicionantes à existência de determinadas linhas aéreas.

Neste aspecto, PAPTAEODOROU E LEI (2006) exploram a relação existente entre o turismo e o transporte aéreo na geração de fluxos de viagens a lazer, e elaboram uma análise de demanda em aeroportos regionais europeus, motivada pela atividade turística

BERNIER (2010), por exemplo trata da importância da aviação na promoção de regiões turísticas de difícil acesso, como à *resorts* localizados nas montanhas, no caso europeu. Seguindo uma linha de trabalho muito similar, THOMPSON (2002) destaca a relevância das ligações aéreas a partir dos aeroportos localizados em regiões alpinas da França, como Chambéry, Aix-Les-Bains, Annecy, e o Grenoble St. Geoirs na promoção de acessibilidade de turistas, já AMOROSO E CARUSO (2010) apontam o papel da aviação regional na promoção do turismo na região insular da Sicília, na Itália, atualmente servida por cinco aeroportos Palermo (Punta Raisi), Catania (Fontarossa), Birgi (Trapani), Pantelleria, e Lampedusa. SARMENTO *et. al.* (2007) analisam os impactos das operações aéreas no aeroporto Francisco Sá Carneiro, na cidade do Porto, sobre sua região de influência de aproximadamente 6 milhões de pessoas, atuando como alimentador de demanda aos principais *hubs* europeus, que também possui na atividade turística uma de suas vocações principais

Como pode-se observar, a utilização do transporte aéreo como uma ferramenta de promoção da acessibilidade turística em todos os seus âmbitos – regional, doméstico, e internacional – tem sido um tema amplamente explorado na esfera acadêmica, como EDRA (2005), PAGE (2005), PALHARES (2001), PALHARES (2002), SALGADO E OLIVEIRA (2008), VALENTE E LOHMANN (2005), , e como resultado da inter-relação existente entre ambas, no Brasil, cabe ser ressaltado:

- a) As dimensões geográficas superlativas do País face a carência de infraestrutura de transporte terrestre (SALGADO E OLIVEIRA, 2008);
- b) A dificuldade de acesso à microrregiões turísticas e municípios potencialmente turísticos isolados geograficamente (SALGADO E OLIVEIRA, 2008.; SUBSECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, 2009);
- c) A distância do Brasil em relação aos principais mercados internacionais emissores de demanda turística (EDRA, 2005)

Tais fatores acabam levando o setor turístico a uma situação de quase dependência da aviação comercial, tanto que PALHARES E ESPÍRITO SANTO JR. (2000) observam que 70 % do turismo receptivo brasileiro se dá pelos aeroportos, já em seu trabalho intitulado “Constituição do Marco Regulatório para o Mercado Brasileiro de Aviação Regional SALGADO E OLIVEIRA (2008) fazem uma abordagem da relevância da atividade turística como um dos instrumentos de indução ao desenvolvimento social e econômico em municípios localizados no interior, e discutem a necessidade de se desenvolver programas de fomento à aviação regional até estas localidades como um canal de geração de demanda turística⁸⁰.

Com base em estudo sobre a classificação de microrregiões conforme o seu nível de desenvolvimento, sensibilidade às políticas de crescimento, e seu potencial de geração de demanda, organizadas pelo IBGE, e, no exercício de classificação dos 65 destinos indutores, e dos 356 roteiros turísticos selecionados no âmbito do Ministério do Turismo, SALGADO E OLIVEIRA (2008) chegaram à conclusão que, à exceção dos destinos indutores, a maior parte das microrregiões (50%), e dos roteiros turísticos (57%) do País, ainda se encontram em estágio de crescimento, com razoável potencialidade de indução de demanda turística.

⁸⁰ Entende-se por *demand* , a “busca que o consumidor faz para obter seus produtos” (Dias, 2005), assim sendo, e ainda segundo o autor, compreende-se por *demand turística* o consumidor de atividades relativas ao turismo (lazer, deslocamento), em outras palavras, o próprio turista em si.

Mas para isso, os autores fazem ressalva sobre a necessidade de políticas de fomento, e ao desenvolvimento de investimentos públicos e privados em turismo nas localidades que ofereçam perspectivas de geração de demanda turística – o que deve perpassar pela promoção de investimentos em infraestrutura aeroportuária ao longo do território nacional, proporcionando, desta forma, bases para o planejamento de ações, também das companhias aéreas, da ANAC, e do Governo.

Quadro 9. Estágios de Indução de Demanda – Quadro de Resumo

Estágio	Microrregiões IBGE	Destinos Indutores	Roteiros Turísticos
Inicial	178 – 32%	8 – 12%	55 – 14%
Crescimento	277 – 50%	21 – 32%	226 – 57%
Maturidade	103 – 18%	36 – 55%	115 – 29%
Total	558 – 100%	65 – 100%	396 – 100%

Fonte: SALGADO E OLIVEIRA (2008)

Ainda que o País não tenha atingido seu potencial de exploração de todas as suas regiões turísticas – dados do Ministério do Turismo (2011) apontam que a demanda do turismo doméstico vem crescendo de maneira consistente, refletindo-se diretamente no acréscimo do volume de viagens aéreas dentro do território nacional. Atribui-se à este fenômeno, entre outros, uma série de ações e programas coordenados no sentido de estimular o ingresso de classes sociais economicamente menos favorecidas (também chamadas de classes “C” e “D”) no mercado consumidor da aviação doméstica brasileira, trazendo à seu reboque uma estatística até então inédita no País: pela primeira vez o número de embarques aéreos domésticos no Brasil, tende a superar o volume de embarques rodoviários (ISTO É DINHEIRO, 2011, REVISTA AVIÃO REVUE, 2010)

No entanto, os dados relativos ao expressivo crescimento da demanda por transporte aéreo doméstico no Brasil, escondem a fragilidade de um outro lado do setor, anteriormente debatido no âmbito da integração nacional, durante a seção: a

oferta de municípios atendidos por ligações aéreas regulares ainda concentra-se bastante restrito a cerca de apenas 170 localidades, a maioria delas localizadas na Região Sudeste, ou no litoral, enquanto um extenso volume de municípios potencialmente turísticos existentes ao longo de todas as regiões brasileiras continuam sem acessibilidade aérea, tornando evidente o enorme potencial turístico sub-explorado que se defronta com a ausência de políticas integradas entre todas as entidades que compõem o turismo e a já tão explorada falta de infraestrutura para o setor dentro deste trabalho:

