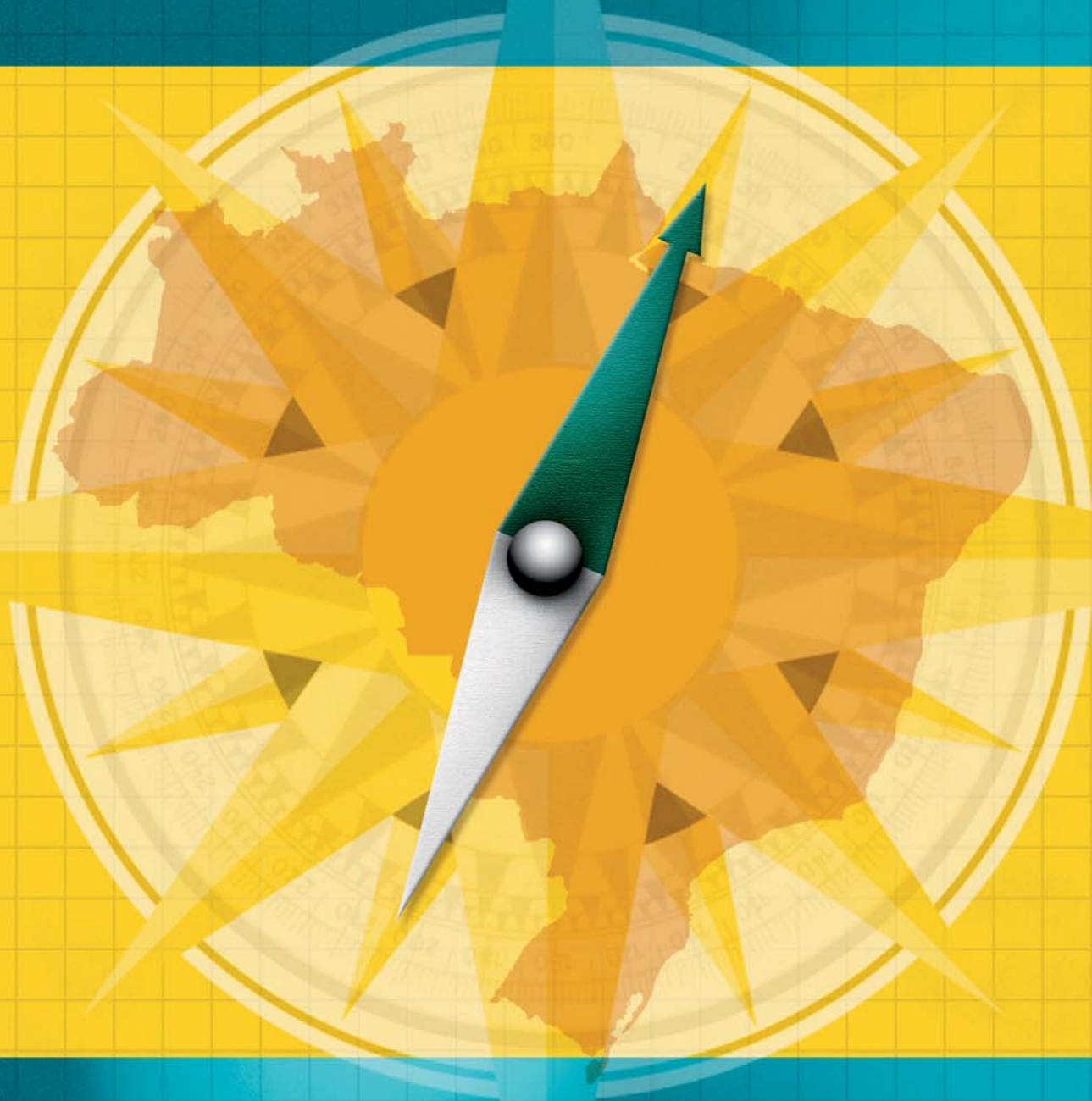


ESTUDOS DA COMPETITIVIDADE DO TURISMO BRASILEIRO



O TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL: PANORAMA GERAL, AVALIAÇÃO DA
COMPETITIVIDADE E PROPOSTAS DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O SETOR

PRESIDENTE DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Luiz Inácio Lula da Silva

MINISTRO DO TURISMO

Walfrido dos Mares Guia

SECRETÁRIO EXECUTIVO

Márcio Favilla Lucca de Paula

SECRETÁRIA NACIONAL DE PROGRAMAS DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO

Maria Luisa Campos Machado Leal

SECRETÁRIO NACIONAL DE POLÍTICAS DE TURISMO

Airton Nogueira Pereira Junior

DEPARTAMENTO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Pedro Gabriel Wendler

COORDENAÇÃO-GERAL DE RELAÇÕES MULTILATERAIS

Fernanda Maciel Mamar Aragão Carneiro

COORDENAÇÃO-GERAL DE RELAÇÕES SUL-AMERICANAS

Patric Krahl

GESTÃO TÉCNICA

Adriane Correia de Souza

Camila de Moraes Tiussu

Clarice Mosele

CENTRO DE GESTÃO E ESTUDOS ESTRATÉGICOS

Lucia Carvalho Pinto de Melo

Presidenta

Lélio Fellows Filho

Chefe da Assessoria Técnica

COORDENADORES RESPONSÁVEIS

Luciano Coutinho

Fernando Sarti

Universidade de Campinas - NEIT/UNICAMP

APRESENTAÇÃO

Nos últimos quatro anos, o turismo brasileiro vem respondendo aos desafios representados pelas metas do Plano Nacional do Turismo. Governo Federal, empresários, terceiro setor, estados e municípios trabalharam juntos para colocar em prática uma nova política para o turismo. Pela primeira vez na história, o turismo tornou-se prioridade de Governo, com resultados positivos para a economia e o desenvolvimento social do País.

O Ministério do Turismo contabiliza muitas vitórias conquistadas: a ampliação da oferta de roteiros turísticos de qualidade; aumento dos desembarques nacionais; incremento no número de estrangeiros visitando o País; aumento dos investimentos diretos; elevação na entrada de divisas e geração de renda e empregos para os brasileiros.

No entanto, algumas reflexões se impõem sobre o futuro do turismo brasileiro. Um mundo cada vez mais dinâmico e competitivo e as transformações da economia mundial trazem novas e desafiadoras exigências para todos, sem exceção. Dentre elas, a de que é necessário assegurar os interesses nacionais e um desenvolvimento sustentado e sustentável. Como fazer isso em longo prazo? E mais: qual o padrão de concorrência vigente no mercado internacional; qual estratégia o turismo brasileiro deve assumir para competir; qual o melhor modelo de desenvolvimento para o turismo no País; quais as oportunidades estão colocadas para as empresas brasileiras e, ao mesmo tempo, que ameaças existem para elas nesse mercado? Finalmente, o desafio maior: como promover uma inserção ativa e competitiva do turismo brasileiro na economia mundial?

Buscando analisar esse cenário e encontrar respostas aos desafios que ele coloca, o Ministério do Turismo realizou um trabalho junto com o Centro de Gestão e Estudos Estratégicos (CGEE), que resultou neste rico material. Os Estudos de Competitividade e Estratégia Comercial reúnem o trabalho de grandes especialistas de vários centros de pesquisa do Brasil.

Os Estudos foram idealizados com o objetivo de incentivar o debate sobre os rumos do turismo brasileiro, considerando seus principais aspectos e segmentos. O Brasil é aqui comparado com casos internacionais de sucesso para fazer face aos desafios que se põem: as novas tecnologias, as alianças estratégicas, fusões, aquisições e o processo de concentração, o fortalecimento e a internacionalização de nossas empresas, a sustentabilidade ambiental e a preservação das culturas locais.

O Ministério do Turismo convida todos os agentes do setor a uma ampla discussão para a construção coletiva e democrática de um futuro Programa de Competitividade Para o Turismo Brasileiro. As bases para este futuro sustentado estão aqui, nestes Estudos de Competitividade e Estratégia Comercial para o Turismo.

Walfrido dos Mares Guia
Ministro do Turismo

NOTA:

O presente documento é propriedade do Governo Federal e é disponibilizado gratuitamente para avaliação dos profissionais do turismo brasileiro. Seu objetivo é ampliar o debate nacional sobre o futuro do setor, assim como de fomentar a pesquisa nesse campo do conhecimento, consistindo numa *versão preliminar*, que deverá sofrer alterações ao longo do primeiro semestre de 2007, incorporando sugestões e críticas a partir de debates com agentes selecionados do turismo brasileiro. Seu conteúdo não representa a posição oficial do Ministério do Turismo, sendo de inteira responsabilidade de seus autores.

Sumário

| | |
|--|----|
| 1. Transporte Aéreo e Turismo | 5 |
| 2. Determinantes e evolução da competitividade | 6 |
| 2.1. A demanda | 6 |
| Flutuações econômicas | 6 |
| Motivação das viagens | 9 |
| Outros fatores..... | 10 |
| 2.2. Os custos | 11 |
| 2.3. A infra-estrutura aeroportuária e o controle do tráfego aéreo..... | 15 |
| 2.4. A oferta | 19 |
| 2.5. Arcabouço Institucional e Regulatório | 20 |
| Arcabouço Institucional | 20 |
| Arcabouço Regulatório | 22 |
| 3. Panorama do Transporte Aéreo no Brasil..... | 31 |
| 3.1. Transporte Aéreo Nacional..... | 32 |
| Evolução da Estrutura de Mercado do Transporte Aéreo Nacional | 32 |
| Empresas Aéreas Nacionais..... | 35 |
| Análise e Perspectivas para o Transporte Aéreo Nacional | 47 |
| Análise e Perspectivas para o Transporte Aéreo Internacional | 51 |
| 3.2. Transporte Aéreo Regional..... | 54 |
| Evolução da Estrutura de Mercado do Transporte Aéreo Regional | 54 |
| Empresas Aéreas Regionais..... | 56 |
| Tipologia para as Empresas Aéreas Regionais Brasileiras | 62 |
| Análise e Perspectivas para o Transporte Aéreo Regional no Brasil..... | 66 |
| 4. Proposição de Políticas Públicas para o Setor de Transporte Aéreo | 71 |
| 4.1. Propostas Gerais para o Transporte Aéreo no Brasil..... | 71 |
| 4.2. Propostas Específicas para o Transporte Aéreo no Brasil | 75 |
| Propostas Específicas para o Transporte Aéreo Nacional e Internacional | 75 |
| Propostas Específicas para o Transporte Aéreo Regional | 76 |
| Bibliografia | 80 |

Figuras

| | |
|---|----|
| Figura 1. Evolução da demanda por transporte aéreo doméstico e internacional no Brasil (em bilhões de pax.km transp. pagos), 1998-2006..... | 7 |
| Figura 2. Evolução da participação dos principais custos das companhias aéreas brasileiras no mercado doméstico e internacional, 1992-2004..... | 12 |
| Figura 3. Representação dos sistemas point-to-point e hub-and-spoke..... | 16 |
| Figura 4. Evolução da oferta da indústria por transporte aéreo doméstico e internacional (em bilhões de assentos por quilômetro – ass.km oferecidos), 1998-2006. | 20 |
| Figura 5. TAM – Desempenho operacional e financeiro: Taxa de ocupação das aeronaves (%) e Receita Operacional Líquida (R\$ milhões), 2001-2005. | 37 |
| Figura 6. Gol – Desempenho operacional e financeiro: Taxa de ocupação das aeronaves (%) e Receita Operacional Líquida (R\$ milhões), 2001-2005. | 40 |
| Figura 7. Brasil - Empresas de Transporte Aéreo Nacional: Caracterização das Empresas, 2006. | 50 |
| Figura 8. Evolução do transporte aéreo internacional no Brasil: Participação das empresas nacionais e estrangeiras, 2001-jul.2006..... | 52 |
| Figura 9. Brasil - Empresas de Transporte Aéreo Regional: Caracterização das Empresas, 2005. | 62 |
| Figura 10. Brasil - Empresas de Transporte Aéreo Regional: Frota e Desempenho, 2005..... | 63 |
| Figura 11. Transporte Aéreo Doméstico/Regional: Taxa de Ocupação das Aeronaves 2000-2004..... | 68 |
| Figura 12. Transporte Aéreo Doméstico/Regional: Lucratividade das empresas aéreas 2000-2004..... | 70 |

Tabelas

| | |
|--|----|
| Tabela 1. Resultados do Tráfego Aéreo Doméstico e Internacional | 25 |
| Tabela 2. Participação no mercado nacional regular. Oferta de assentos por Km (%) | 27 |
| Tabela 3. Participação no mercado de transporte aéreo doméstico (% em pax.km transp. pagos), 1998 a julho de 2006 | 33 |
| Tabela 4. Participação no mercado de transporte aéreo internacional (% em pax.km transp. pagos), 1998 a julho de 2006 | 35 |
| Tabela 5. Brasil - Empresas de Transporte Aéreo Regional: Participação das empresas (% em pax.km transp. pagos), 2000-jun.2006. | 57 |
| Tabela 6. Brasil - Empresas de Transporte Aéreo Regional: Indicadores de desempenho financeiro e operacional, 2000-2004..... | 67 |

1. Transporte Aéreo e Turismo

Segundo a Organização Mundial do Turismo - OMT 43% dos turistas em viagens internacionais, no mundo, utilizam o transporte aéreo como meio de ingressar ao país de destino. Assim, o transporte aéreo é o segundo meio de transporte mais importante no turismo mundial, perdendo apenas para o transporte terrestre que responde por 49,3% do total. Nas Américas o transporte aéreo tem um papel ainda mais relevante, sua participação representa 53,1% do turismo internacional, superando inclusive o transporte terrestre¹. Desta maneira, torna-se necessário um estudo mais profundo do transporte aéreo nacional, identificando as características desse setor que contribuem para o turismo no país, assim como os fatores que representam um obstáculo para o seu desenvolvimento.

O transporte aéreo é um dos elementos chaves para o desenvolvimento do turismo nacional. Sendo assim, é de fundamental importância o planejamento e a organização de linhas aéreas integrados com uma política nacional de turismo. O desenvolvimento do transporte aéreo deve ser acompanhado por uma regulamentação adequada que incentive o atendimento de maneira eficiente do maior número de linhas possíveis. Além disso, deve se buscar o fortalecimento dos setores que fornecem suporte ao transporte aéreo, com especial destaque para a infra-estrutura aeroportuária e para a tecnologia da informação.

Apesar da importância do transporte aéreo para o turismo nacional, as companhias aéreas têm apresentado uma crescente falta de competitividade com relação às empresas estrangeiras no que concerne à carga tributária, custo de combustíveis, custo de capital, manutenção, reposição de peças e seguros, além da vulnerabilidade frente à variação cambial. Estes elementos se configuram nos verdadeiros obstáculos ao desenvolvimento do transporte aéreo brasileiro e têm certamente um papel determinante nas flutuações financeiras das companhias aéreas, prejudicando conseqüentemente, outras atividades de turismo.

A presente Nota Técnica tem como objetivo analisar cada um desses fatores e propor políticas públicas que proporcionem o fortalecimento das companhias aéreas, de modo que estas sejam capazes de adaptar-se às flutuações econômicas nacionais e

¹ Dados da OMT referentes ao ano de 2004.

internacionais, permitindo, assim, que este setor seja um dos pilares para o desenvolvimento do turismo no Brasil.

2. Determinantes e evolução da competitividade

2.1. A demanda

A demanda por transporte aéreo de passageiros apresenta duas características principais: a) possui um comportamento pró-cíclico, apresentando uma relação direta com o desempenho econômico, e b) é segmentada, pois há dois grupos principais de consumidores (os que viajam a negócios e os que viajam a lazer) que têm elasticidades-preço diferenciadas. Isto resulta, também, numa segmentação da demanda com relação aos trechos voados, uma vez que em algumas regiões prevalece a demanda de um grupo sobre o outro. Assim, observa-se que o mercado é relativamente diferenciável, o que possibilita a atuação de empresas ofertantes com perfis diferentes: as chamadas *full service* e *low cost-low fare*.

Analisaremos a seguir os principais fatores que influenciam a demanda por estes serviços.

Flutuações econômicas

A demanda por transporte aéreo é pró-cíclica: retrai-se em momentos de crise e se expande em momentos de crescimento econômico. Ao analisarem a demanda por transporte aéreo mundial, Pasin e Lacerda constataram que esta apresentou um crescimento de 11,6% ao ano entre 1966 e 1977, período em que a economia global se expandiu intensamente. Por outro lado, observaram uma queda na taxa de crescimento da demanda para 7,8% ao ano na década de 1980 e para apenas 4,8% ao ano entre 1987 e 1997, período caracterizado por um desaquecimento da economia global.²

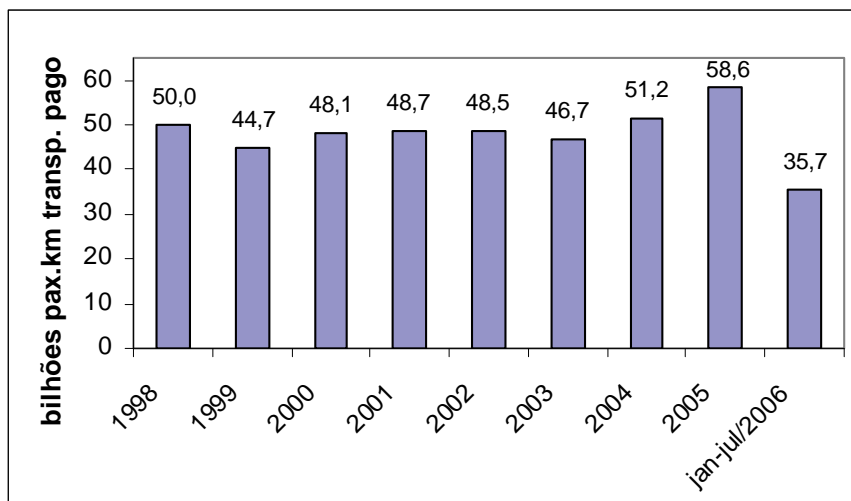
No Brasil, a demanda por transporte aéreo também acompanhou o desempenho econômico. Houve um forte crescimento da demanda por transporte aéreo durante o “Milagre Econômico” na década de 1970, no qual o crescimento do PIB foi elevado. Na década de 1980 houve um declínio do crescimento da demanda

² Demanda medida em passageiros por quilômetro transportado (pax.km transp.). PASIN, J. A. B. e LACERDA, S. M. A reestruturação do setor aéreo e as alternativas de política para a aviação civil no Brasil. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 19, jun. 2003. p.228.

devido ao desaquecimento da economia. Já na década de 1990 ocorreu uma retomada do crescimento da demanda.³

A Figura 1 ilustra a evolução recente da demanda por transporte aéreo no Brasil.

Figura 1. Evolução da demanda por transporte aéreo doméstico e internacional no Brasil (em bilhões de pax.km transp. pagos), 1998-2006



Fonte: DAC. *Anuário do Transporte Aéreo*, vol. II, 1998 a 2004 e DAC. Dados Comparativos 2004/2005 e julho2005/julho2006.

As flutuações econômicas no cenário interno e externo contribuíram para as variações recentes na demanda do transporte aéreo de passageiros. Segundo o *Anuário Econômico de 1999* do DAC, a maxidesvalorização cambial do real frente ao dólar reduziu, principalmente, a demanda por viagens internacionais, uma vez que os seus custos dependem diretamente do câmbio. Ademais, como veremos na seção 2.2., a desvalorização aumenta os custos das companhias aéreas, pois os principais insumos desta indústria são importados (*leasing* de aeronaves, seguro, manutenção, combustível, treinamento, suprimentos, entre outros). O aumento dos custos provoca uma elevação das tarifas que reduz ainda mais a demanda do setor⁴. Outro fator que influenciou a queda da demanda foi o baixo crescimento do PIB nesse ano com relação ao ano anterior, alcançando apenas 0,8% de crescimento real segundo o IBGE.⁵

O crescimento da demanda por transporte aéreo de passageiros em 2000 acompanhou o crescimento real do PIB que atingiu 4,4%, segundo os dados do IBGE. Entretanto, vários fatores resultaram na queda do crescimento da demanda nos anos seguintes. No cenário

³ DAC. IAC. *Fluxo de passageiros nas ligações aéreas nacionais – 2002* (a partir de agora referenciado como IAC. *Fluxo de passageiros*), p. 15.

⁴ DAC. *Anuário do Transporte Aéreo 1999*, vol. II.

⁵ Dado extraído do site do IBGE: www.ibge.gov.br.

nacional, podemos citar, além das conseqüências da desvalorização cambial de 1999, a crise energética de 2001, que contribuiu para o baixo nível de atividade no país e o baixo crescimento do PIB em 2002 e 2003.

No cenário internacional, os fatores que contribuíram para o arrefecimento da demanda foram: o aumento dos custos das companhias pela elevação do preço do combustível para aviação devido ao aumento do preço do barril de petróleo no mercado internacional; a crise da Argentina em 2000; a recessão econômica dos EUA e o desaquencimento da economia mundial em 2001, e os ataques de 11 de setembro em Nova Iorque, que iniciaram uma nova tendência de queda na demanda mundial por transporte aéreo, principalmente no segmento internacional, e aumentaram os custos das companhias através dos gastos com segurança e cobertura de seguros.⁶

A partir de 2003 houve uma recuperação da indústria. Entre 2004 e 2005, o número de passageiros por quilômetro transportados pagos no mercado doméstico aumentou 19,4%, enquanto no mercado internacional aumentou 6,8%. De janeiro a julho de 2006, o número de passageiros por quilômetro transportados pagos no mercado doméstico aumentou 17,3% e no mercado internacional caiu 16,5% (com relação ao mesmo período do ano anterior). Esta queda do número de passageiros transportados no mercado internacional foi resultado da crise da VARIG, que era a principal empresa ofertante nesse segmento. Os principais fatores econômicos que contribuíram para a recuperação da indústria foram o crescimento do PIB e a desvalorização cambial.⁷

Uma análise econômica das Regiões brasileiras também corrobora a relação entre a demanda por transporte aéreo de passageiros e o desempenho econômico. O estudo do IAC mostra que as linhas aéreas que ligam as Regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste e as Linhas Aéreas Especiais (as ligações aéreas entre os aeroportos centrais – Santos Dumont, no Rio de Janeiro; Congonhas, em São Paulo; Pampulha, em Belo Horizonte; e o Aeroporto Internacional de Brasília) apresentaram as taxas médias de crescimento anual mais altas entre 1995 e 1999 (mais de 16% e 24%, respectivamente). O fluxo de passageiros cresceu menos nas ligações entre as cidades da Região Norte e destas com as Regiões Sudeste e Nordeste (3,6%), assim como as linhas que ligam o Aeroporto Internacional de Brasília e os demais aeroportos nacionais (4,7%). No mesmo período, a média nacional de crescimento foi de 14% ao ano. O estudo conclui que a demanda por transporte aéreo está concentrada nas regiões onde o PIB é

⁶ DAC. *Anuário do Transporte Aéreo de 2000 a 2004, vol. II.*

⁷ DAC. *Anuário do Transporte Aéreo de 2000 a 2004, vol. II.*

mais alto⁸. De fato, segundo o IBGE, em 2002, a região Norte apresentou uma participação de 5,0% do PIB nacional, a região Nordeste 13,5%, a região Sudeste 56,3%, a região Sul 17,7% e a região Centro-Oeste 7,4%⁹.

Além disso, a taxa de crescimento da demanda por transporte aéreo é mais elevada nos países em desenvolvimento do que nos países desenvolvidos. Por esta razão, as companhias aéreas que operam nos mercados dos países em desenvolvimento vêm apresentando participações crescentes do mercado de transporte aéreo mundial. Este é o caso do Leste Asiático cuja participação cresceu de 13% nos anos 1970 para 31% ao final da década de 1990¹⁰. Este é também o caso do Brasil que aumentou a participação da sua indústria de transporte aéreo no mercado mundial de 1,19% para 2,50% entre 1970 e 2000. O mercado brasileiro cresceu 9,13% ao ano (passando de 5.488 milhões de assentos por quilômetro – ass.km – em 1970 para 75.406 milhões em 2000), enquanto a indústria mundial cresceu 6,47% ao ano no mesmo período. O crescimento da demanda no Brasil resultou, principalmente, do incremento no tráfego aéreo internacional que foi 9,60% superior à taxa de crescimento do tráfego aéreo doméstico¹¹.

Motivação das viagens

A demanda por transporte aéreo de passageiros é segmentada, principalmente, em duas grandes categorias: por motivação de negócios e por motivação de lazer. Os passageiros que viajam a negócios têm preferência por vôos diretos, disponibilidade de horários e frequência de vôos. O preço das passagens representa um fator menos relevante para estes consumidores e, por esta razão, a sua elasticidade-preço da demanda é baixa. Inversamente, a segunda categoria de passageiros tem preferência por preços baixos, promoções e descontos. Portanto, a elasticidade-preço da demanda para os passageiros que realizam o turismo de lazer é alta.¹²

Esta segmentação resulta, por sua vez, em uma segmentação da demanda com relação às linhas aéreas. Uma análise das linhas aéreas brasileiras mostra que a elasticidade-preço da demanda é baixa nas ligações aéreas entre os principais pólos

⁸ IAC. *Fluxo de passageiros*, p. 17, 37-8, 92, 133.

⁹ Dados do IBGE. Site: www.ibge.gov.br.

¹⁰ PASIN e LACERDA. *A reestruturação do setor aéreo*, p. 229.

¹¹ IAC. *Fluxo de passageiros*, p. 14.

econômicos do país – entre o Aeroporto Internacional de Brasília e os demais aeroportos do país, entre os aeroportos da Região Sudeste, Sul e Centro-Oeste e entre as Linhas Aéreas Especiais – já que a demanda por estas ligações é composta, majoritariamente, por viagens de negócios. Já as ligações aéreas entre as cidades da região Nordeste e destas com as demais regiões do país apresentam alta elasticidade-preço da demanda, pois os fluxos de passageiros têm como motivação principal o turismo de lazer, embora exista, também, uma demanda significativa de passageiros que viajam a negócios nestas rotas.¹³

Outros fatores

Outro fator relevante para a determinação da demanda de transporte aéreo é a concorrência com outros modais de transporte. Segundo o estudo do IAC, a demanda por transporte aéreo na região Nordeste do Brasil é motivada, principalmente, pelo turismo de lazer. Nessa região, a concorrência com o transporte rodoviário é elevada, o que reforça a alta elasticidade-preço da demanda. Já na região Norte, apesar do principal motivo de demanda por transporte aéreo ser o turismo de lazer, a elasticidade-preço da demanda é baixa devido à falta de concorrência com outros modais de transporte.¹⁴

Finalmente, a demanda por transporte aéreo também é afetada por choques externos. Os atentados de 11/09, por exemplo, acarretaram uma queda da demanda por transporte aéreo no mundo todo. Antes dos atentados, a aviação mundial apresentava crescimento nulo devido à recessão global, mas entre 11 de setembro e 4 de novembro de 2001, o tráfego aéreo se reduziu em 26% no Atlântico Norte, em mais de 10% na Europa e acima de 17% no Leste Asiático¹⁵. Gillen e Lall afirmam que as companhias aéreas mais afetadas foram as norte-americanas e, em seguida, as européias. As empresas asiáticas apresentaram uma rápida recuperação. O mesmo se

¹² MARCHETTI et al. Infra-estrutura aeroportuária: fator de competitividade econômica. Modal Aéreo III. *Informe Infra-estrutura*, BNDES, nº 46, 2001, p. 5.

¹³ DAC. IAC. *Fluxo de passageiros*. Foram consideradas as linhas que apresentaram, em 1999, demanda igual ou superior a quarenta mil passageiros. O período abordado pelo estudo é de 1995 a 2000.

¹⁴ IAC. *Fluxo de passageiros*, p. 37 e 144.