[] Tem-se como conclusão de que, para que se tenha uma política eficaz de investimentos públicos de fomento ao crescimento turístico e à indução de transporte aéreo, as autoridades devem priorizar a escolha de Destinos/Roteiros em “Estágio Inicial” ou “Estágio de Crescimento” de demanda. Igualmente, devem ter claro que os Destinos/Roteiros aqui apontados como apresentando-se atualmente em “Estágio Inicial” demandarão maior volume de investimentos e terão retorno econômico/social menor. Caso as autoridades tenham como meta a rápida aceleração do crescimento do transporte aéreo e do turismo ao longo do território nacional, ou seja, caso visem obter resultados mais rápidos ao longo do tempo, elas devem priorizar as ações e os investimentos voltados para os Destinos/Roteiros em “Estágio de Crescimento”, que, como visto, são aqueles que apresentam o maior retorno ao investimento. Investimentos em remoção de gargalos de infra-estrutura em Destinos/Roteiros em “Estágio de Maturidade” igualmente propiciarão altos retornos em termos de indução de demanda e de bem-estar econômico no setor. (SALGADO E OLIVEIRA, 2008)

VALENTE E LOHMANN (2005) ressaltam a importância de as empresas aéreas mudarem o foco de apenas transportarem passageiros, e buscarem uma maior aproximação com as empresas que conformam o *trade*⁸¹ turístico como uma maneira de ampliar o leque de possibilidades dos serviços dessas organizações. Isto deve ocorrer, principalmente em decorrência dos aspectos relativos à atividade turística como as características sazonais de sua demanda, a especificidade da oferta, a vocação turística da destinação, e o tempo de permanência do turista (estacionalidade) na cidade ou região de destino, que poderão servir como indicadores determinantes no processo de planejamento das linhas aéreas.

VALENTE E LOHMANN (2005) também ressaltam as incertezas que circundam o ambiente da aviação e influenciam diretamente o planejamento e o processo de tomada de decisões das companhias aéreas, tais como:

⁸¹ *Trade* turístico é a expressão que identifica todos os agentes que compõem a cadeia produtiva do turismo

- a) - O Dimensionamento e a composição da frota de aeronaves;
- b) - A identificação e quantificação do mercado em que pretendem atuar;
- c) - As influências econômicas internas e externas;
- d) - A compra e a alocação das aeronaves

Para os autores, estes fatores se mostram cruciais em função dos elevados custos que podem representar, cabendo às empresas aéreas buscarem alternativas que minimizem as incertezas quanto ao seu sucesso operacional, destacando como um dos possíveis caminhos a serem percorridos em direção à sustentabilidade das linhas aéreas regionais, uma maior integração com toda a cadeia produtiva da atividade turística, o que em linhas gerais, envolve todos os setores articulados que formam este setor da economia como as agências de viagens, operadoras turísticas, hotéis, transportadoras turísticas, entre outras modalidades de empresas.

6.2.3. A aviação regional dentro do Plano Nacional de Turismo 2007-2010 (PNT)

Dentro do atual cenário favorável à economia brasileira, o Ministério do Turismo (2007) enxerga que sua atividade central oferece amplas condições de contribuir decisivamente para a otimização do desempenho econômico do País com base nos seguintes fatores:

- a) - Posição favorável da economia brasileira no cenário internacional;
- b) - Superávit fiscal;
- c) - Inflação sobre controle;
- d) - Taxas significativas de crescimento do transporte aéreo doméstico;
- e) - Avanços na administração pública do turismo;
- f) - Crescimento sustentável do setor privado

Implementado no período compreendido entre 2007 – 2010 o Plano Nacional de Turismo: Uma Viagem de Inclusão, procurou em linhas gerais induzir a atividade turística através da inclusão social, com forte ênfase no mercado interno, do ingresso

de novos consumidores, da descentralização do turismo do litoral, e do investimento em infraestrutura básica e turística.

Abrangentemente, o modelo de desenvolvimento do PNT 2007-2010 previa por em prática quatro metas básicas associadas a programas e macroprogramas com eixos temáticos específicos, que visavam atingir plurissetorialmente todos os agentes envolvidos à atividade turística:

- a) Meta 1: Promover a realização de 217 milhões de viagens no mercado interno. Dentre as condições necessárias para atingir esta meta, investimentos em promoção para o mercado nacional e o fomento à expansão de viagens domésticas com ênfase no crescimento do número de localidades atendidas pela aviação regional seriam estimulados;
- b) Meta 2: Criação de 1,7 milhões de novos empregos e ocupações formais e informais no período, utilizando o modelo agregado de oferta e demanda para o turismo, utilizando variáveis como a taxa de câmbio, crescimento econômico do País, investimentos privados, além de ações políticas para o turismo decorrentes do próprio Ministério do Turismo;
- c) Meta 3: Estruturar 65 destinos turísticos com padrão de qualidade internacional, mapear 200 regiões turísticas por meio de trabalho articulado com Órgãos e Fóruns Estaduais de Turismo através do Programa de Regionalização do Turismo, e selecionar roteiros e regiões que apresentem condições de serem trabalhados;
- d) Meta 4: Gerar US\$ 7,7 bilhões em divisas através do estímulo ao desembarque de turistas estrangeiros em solo nacional.

Figura 19: Macroprogramas PNT 2007-2010



Fonte: Ministério do Turismo (2011)

Vistas todas as metas, programas, e macroprogramas propostos dentro do PNT , e levadas em consideração as dimensões continentais de um País como o Brasil, a existência de uma rede de transportes articulada torna-se imperativa dentro da consecução e o bom desempenho de uma política voltada para a atividade turística, de acordo com o Ministério do Turismo.

Dessa maneira, ao elaborar o Plano Nacional do Turismo 2007-2010, dentro do Macroprograma Logística de Transportes, o Ministério do Turismo procurou contemplar o transporte aéreo com políticas voltadas para a otimização do setor através de ações coordenadas que envolviam questões estratégicas para o seu desenvolvimento como:

1. Utilização de *slots*.

Muito embora a ANAC tenha promovido um reordenamento na distribuição dos espaços para operações aéreas, especificamente no Aeroporto de Congonhas é fato

que os avanços neste sentido foram bastante tímidos uma vez que as empresas incumbentes Tam e Gol, continuaram como detentoras dos principais horários de pousos e decolagens, bem como o maior volume de operações;

2. Agilidade de regulação.

. Principalmente no que tange a aviação regional, as companhias aéreas que compõem este setor há anos vem tentando através de sua associação, a ABETAR, implementar alterações na legislação e o estabelecimento de um marco regulatório que atendam às suas especificidades e assim, crie um ambiente mais competitivo e menos ruinoso às suas operações (SALGADO E OLIVEIRA, 2008)

3. Critérios mais claros de controle e oferta;

Apesar dos avanços apresentados pelo mercado, a falta de clareza na concessão das operações aéreas, de *slots*, e *gates* ainda representam um entrave para a aviação brasileira, como observam SALGADO E OLIVEIRA (2008)

4. Participação do capital estrangeiro;

Muito pouco, ou quase nada se avançou neste sentido, e a almejada ampliação do capital estrangeiro pelo mercado continua estagnada

5. Constante ampliação da malha aérea internacional, sem prejuízo das empresas domésticas;

Contraditoriamente, a participação das empresas aéreas brasileiras na malha aérea internacional tem se mostrado desvantajosa em relação às empresas estrangeiras, segundo dados coletados na FLAP INTERNACIONAL (2010). Considerando o movimento dos voos internacionais partindo do Brasil para o exterior, as empresas brasileiras Gol, Avianca, e Tam, só haviam superado as empresas estrangeiras em número de passageiros transportados nas linhas para a Argentina, Reino Unido, República Dominicana, Uruguai, e Venezuela, ao mesmo tempo em que a assinatura da Política de Céus Abertos com os Estados Unidos, vem sendo encarada com cautela e desconfiança por analistas setoriais.