¹⁵ ALDERIGHI e CENTO. *European airlines*, p. 2.

pode afirmar com relação às companhias que operavam a custos baixos e àquelas especializadas no transporte de passageiros que viajam a negócios¹⁶.

Um estudo do U.S. Department of Transportation ilustra a dimensão da crise no transporte aéreo norte-americano: em junho de 2004 apenas 9 dos 35 maiores aeroportos dos EUA estavam operando acima do nível registrado em 11 de setembro de 2001.¹⁷

2.2. Os custos

Os custos do setor incluem encargos com pessoal (tripulantes técnicos, comissários de bordo), combustível, depreciação dos equipamentos de vôo, manutenção e revisão, seguro dos aviões, arrendamento de aviões, taxas de pouso e auxílio à navegação, os custos relacionados à organização terrestre, serviços ao passageiro e aqueles associados às despesas comerciais com passageiros, a administração e a carga.

O transporte aéreo é intensivo em capital, em tecnologia, em energia e em mão-de-obra e, por esta razão, estes são os principais componentes dos custos deste setor¹⁸. Ao analisar os dados do DAC sobre os custos do segmento doméstico e internacional do transporte aéreo brasileiro no período de 1992 a 2004, constatamos que os seus principais componentes são o combustível, as despesas corrigidas pela variação cambial, as despesas comerciais e os encargos com pessoal.¹⁹

No caso das despesas atreladas ao câmbio, podemos citar como exemplos o *leasing* de aeronaves, a manutenção e a revisão dos equipamentos, o seguro dos aviões, o combustível e o treinamento de funcionários. Os passivos das companhias

¹⁶ GILLEN, D. and LALL, A. International transmission of shocks in the airline industry. *Journal of Air Transportation Management*, 9 (1), 2002, p. 38.

¹⁷ U.S. Department of Transportation – Federal Aviation Administration. Capacity Needs in the National Airspace System. June, 2004. <http://www.faa.gov/arp/publications/reports/index.cfm>. Sobre o mesmo tema, ver também: COUGHLIN, C. C., COHEN, J. P. and KHAN, S. R. Aviation Security and Terrorism: a review of the economic issues. The Federal Reserve Bank of St. Louis, september/october 2002; RUPP et al. Airline Schedule recovery after airport closures: empirical evidence since September 11th. *JEL*, 2002 e CLEVELAND, P. A. and PRICE, J. R. The failure of Federal Aviation Administration Regulation. *The Independent Review*, v. VIII, n.1, Summer 2003.

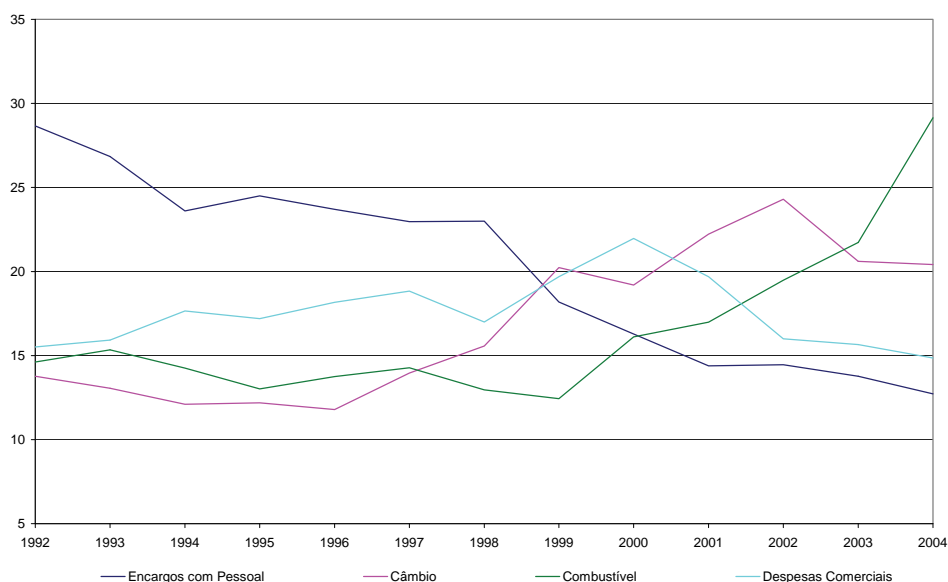
¹⁸ SNEA. *Reforma Tributária*. Setembro, 2000.

¹⁹ DAC. *Anuário do Transporte Aéreo 1997 a 2002, vol. II*.

aéreas também sofrem as conseqüências de alterações no câmbio, posto que os seus investimentos são freqüentemente financiados por capital estrangeiro.²⁰

Na Figura 2 observa-se a evolução dos principais componentes dos custos do transporte aéreo. De um lado, a participação das despesas corrigidas pela variação cambial e os gastos com combustível aumentaram entre 1992 e 2004. De outro lado, os encargos com pessoal diminuíram significativamente no mesmo período. Já as despesas comerciais flutuaram ao longo do período e se reduziram em 2004.

Figura 2. Evolução da participação dos principais custos das companhias aéreas brasileiras no mercado doméstico e internacional, 1992-2004



Fonte: DAC. Anuário do Transporte Aéreo, vol. II, diversos anos.

Até 1998, os encargos com pessoal e as despesas comerciais eram os componentes mais importantes do custo e representavam, respectivamente, 23% e 17% do total dos custos da indústria nesse ano. Em seguida, estavam as despesas associadas ao câmbio (15,6%) e ao combustível (13%).

A redução da participação destes dois componentes do custo (a partir de 1999 no caso dos encargos com pessoal e de 2000 com relação às despesas comerciais), é

²⁰ O protocolo de intenções assinado pela VARIG e pela TAM em 06 de fevereiro de 2003 ilustra a importância das despesas atreladas ao câmbio. Segundo a Nota Técnica da SEAE nº 29/2004/DOGDC-DF/SEAE/MF – Versão Pública de 21 de maio de 2004, este protocolo de intenções visava “um saneamento operacional e administrativo das duas empresas, a fim de que dívidas com *leasing*, manutenção de aeronaves, combustível, além de outras, pudessem ser redimensionadas”.

resultado da crise financeira enfrentada pelas companhias aéreas brasileiras nesse período que se estende até os dias atuais. Com o aumento dos gastos relacionados à variação do câmbio e ao combustível, as companhias aéreas brasileiras buscaram racionalizar seus custos, reduzindo estas despesas²¹.

No caso dos encargos com pessoal, a queda na participação dos custos foi resultado do avanço tecnológico²². Entretanto, estes custos ainda são muito elevados quando comparados aos encargos com pessoal nos EUA. No Brasil, os encargos sociais representam 90% do total dos salários enquanto que nos EUA, esta razão é de 47%. Pego Filho chama a atenção para o fato de que as companhias aéreas brasileiras mais antigas como a VARIG, a Transbrasil e a VASP apresentaram grandes gastos com pessoal e encargos devido à falta de convergência entre os interesses dos acionistas e da empresa. Em contrapartida, as empresas mais novas, como a Gol, possuem gestão de pessoal mais racional²³.

Em 1999, ocorreu uma inversão do papel dos principais componentes do custo da indústria de transporte aéreo devido à desvalorização cambial. A participação das despesas corrigidas pelo câmbio que era de 15,6% dos custos em 1998 alcançou 24,3% em 2002 e 20,4% em 2004, representando atualmente o segundo principal componente dos custos. Os gastos com combustível se constituíram no principal componente dos custos em 2003 (quando os gastos com câmbio se reduziram para 20,60% do total). Este componente que representava 13% dos custos em 1998 alcançou 21,7% em 2003 e 29,1% em 2004 devido às flutuações do preço do petróleo no mercado internacional²⁴. A Petrobras repassa a variação do preço do petróleo no exterior para os preços do querosene de aviação no Brasil a cada quinze dias. Segundo o SNEA o preço do querosene subiu 1.099% desde janeiro de 1999. Na Gol, o peso do querosene no total das despesas aumentou de 31,4% em 2004 para quase 40% no primeiro semestre de 2006. Na TAM, as despesas com querosene aumentaram de 25,2% para 33,6% do total, no mesmo período²⁵.

²¹ DAC. *Anuário do Transporte Aéreo 1997, vol. II.*

²² SNEA. *Reforma Tributária.* Setembro, 2000.

²³ PEGO FILHO, B. Setor aéreo e as empresas brasileiras: situação atual e perspectivas. *Boletim de Conjuntura*, 59, IPEA, out-nov. 2002, p. 76-77.

²⁴ DAC. *Anuário do Transporte Aéreo, vol. II, diversos anos.*

²⁵ RITTNER, D. Aéreas buscam saídas para compensar alta do combustível. *Valor Econômico*, quinta-feira, 24 de agosto de 2006, p. B3.

Para reduzir as despesas com combustível as companhias aéreas têm adotado uma série de medidas como mudanças no interior das aeronaves, visando a redução do peso das aeronaves e, conseqüentemente, uma economia no consumo do combustível²⁶. Outras medidas são: a redução do tempo de uso de *flaps* e trens de pouso, lavagem constante das aeronaves (para reduzir o atrito com o ar), desenvolvimento de estruturas de meteorologia e planejamento de vôos e *hedges* financeiros. Além disso, um fator de encarecimento do combustível brasileiro é o ICMS que, em São Paulo é de 25%. Companhias aéreas procuram abastecer suas aeronaves em estados cuja alíquota do imposto é menor, como no Rio de Janeiro ou Minas Gerais, onde o ICMS é de 4%. A Infraero também estuda medidas para reduzir o consumo de combustível, como a criação de curvas de 45° nos aeroportos, em substituição às de 90°, que facilitem as manobras no fim do processo de aterrissagem.

No Brasil, os tributos representam 35% dos custos das empresas, enquanto na Europa e nos EUA alcançam, respectivamente, 16% e 7,5%. Além disso, uma vez que as companhias aéreas são intensivas em capital e necessitam de financiamento para a implantação, operação e manutenção dos seus serviços, os altos juros praticados pelo Banco Central do Brasil contribuem para os custos elevados do setor. Os tributos e os juros são responsáveis em grande parte pela falta de competitividade das companhias brasileiras frente às companhias internacionais²⁷. Pasin e Lacerda atribuem a falta de competitividade da indústria brasileira ao tamanho reduzido das companhias brasileiras em comparação às estrangeiras²⁸.

Existem outros custos no transporte aéreo referentes à relação direta com o cliente: *marketing*, bilhetagem, lojas/balcões para atendimento, sistemas de bônus, serviço de bordo, etc.. Estes custos, cujos valores variam de empresa para empresa, representaram 16,8% dos custos totais das empresas em 2001. A VARIG, empresa mais antiga e com a maior infra-estrutura de atendimento ao cliente, é a que apresenta

²⁶ A TAM anunciou mudanças no material utilizado nos tapetes e assentos de suas aeronaves, reduzindo em 150 quilos o peso final de suas aeronaves, que resultará em uma economia de combustível anual estimada em US\$ 1 milhão. A GOL desenvolveu juntamente com a Boeing aeronaves do modelo 737-800 *Special Fuel Performance*, mil quilos mais leve do que os aviões de modelo semelhante. Os novos aviões da GOL são equipados com o *winglet*, dispositivo que permite que a aeronave se eleve mais alto e de forma mais rápida, reduzindo o consumo de combustível. RITTNER, D. “Aéreas buscam saídas para compensar alta do combustível”. Valor Econômico, quinta feira, 24 de agosto de 2006, p. B3.

²⁷ PEGO FILHO. Setor aéreo e as empresas brasileiras, p. 76-7.

²⁸ PASIN e LACERDA. A reestruturação do setor aéreo, p. 238.

maiores custos devido a gerenciamentos mais antigos (sistema de emissão de bilhetes, serviço de bordo)²⁹.

Constatamos, assim, que a atividade de transporte aéreo é intensiva em capital e em tecnologia e, portanto, possui custos fixos (ou quase-fixos) elevados. Neste sentido, pode-se afirmar que o setor apresenta custos médios decrescentes resultantes do elevado peso dos custos fixos³⁰. Observa-se, então, a presença de barreiras à entrada no transporte aéreo, pois é necessária uma escala mínima para a viabilidade econômica em cada segmento de mercado (internacional, nacional ou regional). As características específicas do setor dificultam a rápida adaptação das companhias aéreas às flutuações econômicas, as quais alteram a demanda e, conseqüentemente, determinam a rentabilidade das empresas. Ademais, as companhias devem estar aptas a resistir à volatilidade do câmbio, dada a importância deste componente na formação dos custos e no aumento do passivo das empresas.

2.3. A infra-estrutura aeroportuária e o controle do tráfego aéreo

A infra-estrutura aeroportuária determina o número de companhias que podem atuar em um aeroporto e, portanto, nas suas respectivas rotas, assim como a quantidade de aeronaves e passageiros que podem ser alocados pelas companhias. O grau de atuação de uma companhia aérea em um aeroporto é caracterizado pelo seu acesso a *slots* e *gates*. O *slot* é o tempo disponível para chegada e partida de uma aeronave em um aeroporto. Os *gates* são os portões de embarque aos quais as companhias aéreas têm acesso para embarcar e desembarcar os passageiros.

Uma vez que os *slots* e *gates* disponíveis em um aeroporto são limitados, estes constituem um fator de competitividade entre as empresas e representam fortes barreiras à entrada para novas companhias que desejam atuar no mercado. Borenstein

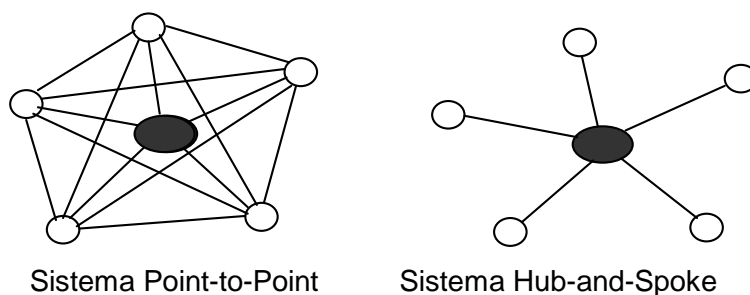
²⁹ PEGO FILHO. Setor aéreo e as empresas brasileiras, p. 76-7.

³⁰ Silveira constata que há evidências de economias de densidade (com retornos crescentes) no setor, porém não de escala para a empresa média. Segundo o autor, a diferença entre economias de densidade e de escala é que as primeiras decorrem de uma elevação na produção resultante de um aumento proporcional em todos os insumos (quantidade) mantendo-se constantes o número de aeroportos servidos, a etapa média de voo e o preço dos insumos; enquanto a segunda resulta de um aumento em todos os insumos e também do número de aeroportos servidos. As economias de densidade sugerem a existência de custos médios declinantes no setor como um todo. SILVEIRA, J. A. *Transporte Aéreo Regular no Brasil: análise econômica e função de custo*. Rio de Janeiro, COPPE/UFRJ, Dissertação de Mestrado, 2003, p. 56.

alerta para o fato de que um dos determinantes da posição dominante de uma companhia aérea em um aeroporto é a utilização de grande parte dos *slots* e *gates* disponíveis neste aeroporto, que pode inibir a entrada de novas concorrentes no mercado, pois limita a capacidade física do aeroporto.³¹

Outro aspecto relevante da infra-estrutura aeroportuária é o sistema de organização das linhas aéreas. As rotas aéreas podem ser organizadas nas formas *hub-and-spoke* ou *point-to-point*. O sistema *hub-and-spoke* centraliza primeiramente os vôos dos aeroportos secundários de uma região em um aeroporto central e então, redistribui os passageiros para outros aeroportos centrais. Segundo Berry o sistema *hub-and-spoke* reduz o número de viagens necessárias para transportar um dado número de passageiros a um conjunto de itinerários, gerando economias de escala e aumentando o número de passageiros por milhas voadas³². Quando a economia de escala é maior do que o número de passageiros por milhas voadas, ocorre uma queda nos custos totais da empresa. Isto permite que as companhias ofereçam maior frequência de vôos. Já no sistema *point-to-point* todos os aeroportos se conectam entre si. A diferença entre estes dois sistemas pode ser observada na Figura 3:

Figura 3. Representação dos sistemas *point-to-point* e *hub-and-spoke*



Fonte: MARCHETTI et al. Infra-estrutura aeroportuária, p. 2.

Segundo Borenstein, apesar do sistema *hub-and-spoke* resultar em uma redução dos custos para todas as companhias aéreas por milha voada devido à economia de escala e à diminuição do número de conexões entre aeroportos, apenas a

³¹ BORENSTEIN, S. Hubs and high fares: dominance and market power in the U.S. airline industry. *Rand Journal of Economics*, vol. 20, N° 3, Autumn 1989, p. 347-8.

³² BERRY, S. T. Airport presence as product differentiation. *American Economic Review*, Vol. 80, n° 2, May 1990, p. 394.

companhia aérea dominante de um certo aeroporto pode aumentar os seus preços porque esta tem vantagens competitivas frente às demais que determinam a preferência do consumidor pelos seus serviços. Estas vantagens são: a reputação adquirida junto aos passageiros devido à maior quantidade de vôos oferecidos, aos programas de fidelidade e ao domínio do sistema de reservas dos agentes de viagens. Estes fatores representam elevados *sunk costs* para as companhias que pretendem entrar no mercado e inibem essa iniciativa de entrada³³.

Ao analisar o mercado dos EUA, Berry afirma que embora a firma dominante aumente os preços das suas passagens, evidências empíricas demonstram que as companhias servem um número maior de pessoas no sistema *hub-and-spoke*. O autor sugere uma análise do setor que considera a presença no aeroporto como uma diferenciação do produto e que os passageiros estão dispostos a pagar preços mais altos pelos serviços da companhia dominante. Assim, uma companhia dominante tem vantagens de custos (referentes ao sistema *hub-and-spoke*) e de demanda (porque atende à maior parcela de passageiros)³⁴.

Segundo estudo de Berry et al. os consumidores que viajam a negócios estão dispostos a pagar um prêmio de 20% do valor da passagem para demandar o serviço oferecido pela companhia dominante, enquanto que os passageiros que viajam a turismo estão dispostos a pagar um prêmio em torno de 5%³⁵.

Ao longo da implementação da política de liberalização do transporte aéreo nos EUA, o sistema *hub-and-spoke* substituiu o sistema *point-to-point* neste mercado. Segundo Oliveira a desregulamentação do transporte aéreo brasileiro ainda é parcial e, por isso, o sistema *hub-and-spoke* ainda não foi totalmente desenvolvido³⁶.

No Brasil, a distribuição dos *slots* foi definida pela Resolução N° 2 da ANAC, com um sistema de dois rodízios: um para as empresas incumbentes e outro para as

³³ BORENSTEIN. Hubs and high fares, p. 361-2.

³⁴ BERRY. Airport presence as product differentiation, p. 394.

³⁵ BERRY et al. Airline hubs: costs, markups and the implications of customer heterogeneity. NBER, Working Paper 5561, 1996, p. 28-9.

³⁶ OLIVEIRA, A. V. M. *Localized competitive advantage, entry and price reactions in the Brazilian airline industry*. Preliminary Draft. Department of Economics, University of Warwick – UK. Sep 2003, p. 4 e 22.

empresas entrantes. Já a distribuição dos *gates* ocorre de acordo com a quantidade de partidas efetivas de cada companhia aérea.³⁷

A Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (INFRAERO) é a principal empresa federal responsável pela administração de aeroportos no Brasil. Sob a supervisão do Ministério da Defesa esta empresa administra 66 aeroportos públicos (que concentram 97% do transporte aéreo regular no Brasil) e 81 Estações de Apoio à Navegação Aérea no país.

Uma das principais funções da INFRAERO é adequar a capacidade aeroportuária à demanda. Para expandir a capacidade de um aeroporto deve-se considerar as estratégias das companhias aéreas e o planejamento urbano local. Uma mudança no tamanho das aeronaves e/ou a expansão de atividades locais como o turismo, podem exigir uma reestruturação da capacidade aeroportuária. Como exemplo, Marchetti et al. citam a eminente utilização dos jatos A-380 da AirBus. Nem todos os aeroportos estão capacitados para receber este tipo de aeronave. Este fato implica numa pressão pelo aumento da capacidade desses aeroportos.

Em suma, a infra-estrutura aeroportuária é um fator relevante na configuração da estrutura do mercado. Ou seja, uma vez que a infra-estrutura aeroportuária é limitada, a presença da companhia aérea no aeroporto torna-se um determinante da sua competitividade e, além disso, representa outra barreira à entrada para novas empresas que pretendem atuar no mercado.

Além de administrar os aeroportos, a INFRAERO implanta, opera e explora a infra-estrutura aeroportuária e de apoio à navegação aérea³⁸. Sendo esta última voltada para os serviços de telecomunicações, meteorologia e controle de tráfego no espaço aéreo dos aeroportos que ela administra.

Apesar do controle de aproximação dos principais aeroportos brasileiros ser realizada pela INFRAERO, a responsabilidade pelo controle do espaço aéreo brasileiro é do Ministério da Defesa, através do SISCEAB - Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro e o seu órgão executivo, o DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo, subordinado ao Comando da Aeronáutica.

³⁷ Ver seção 2.5. Ato resolução nº 2, de 3 de julho de 2006 e TAVARES. *O Transporte Aéreo Doméstico e a Lógica da desregulamentação*, SEAE, Documento de Trabalho, 4 nov. 1999, p. 13-4.

³⁸ INFRAERO. *Relatório Anual 2003*. p. 5.

As elevadas dimensões territoriais, e os conseqüentes custos de implantação e manutenção, levaram o Brasil a optar por um sistema único que integrasse o controle do tráfego aéreo civil e militar, denominado SISDACTA – Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo³⁹. Este sistema é dividido em quatro centros que foram sendo criados ao longo dos últimos trinta anos:

- CINDACTA I - que compreende a região Sudeste e parte do Centro-Oeste (Brasília) começou a operar em 1973;
- CINDACTA II - responsável pelo monitoramento da região Sul, foi concluído em 1984;
- CINDACTA III - que cobre a região Nordeste, entrou em operação em 1989;
- CINDACTA IV - que engloba toda a região Norte e o restante da região Centro-Oeste, foi entregue em 2002, sendo este o componente central do SIVAM – Sistema de Vigilância da Amazônia.

Além de controlar o espaço aéreo de 22 milhões de Km² o SISCEAB também é responsável pelas comunicações, proteção ao voo e operações de busca e salvamento, mobilizando para isto mais de 12.800 servidores, entre civis e militares.

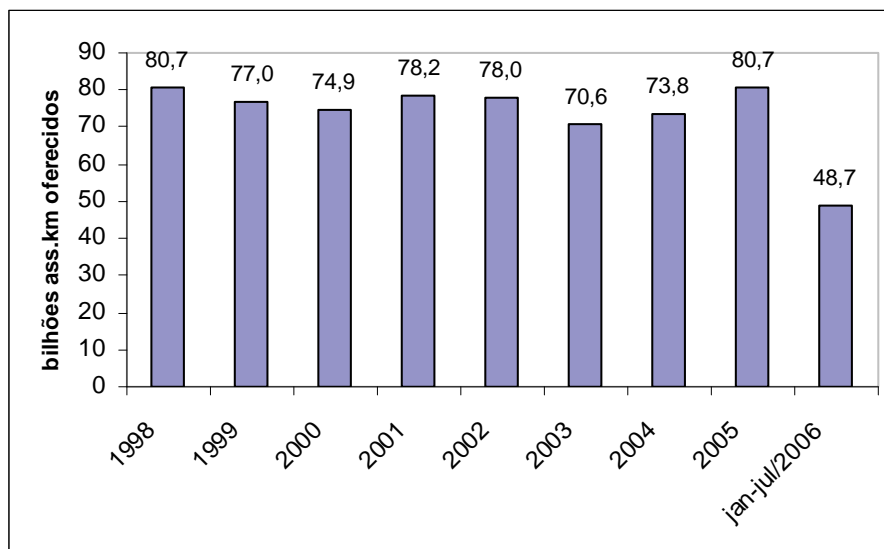
2.4. A oferta

Para determinar a oferta do serviço de transporte aéreo, as companhias aéreas buscam antecipar os movimentos da demanda que, como vimos no item 2.1, é pró-cíclica. Uma vez que os custos fixos do setor são elevados, uma queda inesperada da demanda reduz imediatamente a rentabilidade das companhias aéreas. Além disso, o *leasing* de aeronaves, por exemplo, não permite que a empresa reduza (ou aumente) a sua frota imediatamente. Isso também poderia resultar na queda da atuação da companhia em alguns aeroportos (reduzindo o número de *slots* e *gates* utilizados), diminuindo a sua competitividade. Simetricamente, uma elevação inesperada da demanda pode resultar em um aumento da participação do mercado de uma companhia aérea que tenha capacidade ociosa. Assim, as empresas aéreas devem ser

³⁹ Cabe destacar que a quase totalidade das bases aéreas brasileiras estão instaladas em conjunto com aeroportos civis, compartilhando as pistas, torres de controle, auxílios à navegação e etc.

capazes de se adaptar às flutuações da demanda com o menor custo possível. A Figura 4 ilustra a evolução recente da oferta da indústria.

Figura 4. Evolução da oferta da indústria por transporte aéreo doméstico e internacional (em bilhões de assentos por quilômetro – ass.km oferecidos), 1998-2006.



Fonte: DAC. *Anuário do Transporte Aéreo*, vol. II, 1998 a 2004 e DAC. Dados Comparativos 2004/2005 e julho2005/julho2006.

Assim como no caso da demanda, o desempenho da economia brasileira e o cenário internacional determinam as variações na oferta e nos resultados das companhias aéreas.

2.5. Arcabouço Institucional e Regulatório

Arcabouço Institucional

No início da atividade de aviação civil no Brasil, na década de 1920, as funções de organização e fiscalização dos serviços foram atribuídas à Inspeção Federal de Viação⁴⁰. Vinculada ao Ministério de Viação e Obras Públicas, a Inspeção concentrava as funções de regulamentação da viação marítima, fluvial e aérea.

⁴⁰ Ver Decreto nº 14.050 de 5 de fevereiro de 1920.

Em 1931, o governo criou um órgão específico de regulamentação da aviação civil e comercial: o Departamento de Aviação Civil (DAC)⁴¹, substituído apenas em 2006 pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Até 1941 o DAC ficou subordinado ao Ministério de Viação e Obras Públicas. Entretanto, nesse ano, com o objetivo de promover o desenvolvimento da aviação nacional e unificar a coordenação técnica e econômica de suas atividades, foi criado o Ministério da Aeronáutica⁴², que concentrou todos os órgãos do governo responsáveis pela aviação (militares, navais e civis) em sua jurisdição.

Nos anos 70 foi criada a Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (INFRAERO). Foram atribuídas à INFRAERO, às suas subsidiárias e à União, as atividades de construção, manutenção e exploração dos aeroportos. Atualmente, a empresa administra 66 aeroportos, 81 unidades de apoio à navegação aérea e 32 terminais de logística de carga.

No final dos anos 90 e início de 2000, ocorreram novas mudanças institucionais. Foi constituído o Ministério da Defesa, ao qual foram subordinados os antigos Ministérios da Aeronáutica, da Marinha e do Exército, sob a denominação de Comandos. Desta forma, o DAC ficou vinculado ao Comando da Aeronáutica e continuou responsável pela regulamentação do setor. Além disso, foi criado o Conselho de Aviação Civil (CONAC), um “órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da política de ordenação da aviação civil”⁴³.

Desde o início dos anos 90, o transporte aéreo brasileiro está sujeito às regras do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC), formado pela Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE), Secretaria de Defesa Econômica (SDE) e o Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência (CADE). No caso de constatação de práticas anti-competitivas por alguma companhia, o órgão regulador do setor deve informar ao SBDC para que este tome as medidas cabíveis.