Objetivamente no que diz respeito ao transporte aéreo regional, o PNT 2007-2010, o Macroprograma de Logística de Transportes, preocupou-se em implementar

diretrizes que fortalecessem este segmento da aviação vista a sua relevância para uma de suas premissas mais básicas que é a interiorização da atividade turística no Brasil através do estabelecimento de linhas de ações que visavam a desconcentração dos fluxos aéreos no País, para que isto fosse posto em prática, seria necessário o fortalecimento das companhias aéreas regionais, e a ampliação de voos domésticos e charteres.

7 . PERFIL DO MERCADO DE AVIAÇÃO REGIONAL BRASILEIRO

Desde a oficialização de sua implementação em meados da década de 1970 até os dias de hoje, o cenário da aviação regional brasileira se viu bastante modificado, influenciado principalmente pela variação das políticas públicas adotadas para o setor.

As primeiras empresas regionais foram criadas em 1975 para operar o SITAR e tiveram como finalidades principais servir o interior do País com linhas aéreas regulares e alimentar de demanda as linhas-tronco operadas pelas empresas *major (feeder traffic)*.

Porém, com o fim da divisão do mercado entre empresas regionais e domésticas e a desregulamentação da aviação doméstica, o setor passou por constantes mudanças com entradas e saídas de empresas modificando completamente o seu cenário, sua proposta inicial e a característica das empresas que operam este setor:

Quadro 10: Mercado Brasileiro de Aviação Regional

Ano	Empresas
1975	Nordeste, Rio Sul, Taba, Tam e Votec
2001	Abaeté, Meta, Nordeste, Pantanal, Penta, Puma Air, Rio Sul, Rico, Tavaj, Total, Trip
2011	Abaeté Meta, NHT, Noar, Pantanal, Passaredo, Sete, Sol, Trip

Fonte: Gomes et. al (2002) e Avião Revue (2011)

Das empresas que iniciaram o SITAR em 1975, apenas a Tam se mantem em atividade, e beneficiada pela abertura do mercado nos anos 1990 abandonou o segmento regional, adotou uma impressionante estratégia de crescimento e hoje é a maior empresa aérea do País com voos regulares para as principais cidades e capitais estaduais brasileiras, e também para importantes mercados no exterior como Paris, Nova York, Frankfurt, e Londres, por exemplo.

Das empresas regionais que formavam o mercado durante o período de desregulamentação (2001), a Nordeste, Penta, Rio Sul, e a Tavaj tiveram suas operações suspensas, a Total passou a se dedicar exclusivamente ao transporte de cargas quando foi adquirida pela Trip, e a Puma Air atualmente opera voos entre Belém, Santarém e São Paulo com aeronave Boeing 737-300 apenas, descaracterizando-se enquanto empresa regional.

Em 2011 o mercado encontra-se concentrado em nove empresas, sendo a Trip a líder do segmento com pouco mais de 80% do mercado regional brasileiro que atualmente possui o seguinte perfil:

- Abaeté

Surgida da Aerotáxi Abaeté se tornou empresa aérea regional regular em 1994. Sua base é na cidade de Salvador, e a companhia aérea atua apenas em seu estado de origem, a Bahia, ligando além da própria capital as cidades de Guanambi e Bom Jesus da Lapa.

A Abaeté é a menor empresa aérea regional do Brasil e atualmente opera com apenas duas aeronaves Embraer EMB-110 Bandeirante, seus clientes são em sua maior parte executivos e turistas, e de janeiro a abril de 2011 a empresa transportou 491 passageiros, com média de ocupação de suas aeronaves de 51% (FLAP INTERNACIONAL 2010; AVIÃO REVUE, 2011).

- Meta

Única companhia regional com sede na região Amazônica, em Boa Vista, a Mesquita Táxi Aéreo começou a operar na década de 1980 atendendo ao tráfego de garimpos locais que eram a força da economia do estado de Roraima na época,

tendo se tornado empresa regional no ano de 1991 (FLAP INTERNACIONAL, 2007; FLAP INTERNACIONAL, 2010).

Trata-se da única empresa regional brasileira com ligações internacionais para a Guiana e o Suriname, mais seis cidades no Brasil. A Meta opera dois EMB-120 Brasília e vem mantendo taxa de ocupação de 74% nos voos domésticos, e 47% nos voos internacionais (AVIÃO REVUE, 2011).

A companhia vem enfrentando uma série de dificuldades que vão desde a contratação de pilotos que preferem se transferir para as grandes empresas na região Sudeste, até a falta de infraestrutura nas localidades onde opera (AVIÃO REVUE, 2011).

- NHT

A NHT pertence ao Grupo JNT, com quase 70 anos de experiência no setor rodoviário no estado do Rio Grande do Sul, embora a maior parte de seus executivos sejam originados do mercado de aviação (FLAP INTERNACIONAL, 2007).

A companhia iniciou suas operações no ano de 2006 atuando no interior da região Sul além do aeroporto de Congonhas, em São Paulo, e este ano apresentou dois novos produtos com o lançamento de uma venda de pacotes onde a cada 10 bilhetes adquiridos o passageiro ganha 32% de desconto em suas rotas, e para clientes que viajam com frequência a trabalho a NHT criou um lançou um plano corporativo com 15% de desconto desde a primeira compra. (AVIÃO REVUE, 2011).

Atualmente a empresa opera com seis Let-110 e obteve taxa de ocupação de 50% em suas aeronaves nos quatro primeiros meses de 2011 (AVIÃO REVUE, 2011).

- Noar

Mais nova companhia aérea regional do Brasil, a empresa com sede no estado de Pernambuco comemorou em junho de 2011 seu primeiro aniversário e desde então investiu cerca de R\$ 40 milhões, e gerou aproximadamente 200 empregos diretos e indiretos (AVIÃO REVUE, 2011).

A Noar opera entre as cidades de Recife, Maceió, Aracaju e Caruaru, com duas aeronaves de origem tcheca do modelo Let 410, e vem mantendo taxa de ocupação de suas aeronaves em 78%. (FLAP INTERNACIONAL, 2010).

Recentemente a empresa divulgou dois novos produtos no sentido de otimizar sua captação de demanda, a “Ponte Noar” que visa adequar seus voos a quem viaja a negócios na região Nordeste com mais de 300 operações por mês, e o “Passaporte Noar” que oferece benefícios e vantagens na compra de determinada quantidade de passagens (AVIÃO REVUE, 2011).