Finalmente, em 2006, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)⁴⁴, vinculada ao Ministério da Defesa, cujas atribuições são regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e

⁴¹ Inicialmente denominado Departamento de Aeronáutica Civil. Ver Decreto nº 19.902 de 22 de abril de 1931.

⁴² Ver Decreto-Lei nº 2.961 de 20 de janeiro de 1941.

⁴³ Ver Decreto nº 3.564 de 17 de agosto de 2000.

⁴⁴ Ver Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 e Decreto Nº 5.731 de 20 de março de 2006.

aeroportuária. As disposições do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), de 1986, as diretrizes do CONAC de 2003, a Lei nº 11.182 de 2005, que criou a ANAC, e o Decreto nº 5.731 de 2006, que trata da instalação, estrutura organizacional e aprova o regulamento da ANAC, assim como as Resoluções desta Agência, regulamentam o transporte aéreo brasileiro nos dias atuais.⁴⁵

Arcabouço Regulatório

Breve Histórico

Entre as décadas de 1920 e 1980 o transporte aéreo foi intensamente regulado. Desde o início da atividade no Brasil, o governo regulamentava o setor através de concessões para a operação de rotas e da organização e fiscalização dos serviços.

Na década de 1960, o papel regulador do governo foi ampliado após a realização das Conferências Nacionais de Aviação Comercial (CONACs). Numa tentativa de remediar a crise enfrentada pelas companhias aéreas, devido ao excesso de oferta e à precária estrutura financeira das empresas, estabeleceu-se que o DAC poderia modificar as rotas, frequências, horários e tarifas de serviço e quaisquer outras condições de concessão e autorização. O governo também visava evitar a concorrência dos serviços aéreos não regulares, inclusive de táxi aéreo, com os serviços aéreos regulares.

Além disso, com o objetivo de fomentar a aviação regional para atender locais que apresentavam médio e baixo potencial de tráfego o governo criou linhas e serviços aéreos regionais denominados Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional (SITAR). Atuavam nestas linhas apenas empresas regionais que não poderiam se transformar em empresas de transporte aéreo regular de âmbito nacional. Entretanto, as empresas de transporte aéreo de âmbito nacional e de táxi-aéreo poderiam ter participação no capital das empresas regionais. Assim, foram mantidos os objetivos de proteger as companhias aéreas inibindo a concorrência entre empresas nacionais e regionais e estimulando acordos entre elas para formar um sistema integrado de linhas. Estabeleceu-se, também, um adicional tarifário de 3% sobre as

⁴⁵ Ver Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, Lei nº 11.182 de 27 de setembro de 2005 e o Decreto nº 5.731 de 20 de março de 2006.

tarifas de passagens aéreas de linhas domésticas para suplementação tarifária dos SITAR⁴⁶.

O transporte aéreo internacional era regulamentado pela Convenção de Chicago, pelos acordos bilaterais e pelo mecanismo de fixação de tarifas da *International Air Transport Association* (IATA). As tarifas domésticas também eram fortemente regulamentadas pelo DAC que as determinava com base nos custos médios de operação das aeronaves, nos índices de aproveitamento, nos tipos de aeronaves utilizadas, entre outros aspectos. Descontos e promoções não eram permitidos e tampouco as guerras tarifárias.

Nos anos 1990 iniciou-se a desregulamentação da aviação civil no Brasil. Em março de 1990 foi instituído o Programa Federal de Desregulamentação, e nesse ambiente de liberalização e privatização, ocorreu a flexibilização da regulação do setor aéreo. Com relação à oferta, autorizou-se a entrada de novas empresas no mercado, permitiu-se que todas as empresas operassem linhas nacionais ou regionais (inclusive as ligações entre aeroportos centrais), criaram-se os vôos “*charter*” e quebrou-se o monopólio da Varig nos vôos internacionais. As tarifas domésticas e internacionais foram gradualmente liberadas. E, finalmente, com relação a infraestrutura, suprimiu-se o número máximo de empresas prestadoras de serviços auxiliares nos aeroportos com o intuito de aumentar a concorrência entre as empresas já que as próprias companhias aéreas poderiam prestar esses serviços⁴⁷.

A desregulamentação foi instituída com o objetivo de gerar mais eficiência no setor e foi inspirada na desregulamentação realizada nos EUA e na Europa durante os anos 70. Como afirmam Guimarães e Salgado (2003), buscava-se atingir os resultados obtidos por esses países: a diminuição dos preços e a elevação da oferta de vôos⁴⁸.

Após mais de uma década promovendo a desregulamentação do mercado de transporte aéreo, observou-se a partir de 2003 uma inversão das políticas do setor em direção à uma re-regulação justificada pelo governo pela crise financeira enfrentada pelas companhias aéreas. As diretrizes do CONAC para o setor denotaram a

⁴⁶ Decreto nº 76.590 de 11 de novembro de 1975.

⁴⁷ Ver LAPLANE, G. Os desafios da regulação do setor de transporte aéreo de passageiros no Brasil. Araraquara, SP: UNESP, Dissertação de Mestrado, 2005.

⁴⁸ GUIMARÃES, E. A. e SALGADO, L. H. *A Regulação do Mercado de Aviação Civil no Brasil*. IPEA, out. 2003. (Nota Técnica 2).

disposição do governo em novamente interferir no mercado através do órgão regulador, caso julgasse necessário⁴⁹.

Com relação à oferta, o governo estabeleceu que esta deveria adequar-se à demanda através dos mecanismos de mercado. Entretanto, foram atribuídos ao DAC instrumentos para regular a oferta em caráter excepcional e em segmento específico do mercado. O DAC deveria, assim, monitorar o comportamento do mercado para estimular a eficiência econômica. O acesso aos mercados deveria ser livre para linhas ainda não atendidas, mas no caso de linhas já operadas, caberia ao DAC analisar e aprovar a sua exploração.

No que se refere às tarifas do transporte, foi determinado que poderiam ser utilizadas suplementações tarifárias em linhas de baixo ou médio potencial de tráfego. As linhas deveriam ser racionalizadas e a importação de aeronaves ficaria sujeita à comprovação de real necessidade. Com relação às tarifas domésticas, embora definidas pelo mercado, o DAC deveria monitorá-las e, no caso de constatação de práticas anti-competitivas por alguma companhia (ou abuso de preços), este órgão deveria informar ao SBDC.

Já com relação à infra-estrutura, as novas diretrizes do transporte aéreo brasileiro apontaram para o estímulo à iniciativa privada na construção, manutenção e exploração da infra-estrutura aeroportuária, além de uma flexibilização de tarifas aeroportuárias, com a diferenciação por regiões onde se encontram os aeroportos.

Entretanto, as disposições do Regulamento da ANAC⁵⁰ indicam novamente uma tendência de desregulamentação do setor. O Artigo 10 prevê que a ANAC visará assegurar a livre entrada de empresas brasileiras de transporte aéreo regular, desde que sejam observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo, a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado. Além disso, o referido Artigo prevê a liberdade tarifária.

Resultados da regulamentação e da desregulamentação

A justificativa para a regulamentação do setor (principalmente a partir dos anos 60 e também em 2003) foi o excesso de oferta e a conseqüente crise financeira

⁴⁹ Ver Resoluções de nº 2 a 11 de 30 de outubro de 2003, do CONAC.

⁵⁰ Ver Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 e Decreto Nº 5.731 de 20 de março de 2006.

das companhias aéreas devido à baixa margem de retorno da indústria. Verifica-se que o resultado dessas políticas regulatórias foi uma concentração do mercado com a redução do número de empresas (de 34 em 1952 para 10 em 1960 e para apenas 3 em 1975) e do número de cidades atendidas (de 358 em 1950, para 254 em 1961 e para 92 em 1975). Além disso, apesar do esforço do governo em implementar políticas de fomento do transporte aéreo regional, as companhias aéreas concentraram os seus serviços nos mercados mais lucrativos⁵¹.

Já a desregulamentação resultaria em ganhos para os consumidores, pois as companhias se tornariam mais eficientes através da concorrência. A desregulamentação atingiu alguns de seus objetivos: estabilidade das tarifas entre 1996 e 2002 (com queda de apenas 0,5%), mas se convertidas em dólares observa-se, em termos relativos, uma queda de 51%⁵²; aumento do número de passageiros por quilômetro transportados pagos (pax.km transp pg) e da oferta de assentos por quilômetro (ass.km); aumento do índice de aproveitamento, embora em comparação com o índice de 70% observado para a média das companhias dos EUA, o nível apresentado pela indústria brasileira ainda é baixo⁵³. Estes dados estão ilustrados na Tabela 1.

Observa-se que os resultados operacionais da indústria foram positivos a partir de 1994, acompanhando o aumento do número de pax.km transp. pg. (com exceção de 1996). Em 1999, o resultado foi negativo, assim como nos anos de 2001 e 2002. O resultado de 2001 se deve principalmente ao aumento das despesas que foi da ordem de 25,5% (com relação ao ano anterior), enquanto a receita elevou-se em 13,1%. A partir de 2003 ocorreu uma recuperação dos resultados da indústria.

Tabela 1. Resultados do Tráfego Aéreo Doméstico e Internacional

⁵¹ CASTRO, N. e LAMY, P. Desregulamentação do setor transporte aéreo de passageiros. *Texto para discussão* n° 319, IPEA, outubro de 1993.

⁵² GUIMARÃES, E. A. e SALGADO, L. H. *A Regulação do Mercado de Aviação Civil no Brasil*. IPEA, out. 2003. (Nota Técnica 2), p. 8.

⁵³ ESPÍRITO SANTO JR, R. A., BARREIRO, J. H. L. C. e SANTOS, M. P. S. “Flexibilização do Transporte Aéreo no Brasil: ingresso numa era de maior competição?”. *XII Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes*, Fortaleza, 1998. p. 16.

Transporte aéreo no Brasil: Panorama Geral, Avaliação da Competitividade e Propostas de Políticas Públicas para o Setor – Neit-IE-Unicamp

| | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 |
|------------------------|------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Receita (R\$) | 5.287.885 | 111.106.101 | 2.631.889.733 | 4.317.020.371 | 4.987.578.359 | 5.808.887.252 |
| Despesa (R\$) | 5.891.600 | 116.559.371 | 2.448.709.934 | 4.038.493.405 | 4.995.643.593 | 5.526.942.014 |
| Resultado (R\$) | -603.715 | -5.453.270 | 183.179.799 | 278.526.966 | -8.065.234 | 281.945.238 |
| Lucratividade (%) | -11,42 | -4,91 | 6,96 | 6,45 | -0,16 | 4,85 |
| Ass.Km Oferecido (000) | 49.270.017 | 50.428.778 | 52.323.597 | 56.192.739 | 61.231.067 | 65.135.069 |
| Pax.Km Transp.Pg (000) | 28.225.049 | 29.713.574 | 32.546.809 | 34.881.593 | 37.376.475 | 41.328.390 |
| Aproveitamento Pg (%) | 57 | 59 | 62 | 62 | 61 | 63 |
| Break-even (%) | 64 | 62 | 58 | 58 | 61 | 60 |

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Receita (R\$) | 7.356.196.748 | 8.589.701.215 | 9.962.619.744 | 11.264.720.807 | 12.795.992.349 | 13.800.335.396 | 15.497.114.535 |
| Despesa (R\$) | 7.335.250.315 | 8.922.721.501 | 9.757.186.008 | 12.244.381.220 | 13.655.721.327 | 13.454.590.294 | 14.998.357.853 |
| Resultado (R\$) | 20.946.433 | -333.020.286 | 205.433.735 | -979.660.413 | -859.728.977 | 345.745.102 | 498.756.682 |
| Lucratividade (%) | 0,28 | -3,88 | 2,06 | -8,70 | -6,72 | 2,51 | 3,22 |
| Ass.Km Oferecido (000) | 80.670.255 | 76.958.158 | 74.889.574 | 78.227.442 | 78.044.268 | 70.597.311 | 73.769.222 |
| Pax.Km Transp.Pg (000) | 50.027.954 | 44.678.066 | 48.096.886 | 48.684.105 | 48.508.243 | 46.680.998 | 51.229.618 |
| Aproveitamento Pg (%) | 62 | 58 | 64 | 62 | 62 | 66 | 69 |
| Break-even (%) | 62 | 60 | 63 | 68 | 66 | 64 | 67 |

Fonte: Anuário do Transporte Aéreo, vol. II. Diversos anos.

Entretanto, observa-se que a desregulamentação também não teve efeitos significativos na redução da concentração do mercado nacional regular como mostra a Tabela 2⁵⁴, tornando indispensável a política de defesa da concorrência também no transporte aéreo brasileiro. Em 1991, a participação das quatro maiores empresas era de 98,7% do mercado, em 1999, esse número caiu para 96,3% e, em 2003, para 95,4%. Nesse contexto, foi instituída a política antitruste nesse setor com o objetivo de aumentar a eficiência econômica através da promoção e do estímulo à concorrência. No caso específico do transporte aéreo, o número de atos de concentração envolvendo companhias aéreas no Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC) aumentou principalmente após a desvalorização cambial de 1999⁵⁵.

⁵⁴ Espírito Santo Jr. et al. (1998) assinalam que a desregulamentação do setor aumentou a concentração do mercado de transporte aéreo regional, devido ao crescimento de algumas empresas e à legislação que permitiu a aquisição destas companhias por outras, inclusive de âmbito nacional. Desta forma, não foi possível usufruir os benefícios da desregulamentação (aumento da concorrência, por exemplo), uma vez que estes efeitos foram superados pela crescente concentração do mercado. ESPÍRITO SANTO et al. Flexibilização do Transporte Aéreo, p. 9-12.

⁵⁵ OLIVEIRA. Competição, colusão e antitruste, p. 7. Como exemplo, ver os pareceres n° 363/2001/MF/SEAE/COGDC-DF, n° 008/COGDC-DF/SEAE/MF, n° 97 COGSI\SEAE\MF, n° 200/2002/COGDC/SEAE/MF, o ato de concentração n° 08012.000641/2003-98 e a nota técnica n° 29/2004/COGDC-DF/SEAE/MF.