Porém uma de suas principais estratégias de crescimento no mercado encontra-se na aliança firmada com a Gol, e através dela a empresa paulista passou a oferecer voos diretos até os destinos da Noar e vice-versa. (FLAP INTERNACIONAL, 2011).

- Pantanal

A Pantanal surgiu como empresa de táxi aéreo e tornou-se empresa regional em 1993, após passar por dificuldades nos últimos anos acabou sendo adquirida pelo Grupo Tam em 2009. (FLAP INTERNACIONAL, 2010)

A Pantanal vem mantendo sua frota com três aeronaves turboélice ATR-42, três Airbus A319, e três Airbus A320, porém, em 31 de julho de 2011 irá suspender operações com os turboélices e manter apenas os Airbus operados através de “*wet lease*” (aluguel de aeronave, tripulação, manutenção, e seguros) com a Tam, empresa com a qual também possui *code share*. (AVIÃO REVUE, 2011)

- Passaredo

A empresa pertence ao Grupo Passaredo, baseado na cidade de Ribeirão Preto, e com cerca de 30 anos de atividades no transporte rodoviário, tendo iniciado operações aéreas no ano de 1995 (FLAP INTERNACIONAL, 2007).

Atualmente a Passaredo é a segunda maior companhia aérea regional do Brasil e a única a operar apenas com jatos, um ERJ 135, e 10 ERJ 145 entre 18 cidades, 10 estados, e o Distrito Federal, com ocupação média de suas aeronaves de 75% (AVIÃO REVUE, 2011)

- Sol

A Sol iniciou operações no ano de 2009 como um projeto de um grupo empresarial do setor de comunicações que tinha como objetivo atender cidades paranaenses que carentes de ligações aéreas regulares.(FLAP INTERNACIONAL, 2010)

Após um período de inatividade a empresa retomou operações entre as cidades de Curitiba e Umuarama após a mobilização da Prefeitura e empresariado locais, e atualmente sua frota é composta por apenas uma aeronave Let-110 (AVIÃO REVUE, 2011).

- Sete

Empresa com sede em Goiânia, originada da companhia de táxi aéreo Serviços Especiais de Transportes Executivos, e fundada por Rolim Amaro (o mesmo fundador da Tam), atualmente a companhia aérea opera uma frota de seis aeronaves ligando dezesseis cidades em quatro estados, mais o Distrito Federal (AVIÃO REVUE, 2011).

- Trip

A Trip Linhas Aéreas é uma das empresas do Grupo Caprioli que atua no setor rodoviário desde 1933, com sede em Campinas (FLAP INTERNACIONAL 2007; FLAP INTERNACIONAL, 2010).

Atualmente, além do Grupo Caprioli, a empresa também é controlada pelo Grupo Águia Branca, também do setor rodoviário com sede no estado do Espírito Santo, e tem como um de seus principais investidores a Sky West, dos Estados Unidos, a maior empresa aérea regional do mundo. (AVIÃO REVUE, 2010; FLAP INTERNACIONAL, 2010)

A Trip vem apresentado resultados sólidos e crescimento sustentado nos últimos anos, tanto que atualmente a empresa é a maior do segmento regional em toda a América Latina, operando 33 aeronaves ATR-42 e 72, 9 E-Jets 175, e 4 E-Jets 190, atendendo 85 destinos em todo o território nacional, e obtendo uma média de ocupação de 64% de suas aeronaves. (AVIÃO REVUE, 2011)

Este ano a companhia assinou uma carta de intenção com a Tam com o objetivo de identificar eventuais oportunidades para a expansão de seus negócios por meio da criação de uma aliança, sendo que a Tam também poderá adquirir uma participação de seu capital (AVIÃO REVUE, 2011).

8. COMPOSIÇÃO TARIFÁRIA DAS EMPRESAS AÉREAS REGIONAIS

Em termos de composição tarifária a estrutura das empresas aéreas regionais brasileiras, especialmente as líderes de mercado Trip e Passaredo, em quase nada se difere das empresas domésticas apresentando um modelo de bandas tarifárias que variam de acordo com a sazonalidade, e o perfil do passageiro, uma política adotada pela maior parte das companhias aéreas após o período de desregulamentação.

Para a elaboração deste capítulo foi consultado os preços praticados por empresas regionais e empresas domésticas em trechos com diferentes níveis de concorrência entre ambos os mercados, como Rio de Janeiro – Campinas onde quatro empresas mantem operações regulares, Rio de Janeiro – Ribeirão Preto, três empresas, Rio de Janeiro – Fernando de Noronha onde apenas uma regional e uma doméstica oferecem ligações, e ligações onde apenas uma regional opera como no caso de Parintins – Manaus, e Brasília – Minaçu.

Quadro 11 – Composição Tarifária – Rio de Janeiro – Campinas – Valores em Reais (R\$)

Empresa	Ida	Volta
Azul	189,90 / 249,90	139,90 / 199,90 / 359,90 419,90
Gol	86,90 / 119,90 / 146,90 199,90	139,90 / 199,90 / 359,90 419,90
Tam	96,00 / 174,00 / 396,00 580,00	120,00 / 174,00 / 396,00 580,00
Trip	219,90 / 349,90 / 499,90 539,90	349,90 / 499,90 / 539,90

Fonte: Azul, Gol e Trip (2011)

Quadro 12: Composição Tarifária – Rio de Janeiro – Ribeirão Preto – Valores em Reais (R\$)

Empresa	Ida	Volta
Azul	399,90	499,90
Passaredo	259,00 / 329,00	329,00
Tam	478,00 / 554,00 / 929,00 1327,00	929,00 / 1327,00

Fonte: Azul, Passaredo e Tam (2011)

**Quadro 13: Composição Tarifária – Rio de Janeiro – Fernando de Noronha
– Valores em Reais (R\$)**

Empresa	Ida	Volta
Gol	1329,90 / 1.389,90	1569,90 / 1629,90
Trip	799,90 / 1149,90 / 1539,90	1069,90 / 1149,90 /1539,90

Fonte: Gol e Trip

**Quadro 14: Composição Tarifária – Parintins – Manaus – Valores em Reais
(R\$)**

Empresa	Ida	Volta
Trip	249,90 / 349,90 / 549,90 599,90	349,90 / 549,90 / 559,90

Fonte: Trip (2011)

**Quadro 15: Composição Tarifária – Brasília – Minaçu – Valores em Reais
(R\$)**

Empresa	Ida	Volta
Sete	592,00	592,00

Fonte: Sete (2011)

Nota-se que nos trechos onde se apresenta o maior nível de competitividade as tarifas apresentam uma tendência a maiores variações de bandas e ofertas, como no caso dos trechos Rio de Janeiro - Campinas, e Rio de Janeiro - Ribeirão Preto.