Tabela 2. Participação no mercado nacional regular. Oferta de assentos por Km (%)

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Grupo Varig | 43,7 | 44,3 | 48,7 | 46,0 | 45,4 | 45,5 | 43,6 | 43,6 | 39,1 | 40,6 | 40,2 | 37,5 | 35,4 |
| Grupo Transbrasil | 19,7 | 20,8 | 24,1 | 23,8 | 20,0 | 18,6 | 17,1 | 15,1 | 16,2 | 13,6 | 7,4 | - | - |
| Grupo TAM | 3,1 | 4,0 | 6,6 | 8,4 | 13,2 | 15,4 | 17,8 | 19,3 | 23,8 | 28,8 | 32,6 | 37,2 | 32,5 |
| VASP | 32,2 | 29,5 | 18,4 | 18,9 | 18,5 | 18,5 | 19,2 | 18,1 | 17,2 | 15,3 | 13,7 | 13,2 | 13,8 |
| GOL | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 4,5 | 10,7 | 16,7 |
| Demais empresas | 1,3 | 1,4 | 2,2 | 2,9 | 2,9 | 2,0 | 2,3 | 3,9 | 3,7 | 1,7 | 1,6 | 1,4 | 1,6 |

Fonte: ESPÍRITO SANTO JR, R. Políticas, oportunidades e desafios para o binômio transporte aéreo-turismo no Brasil. Trabalho vencedor do I Prêmio Nacional EBAPE-FGV/EMBRATUR de Monografias e Estudos de Caso do Setor de Turismo, 2004, p. 48.

Mudanças Recentes na Regulamentação do Transporte Aéreo

A atual crise da VARIG deflagrou uma série de mudanças na regulamentação da infra-estrutura do transporte aéreo como a distribuição de *slots*, balcões de atendimento e outras áreas físicas nos aeroportos. Além da preocupação em redistribuir os espaços deixados pela VARIG, têm sido discutidos e implementados novos critérios para a distribuição dessas concessões para todo o mercado brasileiro de aviação, visando criar condições mais equitativas de concorrência entre incumbentes e entrantes. Ao tornar mais transparente a regulamentação, estas ações proporcionam mais credibilidade e confiança, estimulando os investimentos no setor.

O novo plano de linhas apresentado pela Varig reduz a sua malha de 272 linhas aéreas para 124 linhas e os seus *slots* em Congonhas de 125 para 72, requerendo uma nova distribuição desses *slots*.

Através do Ato Resolução N°2 de 3 de julho de 2006, a ANAC aprovou 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 operem no limite de sua capacidade operacional em faixas de horários com alta densidade de tráfego aéreo doméstico.

Segundo a Resolução N° 2, em cada um desses aeroportos, a distribuição de *slots* disponíveis ocorrerá em um sistema de duas grades de rodízio. Na primeira grade, destinada às concessionárias que já atuam no aeroporto, serão alocados 4/5 dos pares de *slots* disponíveis. A segunda grade, por sua vez, se destinará às empresas entrantes, na qual serão alocados 1/5 dos pares de *slots* disponíveis. São consideradas como empresas que já atuam no aeroporto aquelas que operam efetivamente mais de

três pares de *slots* por dia ou mais de vinte e um pares de *slots* por semana, nos aeroportos à que se refere a Resolução. Já as empresas entrantes são definidas como as que não operam nos aeroportos e declaram interesse em iniciar as suas operações no mesmo ou, já tendo iniciado as suas operações, operam até três pares de *slots* por dia ou até vinte e um pares de *slots* por semana no aeroporto.

Primeiramente, a Resolução prevê um sorteio das posições iniciais que as empresas ocuparão nas respectivas grades de rodízio e, observada essa posição, a concessionária escolherá cada par de *slot* disponível para alocação. A ANAC analisará então a documentação de habilitação da concessionária e aprovará ou não a concessão. Os pares de *slots* que não forem alocados por falta de interesse das concessionárias serão transferidos para alocação na outra grade. Os *slots* alocados serão disponibilizados novamente para alocação caso: i) a concessionária deixe de implantar o serviço no prazo de 30 dias (a partir da data de alocação do par do *slot*)⁵⁶; ii) não atinja o índice de regularidade mensal igual ou superior a 80% da operação prevista durante o período de 90 dias consecutivos; iii) deixe de utilizar o par de *slot* por um período superior a 30 dias consecutivos, ou iv) manifeste desinteresse na continuidade da exploração do *slot*.

A documentação exigida para a habilitação no processo de implantação do sistema de rodízio de alocação de *slots* se refere à regularidade fiscal das empresas, da capacitação técnica, da qualificação econômico-financeira e da regularidade no pagamento de tarifas.

Em consulta pública realizada pela ANAC sobre a Resolução N° 2, a SEAE manifestou preocupação com relação à proporção de *slots* destinada à cada grade de rodízio. A determinação de alocação de 4/5 de *slots* para as empresas que já operam no aeroporto e de 1/5 para entrantes, restringe o potencial de concorrência entre as empresas, prejudicando os usuários, segundo essa Secretaria. Como exemplo, a SEAE cita o sistema de alocação de *slots* da União Européia. A alocação primária se dá a partir das seguintes regras: a do precedente histórico, a regra do use ou deixe-o (limite de 80% de utilização), prioridade para serviços regulares (maior frequência) e, caso as regras anteriores não forem suficientes, a discricionariedade do regulador. Já a alocação secundária de *slots* guarda proporção de 50% para as empresas que já

⁵⁶ Este prazo pode ser prorrogado pela ANAC.

operam no aeroporto e 50% para as entrantes. E mesmo com essa proporção de 50%-50% de *slots* para empresas atuantes e entrantes, poucos *slots* são disponibilizados para a alocação secundária, não garantindo a efetiva concorrência no mercado, uma vez que os *slots* disponíveis não são suficientes para garantir a operação de uma rota. Nesse sentido, o Regulamento brasileiro parece ainda menos equitativo, dificultando ainda mais a distribuição de *slots* para as entrantes já que a proporção é ainda menor.

A solução de mercado para a alocação secundária de *slots* é defendida pelo argumento de ganho de eficiência: seria mais vantajoso para uma empresa vender um *slot* ocioso à mantê-lo, usando-o pouco. Esse sistema tornaria mais eficiente a alocação de *slots*, inclusive corrigindo a alocação primária, que através da regra do precedente histórico não necessariamente premia a empresa mais eficiente. A experiência dos EUA com a solução de mercado para a alocação secundária de *slots* revela que estes foram concentrados por um número reduzido de empresas. Se por um lado, ocorreu um aumento do poder de mercado das empresas incumbentes, favorecidas pelo precedente histórico, por outro lado, o sistema tornou as empresas mais eficientes, uma vez que quanto mais *slots* a companhia adquire, maior o número de conexões possíveis e maior é a rede, aumentando o lucro de todos os agentes envolvidos. Quanto maior a companhia, maior a possibilidade e necessidade de adquirir *slots*.

Entretanto, uma vez que a infra-estrutura aeroportuária no Brasil não é privada e os *slots* são concedidos pelo governo, as autoridades aeronáuticas podem utilizar outros instrumentos de incentivo para a utilização eficiente dos *slots*, como premiações ou cancelamento das concessões no caso de utilização não adequada, uma vez que os *slots* são importantes fatores de competitividade das empresas.

Outra questão importante, levantada pela SEAE, é que no Regulamento da União Européia existe a possibilidade de resguardar *slots* para a aviação regional, em especial para as chamadas “linhas essenciais” ou “*public service obligation*”, que recebem subsídios. Uma vez que a incipiente aviação regional é um dos gargalos do turismo doméstico brasileiro, esta questão deveria ser considerada pelas autoridades a fim de estimular a difusão do transporte e do turismo regional.

Os contratos entre a INFRAERO e as companhias aéreas para a alocação de balcões de atendimento também estão sendo renegociados, principalmente com a

VARIG. Como critério para a nova proposta de distribuição desses balcões está sendo utilizada a quantidade de passageiros transportados por cada empresa e o novo plano de linhas apresentado pela VARIG. Esta empresa não aceitou a proposta da INFRAERO apresentada em 22 de agosto, que previa uma redução em Congonhas de 16 balcões de *check-in* para 6 balcões e, em Guarulhos, de 54 para 14. Houve também desacordo com relação ao aeroporto de Manaus (AM), onde além do número de balcões, está prevista uma mudança no posicionamento físico das instalações⁵⁷.

Embora a ANAC tenha aprovado a Resolução n° 2 e da iniciativa desta Agência de redistribuir as rotas internacionais, através de decisões judiciais, a reestruturação do setor está neste momento suspensa. É necessário agilizar as decisões referentes à distribuição de rotas, horários e áreas físicas dos aeroportos, para que o mercado se recomponha rapidamente, garantindo a qualidade e regularidade dos serviços aos usuários.

⁵⁷ Jornal do Comércio do Rio Grande do Sul. *Varig recusa a liberação de balcões em aeroportos*. 23/08/2006.

3. Panorama do Transporte Aéreo no Brasil

O número de companhias que operam no transporte aéreo regular brasileiro é relativamente elevado, são 20 empresas que atuam no segmento doméstico, das quais seis operam, também, linhas aéreas internacionais. Apesar deste grande número de empresas aéreas é importante se fazer uma diferenciação entre os segmentos que compõe o transporte aéreo nacional.

Até ano de 1998, o DAC dividia as linhas aéreas domésticas em três categorias: as linhas aéreas nacionais (que eram operadas por companhias de transporte aéreo regular de âmbito nacional), as linhas regionais (nas quais atuavam companhias aéreas regulares de âmbito regional) e as linhas aéreas especiais (que compreendiam as ligações aéreas entre os aeroportos centrais⁵⁸).

Em 2000, os mercados regionais foram abertos para a operação das companhias de âmbito nacional. Neste contexto, a TAM Meridionais fundiu-se com a TAM Regional e passou a denominar-se TAM Linhas Aéreas. Por sua vez, o Grupo VARIG incorporou suas duas empresas regionais, a Nordeste e a Rio Sul. Dada esta dificuldade de discriminar as rotas aéreas nacionais das regionais, o DAC alterou seus critérios de análise, e o mercado doméstico passou a ser composto por apenas dois grupos: o das linhas domésticas, operadas por todas as companhias de transporte aéreo regular e o das linhas aéreas especiais, ocupadas apenas pelas maiores empresas.

Apesar de a nova regulamentação acabar com a distinção entre o transporte aéreo nacional e o doméstico, na realidade esta diferença não só continuou existindo como se aprofundou ao longo dos anos. A unificação das operações realizadas pela TAM e pela VARIG, na realidade, visava a concentração de suas operações nas rotas de maior densidade, abandonando, aos poucos, as cidades de baixo potencial de tráfego. Por outro lado, novas empresas aéreas começaram a atuar nestas rotas de baixa densidade abandonadas pelas grandes empresas.

Para captar as mudanças estruturais ocorridas neste mercado, este estudo divide a análise do transporte aéreo brasileiro em duas categorias: a) transporte aéreo nacional: inclui as companhias de transporte aéreo regular de âmbito nacional que

⁵⁸ Aeroportos centrais são aqueles comportam as rotas de maior densidade do país, as chamadas pontes-aéreas: Santos Dumont, no Rio de Janeiro; Congonhas, em São Paulo; Pampulha, em Belo Horizonte; e o Aeroporto Internacional de Brasília.

operam, predominantemente, nas rotas de alta densidade de tráfego. Cabe destacar que dentro desta categoria também estão incluídas as linhas aéreas especiais; b) transporte aéreo regional: inclui as empresas de linhas aéreas domésticas de âmbito regional que fazem a ligação entre os grandes centros e as pequenas cidades, em suma, são empresas que operam nas rotas de baixa e média densidade de tráfego.

Caso fosse mantido o critério de análise adotado pelo DAC, as empresas regionais seriam tratadas de forma secundária, como pequenas empresas aéreas domésticas, não se verificando que este mercado apresenta características muito particulares. O transporte aéreo regional é fundamental para o desenvolvimento do turismo em diversas regiões do país, mas, como veremos, tem enfrentado grandes dificuldades.

Quanto às rotas internacionais, a nossa análise constatou que a quase totalidade deste transporte é realizado pelas empresas que atuam na primeira categoria, as grandes companhias aéreas nacionais. Entretanto, algumas empresas regionais operam rotas que atingem localidades do exterior, contudo, são rotas de baixa densidade e próximas a fronteira do país. Desta maneira, a análise do transporte aéreo internacional será feita em paralelo ao estudo do transporte aéreo de âmbito nacional.

3.1. Transporte Aéreo Nacional

Evolução da Estrutura de Mercado do Transporte Aéreo Nacional

Desde a década de 60 até meados de 2006, o transporte aéreo brasileiro, tanto no âmbito nacional, quanto internacional, foi marcado pela atuação da VARIG. Na década de 60, a VARIG assumiu as rotas internacionais de suas concorrentes, tornando-se monopolista na realização de vôos internacionais. Este “monopólio de fato”, foi logo depois consolidado como “monopólio de direito”, situação que permaneceu até o início dos anos 90. Além deste monopólio das rotas internacionais, a VARIG controlava aproximadamente metade do transporte aéreo de âmbito nacional. Além de altamente concentrada, esta era uma estrutura de mercado bastante rígida, pois a “mão pesada” do DAC, que realizava um rígido controle tarifário e outras intervenções discricionárias, visava preservar o *status-quo*. Neste contexto, as

demais empresas não apenas ocupavam uma posição secundária como também não tinham condições de enfrentar a empresa líder.