Porém, conforme o número de operadoras vai reduzindo, a oferta de bandas tarifárias tende a diminuir como ocorre nos trechos Rio de Janeiro – Fernando de Noronha, até chegar nos trechos operados sob caráter de exclusividade, Manaus –

Parintins e Brasília – Minaçu, com baixa ou até mesmo nenhuma flexibilidade de tarifa.

É importante ressaltar também a pouca diferenciação tarifária praticada pelas regionais Trip e Passaredo em relação às empresas domésticas nos três primeiros quadros apresentados,

Também merece destaque o elevado custo do preço das passagens regionais no Brasil. Um trecho de ida e volta entre o Rio de Janeiro e Fernando de Noronha, por exemplo, pode custar mais que um trecho internacional entre o Rio de Janeiro e Londres pela British Airways, ou um Rio de Janeiro – Paris pela Air France, cujos valores médios encontram-se em R\$1.980,00.

9.CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O setor aéreo experimentou ao longo de sua história um elevado grau de desenvolvimento, que induziu o surgimento e a expansão de atividades que lhes estão direta ou indiretamente ligadas. Estudos mostram que sua introdução no mercado “encurtaram” as distâncias do planeta, trazendo uma série de mudanças radicais no cenário socioeconômico mundial a partir dos anos 1950, quando algumas empresas iniciaram um avançado processo tecnológico das aeronaves lançando equipamentos cada vez maiores e mais velozes.

A introdução de aeronaves de grande porte associada a criação de políticas flexibilizatórias mudaram profundamente o panorama o setor aéreo a partir da década de 1970 fazendo que o setor aéreo possibilitasse o acesso rápido e seguro a centenas de milhões de pessoas a praticamente todas as regiões do globo em poucas horas fomentando o comércio mundial.

Após quinze anos submetido a um regime de política econômica altamente controlada pelo Governo, o transporte aéreo brasileiro passou por um processo de desregulamentação no início dos anos 1990 que constituiu um verdadeiro divisor de águas para o setor.

A partir das mudanças ocorridas as empresas aéreas se viram obrigadas a buscarem um melhor posicionamento no mercado quando passaram a mudar a perspectiva de seu gerenciamento de uma gestão operacional para uma gestão de negócios onde a administração de recursos tornou-se um âmago de sua filosofia empresarial.

Este novo conceito acabou trazendo um panorama de alta competitividade no mercado onde as linhas aéreas para o interior foram altamente sacrificadas por não constituírem operações rentáveis, e foram sendo gradativamente abandonadas pelas companhias aéreas, levando à uma intensa perda de cobertura da malha aérea nacional colocando em risco algumas questões de ordem políticas e sociais como a integração e soberania nacional, o desenvolvimento econômico.

Ainda que as mudanças introduzidas com a abertura do mercado da aviação brasileira tenha extinguido a divisão entre empresas domésticas e regionais, o objetivo deste trabalho foi justamente chamar a atenção para a necessidade de se distinguir e delinear ambos os segmentos visto que, fora de um ambiente regulado pelo poder concedente a aviação regional deixou de ser prioridade e com isso, uma série de problemas relacionados a cobertura aérea, a integração nacional, o desenvolvimento socioeconômico do interior e a promoção da atividade turística emergiram.

Visto que sob condições de livre mercado e desregulamentação econômica não há incentivos para a manutenção do serviço aéreo regional, deverá caber ao Poder Público a criação de mecanismos que garantam a sustentabilidade das operações aéreas do interior permitindo que as empresas regionais encontrem rentabilidade nas rotas e ao mesmo tempo promovam o tão almejado desenvolvimento equânime do país, sem a ameaça da concorrência predatória das grandes empresas, assim dentre as práticas propostas por analistas setoriais,destacam-se:

- Desincentivo à condutas predatórias, e imposição de barreiras de saída com o estabelecimento de vigência mínima de permanência nas operações regionais de forma a impedir práticas oportunistas das empresas *majors*, que em muitos casos se inserem no mercado regional com o intuito exclusivo de afastar a concorrência das pequenas empresas;

- Adotar medidas que viabilizem a compatibilização dos interesses públicos, como a extensão do serviço aéreo ao interior, promovendo assim, o desenvolvimento de localidades regionais, com o interesse privado de obter a rentabilidade necessária nessas rotas;

- Os principais dispositivos que compõem o arcabouço regulatório do transporte aéreo brasileiro encontram-se tanto na Carta Magna Brasileira, quanto no Código Brasileiro de Aeronáutica, através deles é bem claro que compete ao Governo o empreender o regime de concessão de exploração do mercado. Se em tese o mercado aéreo brasileiro se caracteriza pelo livre acesso, a falta de clareza por parte do Governo na distribuição de linhas aéreas, acesso à *slots* e *gates* em aeroportos congestionados constitui um enorme entrave para o estímulo ao setor regional pois este sistema acaba funcionando como uma espécie de poder de mercado para as grandes empresas que

sempre acabam sendo beneficiadas. Faz-se necessário um intenso processo de revisão e reordenamento do mercado, pois enquanto a Tam e a Gol reunidas somam aproximadamente 81% do mercado, a regional Trip – maior empresa deste segmento no Brasil e na América Latina – participa em acanhados 2,66%. Enquanto isso a média de participação das empresas regionais em países como Estados Unidos chega a ultrapassar a ordem dos 15%;

- Estímulo à code-shares entre empresas grandes e regionais, bem como alianças a fim de se estimular a divisão entre mercados;

- Medidas de desoneração do QAV em aeroportos localizados no interior;

- Redução de alíquotas de impostos Federais, Estaduais, e Municipais às operações regionais, especialmente àquelas dentro da Região Amazônica;

- Criação de mecanismos de subsídios e de estímulo à aviação regional em localidades de difícil acesso e baixos índices de desenvolvimento como uma maneira de viabilizar economicamente o interior, e uma estratégia de reduzir o êxodo aos grandes centros, em consonância com a política vigente no País desde 2002 com forte ênfase em benefícios e programas sociais e assistencialistas;

- Enfim, a criação de um novo marco regulatório para a aviação brasileira que seja capaz de identificar e delinear a atuação de ambos os segmentos – nacional e regional - não com o objetivo de se retronar ao passado em que o Governo exercia um rígido controle sobre o mercado, mas sim para criar condições para que ambas possam conviver harmoniosamente sem causar prejuízos e ao mesmo tempo garantindo a manutenção de serviço de transporte para todas as regiões do País através da criação de incentivos à decisão empresarial, por exemplo, fornecendo segurança à prática do investimento.

10.REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AERO MAGAZINE, 2010, Spring, n 197, Ano 17, São Paulo.

AERO MAGAZINE, 2011, Spring, n 201, Ano 17, São Paulo.

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Disponível em <<http://www.anac.gov.br>>. Acesso em: 02 abr 2010.

AMOROSO, S., CARUSO, L., 2010, "Regional Airport Study on Economic and Social Profitability". . *International Journal of Sustainable Development and Planning*, v. 5, n2, pp 175-184.

AVIÃO REVUE, Revista, 2009, Motor Press Brasil, n 118, Ano10 São Paulo.

AVIÃO REVUE, Revista,2009, Motor Press Brasil, n 121, Ano11, São Paulo.

AVIÃO REVUE, Revista,2010, Motor Press Brasil, n 125, Ano 12, São Paulo.

AVIÃO REVUE, 2010, Revista, Motor Press Brasil, n 130, Ano12,São Paulo.

AVIÃO REVUE, Revista, 2010, Motor Press Brasil, n 133, Ano 12, São Paulo.

AVIÃO REVUE, Revista, 2010, Motor Press Brasil, n 135, Ano12, São Paulo.

AVIÃO REVUE, Revista, 2011, Motor Press Brasil, n 136, Ano 12, São Paulo.

AVIÃO REVUE, Revista, 2011, Motor Press Brasil, n 137, Ano 12, São Paulo.

AVIÃO REVUE, Revista, 2011, Motor Press Brasil, n 142, Ano 12, São Paulo.

Azul Linhas Aéreas Brasileiras. Disponível em <www.voeazul.com.br> Acesso em: 20 de jul 2011

BABIKIAN, R., LUKACHKO, S.P., WAITZ, I.A.,2002, “The Historical Fuel Efficiency Characteristics of Regional Aircraft From Technological, Operational, and Costs Perspectives”. *Journal of Air Transport Management*, v.88, pp 389-400.

BECHARA, E., 2009, *Minidicionário da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira.

BENI, M.C.,2002, *Análise Estrutural do Turismo*. São Paulo, SENAC.

BERNIER, X., 2010, “Regional Airports and the Aecessibility of Mountain Areas: Networks, Importance and Contribution to Development”. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, v. 5, n2, pp 130-140

BETING, G ,2005, . *Asas Brasileiras: História Ilustrada da Aviação Civil Brasileira*. São Paulo, Beting Books.

BETTINI, H.,2007, “Um Retrato da Aviação Regional no Brasil”. Documento de trabalho N.018 – *Acervo Científico do Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR)*. São José dos Campos, SP. Disponível em <www.nectar.ita.br>. Acesso em: 10 jan 2011.

BRAGA,D.C. ,2008, *Agências de Viagens e Turismo – Práticas de Mercado*.Rio de Janeiro, Elsevier.

BUSTO, A., TUROLLA, F.A., OLIVEIRA, A.V.M., 2006, “Regulatory Reform of the Brazilian Airline Market: an Assessment of the Effects on Competition”. *Journal of the Brazilian Air Transport Research Society*, v.2, 2006.

CASTRO,N. , LAMY, P.,1993, Desregulamentação do Setor Transporte – O Subsetor Transporte Aéreo de Passageiros. Texto para Discussão – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada 319

CAVES, D., CHRISTENSEN, L. TRETHERWAY, M.,1984, “Economies of Density Versus Economies of Scale: Why Trunk and Local Service Airline Costs Differ”. *The Rand Journal of Economics*, V. 15, pp 471-489.

CECIA,1981, Diagnóstico do Transporte Aéreo Regional. Departamento de Aviação Civil – Comissão de Estudos e Coordenação da Infraestrutura Aeronáutica (CECIA).

CEPOLINA, S., PROFUMO, G. ,2010, “Airport-Airline Relationships: Opportunities for Italian Regional Airports”. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, v. 5, n 2, pp 98-113

CO, E., GREGORY, K., JOHNSON, J., ROSEKIND, M. ,1999, “Crew Factors in Flight Operations XI: a Survey of Fatigue Factors in Regional Airline Operations”. NASA, Ames Research Center, Moffeld Field, California, USA.

CORRENTI, V., IGNACCOLO, M., CAPRI, S., INTURRI, G. ,2006, “Regional air transport in Europe: the potential role of the civil tilt rotor in reducing airside congestion”. *Journal of Air Transportation*, v. 11, pp 27-48.

COSTA T.F.G., LOHMANN G.,OLIVEIRA,A.V.M., 2008, “Um Modelo de Identificação de Hubs no Transporte Aéreo”. In: VII SITRAER, pp 663-673 Tr.518, Rio de Janeiro, NovNov.

DIMITRIOU, D.J., VOSKAKI, A.J., 2010, “Regional Airports’ Environmental Management: Key Messages from the Evaluation of Ten European Airports”. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, v. 5, n 2, pp 150-162

DOGANIS, R., 2001,*The Airline Business in the 21st Century*. London, Routledge.

EDRA,F.P. ,2005, *A Relação Entre Turismo e Transporte Aéreo no Brasil*. Dissertação de M.Sc., COPPE / UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

ESPÍRITO SANTO JR., R.A. ,2000, *Cenários Futuros Para o Transporte Aéreo Internacional de Passageiros no Brasil*. Tese de D.Sc., COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

ESPÍRITO SANTO JR., R. A. ,2000,“Concentração no Transporte Aéreo e os Possíveis Impactos sobre Consumidores, a Sociedade e a Economia”. In: *Anais do XIV ANPET*, PP 239-251, Gramado.

ESPÍRITO SANTO JR., R.A., CORREIA, F.C., PALHARES, G.L. ,2001, “Principais Barreiras para o Processo de Modernização das Administrações Aeroportuárias no Brasil”. In: *Anais do XV Congresso da ANPET*, volume 2, PP 9-16, Campinas

Estudos de Competitividade do Turismo Brasileiro, disponível em <http://www.turismo.gov.br/turismo/o_ministerio/publicacoes/cadernos_publicacoes/13_estudos.html> .Acesso em: 10 abr 2011

FLAP INTERNACIONAL, *Edição Especial de Aniversário*, Grupo Editorial Spagat, n 422^a, Ano 45, São Paulo.

FLAP INTERNACIONAL, 2003, *Aviação Comercial no Brasil Através dos Anúncios das Décadas de 70, 80e 90*, Grupo Editorial Spagat, n 375, Ano 41, São Paulo

FLAP INTERNACIONAL,2007, *Aviação Comercial na América Latina*, Grupo Editorial Spagat, n 421, Ano 45, São Paulo.

FLAP INTERNACIONAL, 2007, Grupo Editorial Spagat, n 423, Ano 45, São Paulo.

FLAP INTERNACIONAL , 2008, Grupo Editorial Spagat, n 427, Ano 45, São Paulo

FLAP INTERNACIONAL, 2008, Grupo Editorial Spagat, n 434, Ano 46, São Paulo.

FLAP INTERNACIONAL, 2008, Grupo Editorial Spagat, n 435, Ano 46, São Paulo.

FLAP INTERNACIONAL, 2009, Grupo Editorial Spagat, n 439, Ano 46, São Paulo.

FLAP INTERNACIONAL, 2010, Grupo Editorial Spagat, n 452, Ano 47, São Paulo.