No começo dos anos 90, com o início da desregulamentação do mercado aéreo nacional, a competição foi se tornando efetiva e a VARIG passou a sofrer as primeiras pressões. Seus concorrentes tradicionais, a recém privatizada VASP e a empresa familiar Transbrasil, não ofereceram grandes desafios, até porque eram empresas pouco competitivas que haviam sobrevivido nas últimas décadas devido à proteção dada pela rígida regulação existente no transporte aéreo. Mais do que desafiar a hegemonia da VARIG, estas empresas estavam preocupadas em sobreviver num mercado de livre concorrência. Em 1998, as companhias que serviam às linhas aéreas nacionais eram a VARIG, a VASP, a Transbrasil e a TAM Meridionais. Estas detinham, respectivamente, 46,1%, 23,3%, 20,3% e 10,2% de participação no mercado (medido em pax.km transportados pagos). Dois anos depois a situação já havia se alterado, a TAM possuía quase 30% do mercado interno, enquanto a Transbrasil e a VASP detinham pouco mais de 10% do mercado cada uma.

Tabela 3. Participação no mercado de transporte aéreo doméstico (% em pax.km transp. pagos), 1998 a julho de 2006

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | jul/2006 |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
| Varig | 46,1 | 45,7 | 44,1 | 40,5 | 39,3 | 33,7 | 31,1 | 26,7 | 3,5 |
| Tam* | 10,2 | 11,3 | 27,2 | 30,7 | 35 | 33,1 | 35,8 | 43,5 | 51,2 |
| Vasp | 23,3 | 21,7 | 14,9 | 14,4 | 12,7 | 12,0 | 8,9 | - | - |
| Transbrasil | 20,3 | 21,3 | 11,6 | 7,8 | - | - | - | - | - |
| Gol | - | - | - | 4,7 | 11,8 | 19,2 | 22,3 | 27,3 | 36,0 |
| Outras | 0,1 | 0,0 | 2,2 | 1,9 | 1,2 | 2,0 | 1,9 | 2,5 | 9,3 |

* Até 1999 a participação da TAM se refere à TAM Meridionais e após este ano à TAM Linhas Aéreas.

Fonte: DAC. Dados comparativos avançados. Diversos anos.

Em 2001, ocorreram novas modificações na estrutura do mercado doméstico brasileiro. A Gol iniciou suas atividades em janeiro e a Transbrasil saiu do mercado em dezembro. Quanto a VARIG, desde 1998, a sua participação no mercado doméstico foi se reduzindo, enquanto as parcelas da TAM e da Gol aumentavam⁵⁹.

⁵⁹ DAC. *Dados comparativos avançados. 2001/2002.*

O ano de 2004 marca novas mudanças no mercado brasileiro de aviação, a VASP se retira do mercado, enquanto a TAM assumiu a liderança do mercado doméstico, como mostra a Tabela 3⁶⁰.

Constata-se que em 1999, o mercado era extremamente concentrado e composto basicamente por uma grande companhia (VARIG) que detinha uma participação significativamente maior do mercado com relação às demais (TAM, VASP, Transbrasil e outras) que, por sua vez, dividiam a parcela restante. A redução da participação da VARIG e o crescimento da TAM e da Gol a partir de 2000 resultaram, em 2004, numa mudança da estrutura de mercado, que passou a ser constituído por três companhias aéreas com participação semelhantes. Nos anos de 2005 e 2006, a crise financeira da VARIG se agravou ao ponto de sofrer intervenção judicial. Em julho de 2006, quando foi a leilão, a participação da VARIG no mercado doméstico era de insignificantes 3,54%. Enquanto isso, a TAM passou a ter 51,2% do mercado nacional e a Gol 36,0%, configurando-se, desta maneira, uma estrutura que se aproxima do duopólio.

No que se refere às linhas aéreas internacionais, a participação da VARIG sempre foi mais significativa, pois, como visto, até 1990 era uma empresa monopolista. Quando houve a liberalização, a VASP e Transbrasil buscaram estabelecer vôos internacionais, entretanto, estas empresas não levaram em conta a lógica econômica, e sim o “glamour” destas operações. Esta estratégia, não se mostrou sustentável ao longo do tempo, fazendo com que estas empresas encerrassem as atividades externas no início da década atual. Estas estratégias equivocadas por parte de seus tradicionais concorrentes contribuíram para a manutenção do poder da VARIG, que em 2005, ainda detinha 78,9% do mercado de rotas internacionais operados por companhias brasileiras.

Com o agravamento da crise, em 2006, a VARIG foi deixando de operar diversas rotas internacionais, chegando à data do leilão com uma participação de apenas 30%. A TAM, por sua vez, passou de 18,9% para 52,6%, no mesmo período. A Gol tinha uma participação de 10,9% deste mercado e a BRA de 6%. Assim, no segmento internacional do transporte aéreo brasileiro, a estrutura de mercado passou do monopólio da VARIG para um oligopólio com destacada liderança da TAM,

⁶⁰ DAC. *Dados comparativos avançados. 2003/2004.*

embora a Gol e a entrante BRA detenham uma parcela significativa do mercado⁶¹. Cabe aqui destacar que o crescimento de participação da TAM, Gol e BRA no mercado internacional se deve muito mais a drástica redução dos vôos operados pela VARIG do que pela ampliação das rotas internacionais oferecidas por estas empresas. Em decorrência deste quadro, observa-se uma crescente participação das companhias aéreas estrangeiras nas rotas destinadas ao Brasil, como veremos adiante.

Tabela 4. Participação no mercado de transporte aéreo internacional (% em pax.km transp. pagos), 1998 a julho de 2006

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | jul/2006 |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
| Varig | 70,3 | 75,2 | 80,0 | 82,1 | 87,4 | 87,9 | 85,4 | 78,9 | 30,0 |
| Tam* | 0,1 | 3,5 | 7,9 | 13,9 | 12,5 | 12,0 | 14,5 | 18,9 | 52,6 |
| Vasp | 22,4 | 16,0 | 5,1 | - | - | - | - | - | - |
| Transbrasil | 7,2 | 5,3 | 7,0 | 3,9 | - | - | - | - | - |
| Gol | - | - | - | - | - | - | 0,1 | 2,2 | 10,9 |
| BRA | - | - | - | - | - | - | - | - | 6,0 |
| Outras | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,5 |

* Até 1999 a participação da TAM se refere à TAM Meridionais e após este ano à TAM Linhas Aéreas. Em 2004, a Gol iniciou as suas atividades no mercado internacional e apresentou 0,05% de participação nesse segmento.

Fonte: DAC. Dados comparativos avançados. Diversos anos.

Empresas Aéreas Nacionais

De acordo com o que foi apresentado, observam-se grandes mudanças na estrutura de mercado, tanto do transporte aéreo nacional, quanto internacional: importantes empresas deixaram de operar, a empresa líder faliu e foi a leilão, pequenas empresas avançaram e companhias entrantes passaram a ocupar um lugar de destaque. Este contexto de mudanças fez com que as companhias aéreas brasileiras passassem a ter características bastante heterogêneas entre si e, desta maneira, devem ser analisadas em separado.

1. TAM LINHAS AÉREAS S.A.

A empresa originária do grupo TAM é a Táxi Aéreo Marília, fundada em 1961 e que ainda hoje permanece como uma empresa independente dentro do grupo TAM⁶². Em 1975, com o objetivo de desenvolver o transporte regional, o governo estabeleceu o SITAR - Sistema

⁶¹ DAC. *Dados comparativos avançados. Diversos anos.*

⁶² A TAM Táxi Aéreo Marília além de ter uma destacada atuação no segmento de táxi aéreo também é a maior revendedora de aviões executivos do país (representante da Cessna).

Integrado de Transporte Aéreo Regional, que dividiu o país em cinco regiões geopolíticas e entregou cada uma delas para ser administrada por uma única empresa. Dentro deste contexto surge, em 1976, a TAM Transportes Aéreos Regionais, que passa a ter exclusividade no transporte aéreo regional da região Centro-Sul, a mais rica do país⁶³. Em 1986, a TAM adquiriu a Votec, empresa regional que operava no Centro-Oeste, e mudou sua denominação para Brasil-Central Linha Aérea Regional.

No ano de 1995, a TAM obteve a concessão para operar nas rotas de alta densidade e a Brasil-Central foi transformada em TAM Transportes Aéreos Meridionais S.A. Em 1996, a TAM adquiriu a antiga LAPSA – Líneas Aéreas Paraguayas S.A., passando-a a denominar TAM - Transportes Aéreos del Mercosur. No ano de 1998, a TAM adquiriu outras duas empresas aéreas, a Itapemirim Transportes Aéreos e a Helisul Linhas Aéreas, ampliando ainda mais sua área de atuação dentro do país. Ainda em 1998, a TAM inaugurou sua primeira rota de longa distância (São Paulo-Miami) e, no ano seguinte, iniciou seus vôos para Paris. Por fim, no ano 2000 a TAM Regional foi incorporada pela TAM Meridional que passou a se denominar TAM Linhas Aéreas. O objetivo desta medida foi se concentrar nas rotas de maior densidade, deixando, aos poucos, de operar o transporte aéreo regional.

A TAM vem obtendo uma expansão contínua desde sua fundação, há 30 anos, baseada na estratégia de oferecer serviços diferenciados a preços competitivos, isto é, busca uma contínua e permanente redução de custos de suas operações, que se reflitam não só na redução das tarifas, mas também na alta qualidade de seu atendimento. Esta estratégia de melhoria contínua somada a crise de seus concorrentes, fez com que, em 2004, ela se tornasse a empresa líder do mercado doméstico.

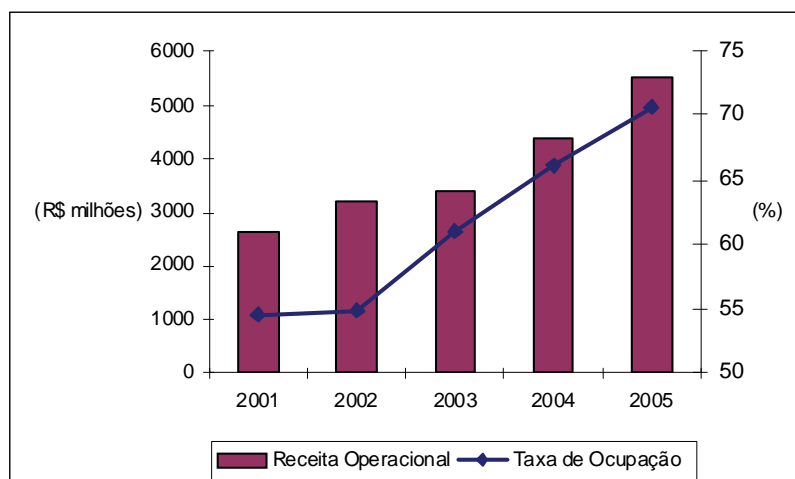
Atualmente com 10,4 mil funcionários, a TAM é a maior companhia aérea brasileira. Ela atende mais de 50% do mercado doméstico, além de possuir alianças com as maiores companhias aéreas regionais⁶⁴. No mercado aéreo internacional atendido pelas empresas brasileiras, a participação da TAM também é superior a 50%. A TAM atende diretamente 11 localidades internacionais, além de fornecer conexões para cidades dentro dos EUA e da França por meio de *code-share* com a American Airlines e com a Air France-KLM, respectivamente.

⁶³ A criação da TAM Regional teve grande apoio da VASP – Viação Aérea de São Paulo, que além de transferir todas as suas aeronaves Bandeirante também subscreveu 33% do capital da empresa recém criada (MINADEO, R.; CUNHA, J.L.T. A Trajetória da TAM. In.: *XXII Encontro da Associação Portuguesa de História Econômica e Social*. Aveiro: 2003, mimeo).

⁶⁴ A TAM possui acordos de compartilhamento de vôos com as maiores empresas aéreas regionais: Total, TRIP, Pantanal e Sete Linhas Aéreas.

Existe ainda um terceiro acordo de *code-share*, com a peruana TACA, que possui destacada atuação na América Central.

Figura 5. TAM – Desempenho operacional e financeiro: Taxa de ocupação das aeronaves (%) e Receita Operacional Líquida (R\$ milhões), 2001-2005.



Fonte: TAM. Relatório Anual, 2005.

A frota da TAM é atualmente composta por 22 antigos Fokker 100, 55 aviões da família Airbus A320⁶⁵, destinados aos vôos domésticos e latino-americanos, e 10 aviões Airbus A330 que operam nas rotas de longa distância⁶⁶. A TAM anunciou recentemente a encomenda de 37 aviões da família Airbus 320, somando-se a outro pedido de 29 Airbus A320 feito pela TAM no ano passado⁶⁷. A opção da TAM pela Airbus ao invés das aeronaves da Embraer, que também estavam na disputa, se deve a dois fatores técnicos. Primeiro, o forte crescimento do mercado doméstico fez com que a companhia optasse por contratar aviões maiores e, segundo, a padronização na utilização das aeronaves reduz os custos operacionais e de manutenção. Ainda com relação à manutenção, cabe destacar que, em 2001, foi inaugurado o Centro Tecnológico da TAM, em São Carlos (SP), sendo este o maior centro de manutenção de aeronaves Airbus da América Latina.

⁶⁵ Estas 55 aeronaves estão distribuídas em 13 A319 (144 assentos) e 42 A320 (174 assentos). (FOLHA ON LINE. TAM recebe novo Airbus e frota chega a 87 aeronaves. Disponível <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro>>. 14 jul. 2006).

⁶⁶ Três desses A330 estavam subarrendados a Etihad Airways (Emirados Árabes Unidos) e estão retornando à companhia (FOLHA ON LINE. TAM recebe novo Airbus e frota chega a 87 aeronaves. Disponível <<http://www.uol.com.br/folha/dinheiro>> 14 jul. 2006).

⁶⁷ (UNIVERSO ON LINE. TAM anuncia compra de 37 aviões Airbus. Disponível <<http://www.uol.com.br>>. 28 jun. 2006).

Em relação às operações no mercado internacional de longa distância a estratégia da TAM tem sido a de uma expansão seletiva, aumentando o número de frequências nas rotas que já opera (Nova York, Miami e Paris), além de buscar novas rotas, como as que serão inauguradas para Londres e Milão⁶⁸. Apesar disto, a curto prazo a companhia não tem condições de operar um conjunto de rotas intercontinentais muito amplo, por isso a estratégia é atender, primeiramente, os destinos de maior densidade como EUA e algumas capitais européias. Contudo, a TAM tem encontrado dificuldades em obter novas frequências internacionais, pois a VARIG tem contado com o apoio de decisões judiciais para que a ANAC não redistribua as rotas que ela não esteja operando.