FLAP INTERNACIONAL, 2010, *Aviação Comercial na América Latina*, Grupo Editorial Spagat, n 457, Ano 48, São Paulo.

FLAP INTERNACIONAL, 2010, Grupo Editorial Spagat, n 461, Ano 48, São Paulo.

FLAP INTERNACIONAL, 2011, Grupo Editorial Spagat, n 463, Ano 48, São Paulo.

FERREIRA, N.S., 2007, “Discussão das Abordagens Teóricas na Investigação de Práticas de Concorrência Predatória no Transporte Aéreo”. *Revista de Literatura dos Transportes*, v.1, n.2, pp 47-69.

FERREIRA NETTO, F., 1974, *150 Anos de Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro, CEDOP

FERREIRA N.S., GRIEBLER, M.C., FREGNANI, J.A., 2007, “Análise dos Custos Logísticos no Transporte Aéreo Regional”. Documento de Trabalho N.022 – Acervo Científico do Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR). São José dos Campos, SP. Disponível em <www.nectar.ita.br> Acesso em 13 set 2011.

FERREIRA, N.S., OLIVEIRA, A.V.M., 2007, “Discussão das Abordagens Teóricas na Investigação de Práticas de Concorrência Predatória no Transporte Aéreo”. Documento de Trabalho N.020 – Acervo Científico do Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR). São José dos Campos, SP. Disponível em <www.nectar.ita.br>. Acesso em: 01 jul 2010.

FREGNANI, J. A., FERREIRA, N. S., GRIEBLER, M. C. , OLIVEIRA, A. V. M., 2008, “Análise de Custos Logísticos no Transporte Aéreo Regional”. Série de Documentos de Trabalho, Núcleo de Economia dos Transportes, Antitruste e

Regulação, n. 022. São José dos Campos, SP. Disponível em <www.nectar.ita.br/dt022.pdf [versão: 07 de fevereiro].26>. Acesso em: 12 fev 2011.

FORBES, S.J., LEDERMAN, M., 2005, “Control Rights, Network Structure and Vertical Integration: Evidence From Regional airlines” . University of Toronto, Rotman School of Management. Mimeo. November. Disponível em <http://www.rotman.utoronto.ca/mara.lederma/regionals_feb06_fin.pdf> . Acesso em 09 jan 2011.

GASTAL, S., 2009 “Correio Aéreo e Aviação Civil: Os Primeiros Passos da Varig. *Turismo e Sociedade*, v.2, n.2, PP 185-211.

GENESOVE, D., MULLIN, W., 1997, “Predation and its rate of return: the sugar industry, 1887-1914”. NBER Working Papers, disponível em <<http://papers.nber.org/papers/w6032>> . Acesso em 13 set 2009.

Gol Linhas Aéreas Inteligentes. Disponível em <www.voegol.com.br> Acesso em 19 jul 2011.

GOMES, S., LACERDA, S., BASTOS, V., CASTRO, M., 2002, Aviação Regional Brasileira. Informe Infra-Estrutura - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Disponível em <<http://www.bndes.gov.br>> Acesso em: 24 jun 2010

GREGORI JR., R., 1984, Uma Avaliação do Desenvolvimento da Infra-Estrutura de Aviação Regional no Brasil. Comissão de Estudos e Coordenação da Infraestrutura Aeronáutica CECIA.

GORIN, T., BELOBABA, P., 2008, “Assessing predation in airline markets with low fare competition”. *Transportation Research, Part A: Policy and Practice*, v.42, n. 5, pp 784-798.

GRAHAM, B., 1997b, “Regional Airline Services in the Liberalized European Union Single Aviation Market”. *Journal of Air Transport Management*, vol. 3, n 4, pp 227-238

GRAHAM, B.,1998, "Liberalization, Regional Economic Development and the Geography Demand for Air Transport in the European Union". *Journal of Transport Geography*, v. 6, n.2, pp 87-104.

GRAHAM ,B., GUYER, C., 2000, "The Role of Regional Airports and Air Services in the United Kingdom". *Journal of Transport Geography*, v. 8, pp. 249-262

GREGORI JR., R. ,1978, Análise das Possibilidades da Aviação Regional – Subsídios para Estudo de Demanda. Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), São José dos Campos.

GREGORI JR., R. ,1984, Uma Avaliação do Desenvolvimento da Infra-Estrutura Aeronáutica de Aviação Regional. Comissão de Estudos e Coordenação da Infraestrutura Aeronáutica (CECIA)

Guia Aeronáutico – Outubro de 1977

Guia Aeronáutico – Agosto de 1985

HEYMANN, E., FRANK, H.J.,2005, "Expansion of regional airports: misallocation of resources". International Topics, Deutsche Bank Research.

Instituto *Brasileiro de Geografia e Estatística*. Brasília (IBGE), Brasil. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br>> acesso em 5 abr 2010.

Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), disponível em <<http://www.infraero.gov.br/movi.php?gi=movi>>. Acesso em 02 abr 2010

IRANDU,E., RHOADES, E., 2006, "The Development of Jomo Kenyatta International Airport as an Aviation Hub". *Journal of Air Transportation*, v11, n 1, pp 50-63.

ISTO É DINHEIRO, disponível em <www.istoedinheiro.com.br/noticias/4597>. Acesso em 20 jan 2011.

MALAGUTTI, A.O.,2001,Evolução da Aviação Civil no Brasil. Câmara dos Deputados. Área XVII Segurança e Defesa Nacional: Brasília, Brasil.

MARCHETTI, D. SOUZA, R. ÁVILA, J., CASTRO, M. ,2001 b, Infra-Estrutura Aeroportuária: Fator de Competitividade Econômica (Modal Aéreo II). Informe Infra-Estrutura – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES 42

MOURA, G.B. ,1992, *Transporte Aéreo e Responsabilidade Civil*. São Paulo, Aduaneiras.

OLIVEIRA, A. V. M.,2005, “Performance dos Regulados e Eficácia do Regulador: Uma Avaliação das Políticas Regulatórias do Transporte Aéreo e dos Desafios para o Futuro”. São José dos Campos, SP: Acervo Científico do Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR).(Documento de Trabalho, n. 007). Available at em:<<http://www.nectar.ita.br>>. acessado em 10 de abril de 2010.

OLIVEIRA, A.V.M.,2007, A experiência brasileira na desregulamentação do transporte aéreo: um balanço e propositura de diretrizes para novas políticas. Documento de Trabalho – Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE 45

OLIVEIRA, A.V.M. ,2009,*Transporte Aéreo: Economia e Políticas Públicas*. São Paulo, Pezco Editora.

OLIVEIRA, A.V.M., HUSE, C. ,2005, “Localized Competitive Advantage and Price Reactions to Entry: Full-Service Vs. Low-Cost Airlines in the Brazilian Market”. Documento de trabalho N.010 – Acervo Científico do Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR). São José dos Campos, SP

OLIVEIRA, A.V.M., SALGADO, L.H ,2006, “Reforma regulatória e bem-estar no transporte aéreo brasileiro: e se a flexibilização dos anos 1990 não tivesse ocorrido?”

Documento de Trabalho n.013 – Acervo Científico do Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR). São José dos Campos, SP. Disponível em <www.nectar.ita.br> Acesso em: 22 mai 2010

OSTER, C.V., STRONG, J.S. ,2001, *Predatory Practices in the U.S. Airline Industry*. U.S. Department of Transportation, Office and Assistance Secretary for Aviation and International Affairs, Washington, D.C.

PAGE,S.J., 2005, *Transporte e Turismo*. Porto Alegre, Bookman.

PALHARES, G.L. ,2001,*Transporte Aéreo e Turismo: Gerando Desenvolvimento Socioeconômico*. São Paulo, Aleph.

PALHARES G.L. ,2002,*Transportes Turísticos*. São Paulo, Aleph.

PALHARES, G.L., ESPÍRITO SANTO JR., R.A.,2000, “Desafios para Uma Nova Realidade em Administração de Aeroportos no Brasil” In: *Anais do XIV Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes*, PP. 191-202, Gramado.

PALHARES, G.L. ESPÍRITO SANTO JR., R.A. , 2001, “O Turismo e o Transporte Aéreo Como Multiplicadores Socioeconômicos”. In: Setti,J.R.A., Lima Jr., L.F. (eds), *Panorama Nacional de Pesquisa em Transportes 2001. Anais do XV Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes (ANPET)*, vol 2, PP 225-232, Campinas.

PANROTAS UNIVERSITÁRIO, 2002, São Paulo: Panrotas Editora, vol.1, 2º semestre.

PAPATHEODOROU, A., LEI, Z., 2006, “Leisure Travel in Europe and Airline Business Models: a Study of Regional Airports in Great Britain”. *Journal of Air Transport Management*, v.12, pp 47-52.

Passaredo Transportes Aéreos. Disponível em <www.voepassaredo.com.br > Acesso em 19 jul 2011.

PDSAC ,1997, IV Plano de Desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil. Ministério da Aeronáutica, Departamento de Aviação Civil (DAC).

PINTO, V.C. ,2008, O Marco Regulatório da Aviação Civil: Elementos para a Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica. Textos para Discussão 42. Consultoria Legislativa do Senado Federal, Coordenação de Estudos.

RAGAZZO, C.E.J., 2006, O Processo de Flexibilização e as Fusões e os Acordos de Cooperação no Mercado de Transporte Aéreo de Passageiros. Documento de Trabalho – Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE 32

RIBEIRO,S.C., FRAGA, C.C.L., SANTOS, M.P.S., 2010, “Analysis of the Regional Air Passanger Transport System in Brazil: Some Aspects of its Evolution and Diagnosis”. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, v. 5, n 2, pp 141-149

ROCHA, G.C. ,2010,“ Ensaio Sobre a Demanda do Transporte Aéreo Regional”. *Revista de Literatura dos Transportes*, v.4, n 1, pp114-133.

RODRIGUES, P.R.A.,2007, *Introdução aos Sistemas de Transportes no Brasil e à Logística Internacional*. 4ed. São Paulo, Aduaneiras.

ROMAN, C., MARTIN, J.C.,2010, “Potential Demand for New High Speed Rail Services in High Dense Air Transport Corridors”. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, v.5, n 2, pp 114-129.

SALGADO, L.H., MOTTA, R.S. ,2005, Marcos Regulatórios no Brasil: o Que Foi Feito e o Que Falta Fazer (orgs.), IPEA, Rio de Janeiro.

SALGADO, L.H., OLIVEIRA, A.V.M. ,2006, A Reforma Regulatória da Década de 1990 no Transporte Aéreo Brasileiro e Suas Implicações no Bem-Estar, projeto

“Revisão da Regulação do Setor de Transporte Aéreo Brasileiro”, REDIPEA/PNUD, IPEA, mimeo

SALGADO, L.H. & OLIVEIRA, A.V.M., 2008, Constituição do Marco Regulatório Para o Mercado Brasileiro de Aviação Regional. Nectar/ITA. São José dos Campos, São Paulo, Brazil. Disponível em <<http://www.nectar.ita.br>>. Acesso em 12 dez 2009

SARMENTO, J., ROCHA, R., RIBEIRO, V., MIRANDA, N., 2007, “A Ryanair no Aeroporto do Porto: transformações nos padrões de viagem?”. In: *VI Congresso da Geografia Portuguesa “Pensar e Intervir no Território. Uma Geografia para o Desenvolvimento”*, PP. 1-14, Lisboa.

SASSAKI, D.L., 2005, *Pouso Forçado: a História por Trás da Destruição da Panair do Brasil*. Rio de Janeiro, Record.

Sete Linhas Aéreas. Disponível em <www.voese.com.br> Acesso em 19 jul 2011.

SILVA, L., 2010, “O Mercado de “Slots” e a Concessão de Aeroportos à Iniciativa Privada: Caminhos Possíveis para o Setor Aéreo”. *Revista de Literatura dos Transportes*, v.4, n 1.

Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA). Disponível em <http://www.snea.com.br/imprensa_detalhes.asp?id=183>. Acesso em 10 abr 2010.

SSAMULA, B., 2010, “Exploring Multi-Criteria Decision Analysis Method as a Tool to Choose Regional Airport Hubs Within Africa”. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, v. 5, n 2, pp 83-97.

SUBSECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, 2009, Aviação na Amazônia. Versão Preliminar para Debate, Secretaria de Assuntos Estratégicos, Presidência da República. Brasília.

Tam Linhas Aéreas. Disponível em <www.tam.com.br> Acesso em: 19 jul 2011.

TAPIADOR, F.J., MATEOS, A., MARTI-HENNEBERG, J., 2008, “The Geographical Efficiency of Spain’s Regional Airports: a Quantitative Analysis”. *Journal of Air Transport Management*, v.14, pp. 205– 212.

THOMPSON, I., 2002, “Air Transport Liberalisation and the Development of Third Level Airports in France”. *Journal of Transport Geography*, v. 10, pp 273-285.

TRIGO, L.G.G., 2000, *Viagem na Memória – Guia Histórico das Viagens e do Turismo no Brasil*. São Paulo, Senac.

Trip Linhas Aéreas. Disponível em <www.voetrip.com.br> Acesso em 19 jul 2011

VALENTE, F.J. & LOHMANN, G., 2005, “Turismo Como Fator de Decisão no Planejamento de Empresas Aéreas Regionais Brasileiras”. *Turismo em Análise*, v.16, n 1, pp.96-117.

VASSALO, M.D., OLIVEIRA, A.V.M., 2007, Determinantes Regulatórios e Concorrenciais da Escassez de Infra-Estrutura Aeroportuária e da Concentração da Cobertura do Transporte Aéreo no Brasil. Trabalho apresentado na III Jornada de Estudos de Regulação, IPEA, mimeo.