Para sustentar esta bem sucedida política de expansão, em 2005, a TAM S.A. (empresa *holding* do grupo TAM⁶⁹) realizou uma oferta pública de ações, passando a ter seus papéis negociados na Bovespa e na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE). Desde o seu lançamento, em junho de 2005, as ações da TAM valorizaram cerca de 40 p.p. acima do Ibovespa no mesmo período, desta forma a TAM está expandindo o seu sucesso empresarial também para o mercado financeiro. Com a abertura de capital, a TAM S.A. passou a ter 44,7% do capital total no *free float*, enquanto o restante de suas ações, aqui incluídas todas as ações ordinárias, continuam sob controle de *holdings* familiares. Apesar de ser controlada por *holdings* familiares a gestão da TAM é altamente profissionalizada.

2. GOL – LINHAS AÉREAS INTELIGENTES

A Gol é uma empresa nova, que iniciou suas operações em janeiro de 2001, com apenas seis aeronaves Boeing 737-300, e apenas cinco anos depois ela se tornou a segunda maior companhia aérea nacional, com 36% do mercado doméstico⁷⁰ e com uma crescente participação no mercado sul-americano. Com sede em São Paulo, a Gol emprega aproximadamente 5.400 funcionários.

⁶⁸ Dentro desta estratégia de expansão gradual no mercado internacional, a TAM também encomendou 10 aviões Airbus A350-900, aviões que estão na fase de projeto e somente começarão a ser entregues a partir de 2012 (FOLHA ON LINE. TAM compra 10 aviões da Airbus para reforçar linhas internacionais. Disponível <<http://www.uol.com.br/folha/dinheiro>>. 21 dez. 2005).

⁶⁹ O grupo TAM é composto por diversas empresas além da TAM Linhas Aéreas: TAM Mercosul (empresa Aérea Paraguaia), TAM Express (cargas expressas), TAM – Táxi Aéreo Marília e TAM Viagens (operadora de turismo).

⁷⁰ Atualmente, a Gol é a única empresa aérea que voa para todas as capitais brasileiras (VALOR 1000 – Maiores Empresas. Valor Econômico, São Paulo, 2005, p.244).

Esta posição de destaque da Gol na aviação civil brasileira é resultado de uma bem sucedida estratégia empresarial, que esteve centrada no conceito *low-cost, low-fare* (baixo custo, baixa tarifa)⁷¹. Para atingir baixos custos a Gol estabeleceu uma estrutura enxuta baseada em alta tecnologia, serviços simples e eficientes, além da padronização da frota.

Em relação à tecnologia, a Gol revolucionou o mercado brasileiro de vendas de passagens aéreas ao estabelecer as vendas *on-line* e eliminar a emissão do bilhete tradicional, o que barateou os custos da companhia e simplificou o acesso dos passageiros. Atualmente, mais de 80% das passagens da Gol são adquiridas através da internet⁷². Além disso, a Gol tem investido em softwares de comunicação ativa com passageiros e no *Virtual Private Network*, uma rede de comunicação internacional de baixo custo. A Gol já nasceu na “era da internet” e buscou estruturar todas as suas operações dentro da nova tecnologia, sendo esta uma importante vantagem competitiva da empresa frente aos seus concorrentes.

Quanto à frota de aeronaves, como visto, a Gol iniciou suas operações com apenas seis Boeing 737-300. Atualmente, a frota da Gol é composta por 50 aeronaves, sendo 38 novíssimos Boeing 737-700 e 800, além de uma dúzia de Boeing 737-300⁷³. No final de 2005, a Gol realizou a maior encomenda da história da aviação civil brasileira, tendo firmado um contrato de compra com a Boeing que consiste em 101 aeronaves 737-800 Nova Geração⁷⁴, 65 das quais foram pedidos firmes e 36 foram opções de compra para serem entregues até 2012. Com este contrato, a Gol passará a ter um das mais modernas e padronizadas⁷⁵ frotas do mundo. Além disso, a Gol está concluindo a instalação de um moderno Centro de Manutenção de Aeronaves no

⁷¹ Em 2006, a Gol foi escolhida pela conceituada revista *Aviation Week*, como a companhia aérea mais eficiente do mundo (ATTUCH, L. Nas Asas da Gol. *Isto É – Dinheiro*, São Paulo, n.467, , p.61-63, 30 ago. 2006).

⁷² A Gol registrou o maior volume de *e-commerce* no Brasil em 2005 (GOL. *Relatório Anual*, 2005, p.23-24).

⁷³ GAZETA MERCANTIL. Com 62 aviões, oferta da Gol crescerá 45%. *Gazeta Mercantil*. São Paulo, 24 jul. 2006.

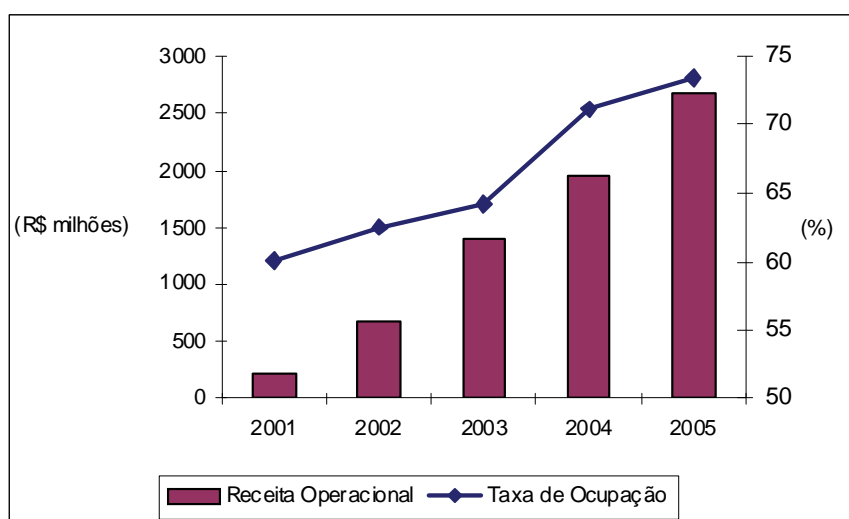
⁷⁴ As novas aeronaves da frota própria da Companhia serão equipadas com o sistema de *winglets* que permite uma redução nos custos com combustível e manutenção, além de melhorar significativamente o desempenho das aeronaves durante pousos e decolagens em pistas curtas, como o aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e Congonhas, em São Paulo (GOL. *Relatório Anual*, 2005, p.20).

⁷⁵ O fato de ter uma frota homogênea faz com que os custos de estoque da Gol sejam reduzidos, uma vez que isso resulta na diminuição do estoque de peças necessárias a manutenção e na redução da necessidade de treinar seus pilotos para operarem diferentes tipos de aeronaves.

aeroporto de Cofins (MG), o que permitirá uma redução significativa nos custos de manutenção.

A Gol foi a primeira empresa a trazer o conceito de *low-cost* para a aviação brasileira, isto também se refletiu na simplificação dos serviços de bordo, que passou a ser bem aceita pelo público demandante, principalmente pelo fato de se refletir em tarifas aéreas mais acessíveis (*low-fare*).

Figura 6. Gol – Desempenho operacional e financeiro: Taxa de ocupação das aeronaves (%) e Receita Operacional Líquida (R\$ milhões), 2001-2005.



Fonte: Gol. Relatório Anual, 2005.

A estratégia de sucesso também foi acompanhada pela abertura de capital da Gol. Em junho de 2004, a empresa passou a negociar suas ações no mercado. Com isto, os acionistas minoritários passaram a controlar 26% do capital total da empresa, sendo que 88% do *free float* é negociado na forma de ADRs na Bolsa de Nova York e o restante na Bovespa⁷⁶. Entretanto, a Gol é controlada pela *holding* Aeropar Participações S.A.⁷⁷ que detêm 72% do capital total e 100% das ações ordinárias. Cabe destacar que a abertura de capital da Gol não apenas refletiu os êxitos de suas

⁷⁶ As ações da GOL são listadas no Nível 2 de Governança Corporativa da Bovespa, e além disso a empresa estendeu o direito de 100% de *tag along* a todos os acionistas preferenciais.

⁷⁷ A Gol nasceu de um dos maiores grupos de transporte rodoviário do Brasil: o Grupo Áurea, que possui participação em diversas empresas rodoviárias.

estratégias empresariais, como também foi uma estratégia de captação de recursos e de valorização patrimonial muito bem sucedida⁷⁸.

Também em 2004, a Gol passou a operar sua primeira rota internacional, rota São Paulo-Buenos Aires e atualmente ela voa também para o Uruguai, Bolívia e Paraguai, além de ter obtido autorização da ANAC para voar ao Chile e ao Peru. A Gol também está participando de uma *joint-venture* no México para constituição de uma empresa aérea de baixos custos nos moldes da Gol⁷⁹. Por fim, cabe destacar que a Gol possui um acordo de *code-share* com a empresa panamenha Copa Airlines, atendendo com isto a América Central. Constatou-se que a Gol está buscando se consolidar no mercado latino americano, mas, até o momento, não tem demonstrado interesse em assumir rotas internacionais de longa distância como Europa e América do Norte. Segundo seu presidente “*A parti de agora, a parte mais significativa do nosso crescimento virá do aumento de frequência de vôos entre as mesmas cidades em que já operamos*”⁸⁰.

3. VARIG S.A.

Inicialmente é importante se diferenciar a antiga VARIG, que era a maior e mais tradicional companhia aérea brasileira, da atual VARIG, que surge do leilão dos ativos que restaram da antiga empresa. Com exceção de poucas rotas e de algumas aeronaves da antiga companhia, e obviamente da marca VARIG, o que temos hoje é uma nova empresa.

A antiga VARIG surgiu em 1927, operando a linha Porto Alegre-Pelotas-Rio Grande, uma das primeiras linhas aéreas regulares do país. Ao longo dos anos a empresa foi se expandindo e na década de 60 se consolidou na liderança da indústria da aviação civil brasileira. Ainda nesta década, a VARIG assumiu as rotas internacionais de outras duas companhias aéreas que deixaram de existir, a Panair do Brasil e a Real, se tornando, a partir disto, a única companhia aérea brasileira a

⁷⁸ Desde a abertura do capital até o final de 2005, as ações da Gol valorizaram 150,3%, índice 89,6 pontos percentuais superior ao índice Ibovespa no mesmo período. Seguindo a mesma linha, as ADRs, negociadas na NYSE, tiveram valorização de 231,9%, enquanto o Índice Dow Jones valorizou apenas 2,3% no período (GOL. Relatório Anual. 2005, p.30).

⁷⁹ Em 2005 a Gol anunciou a intenção de investir US\$ 19 milhões para criar uma empresa aérea de baixo custo no México, na qual a Gol teria 25% do capital votante e 47,6% do capital total. O restante da participação seria de investidores mexicanos. Contudo, o projeto ainda não avançou.

⁸⁰ VALOR 1000 – Maiores Empresas. *Valor Econômico*, São Paulo, 2005, p.244-246.

realizar vôos internacionais. Este monopólio das rotas internacionais permaneceu até 1990, quando se iniciou a desregulamentação do mercado aéreo nacional. Neste mesmo ano, a VARIG começou a apresentar os primeiros prejuízos, que se agravaram ao longo dos anos.

Durante a década de 90, a VARIG passou a enfrentar uma maior pressão da concorrência. Ao longo da década, a TAM, se transformou na sua principal competidora no mercado nacional. Esta concorrência se ampliou ainda mais, em 2001, com a entrada em operação da Gol, a primeira empresa *low-cost, low-fare* do país. Estes novos e ágeis competidores, juntamente com perdas geradas pelo congelamento das tarifas aéreas nas décadas de 80 e 90, e somados a má administração⁸¹, explicam a derrocada financeira da antiga VARIG. Apesar disto, em 2002, a VARIG ainda permanecia como a maior empresa aérea brasileira tanto em vôos internacionais como no mercado doméstico de aviação.

No começo de 2003, buscou-se promover uma fusão entre a VARIG e a TAM numa tentativa de reduzir os custos operacionais do setor, que ainda sofria os reflexos da crise deflagrada pelos ataques terroristas de 2001. As duas empresas chegaram a estabelecer um acordo de *code-share*, mas o projeto não foi adiante e as empresas desfizeram a união. O prejuízo maior ficou com a VARIG, que continuou a perder mercado para seus concorrentes, fazendo com que, em 2004, a TAM passasse a liderar em vôos domésticos. No ano seguinte, a VARIG perdeu o posto de segunda maior empresa em tráfego nacional para a Gol, explicitando ainda mais a crise da companhia.

A VARIG iniciou o ano de 2006 com dívidas estimadas em mais de R\$ 7 bilhões e passando a enfrentar a ameaça de ter a falência decretada pela Justiça a qualquer momento, mas ganhou sobrevida com a aprovação de seu pedido de recuperação judicial. O plano de recuperação da VARIG dividiu a empresa em duas, a chamada “VARIG Antiga”, que herdou as dívidas⁸² e a “VARIG Operacional”, que ficou com uma frota de treze aviões, o direito de uso da marca VARIG e suas rotas

⁸¹ A má administração exercida pela controladora da antiga VARIG, a FRB – Fundação Ruben Berta (fundação dos funcionários da própria VARIG), é considerada um dos principais motivos da derrocada da tradicional companhia aérea.

⁸² A “VARIG Antiga”, que permaneceu em recuperação judicial, também ficou com um avião para operar uma rota entre São Paulo e o nordeste do Brasil, e com a propriedade de todos os imóveis da companhia, inclusive os hangares.

nacionais e internacionais. Em julho de 2006, a parte operacional foi arrematada em leilão pela VARIGLog, sua antiga subsidiária de carga, por R\$ 52,8 milhões⁸³.

A aquisição da “VARIG Operacional” pela VARIGLog sofreu várias críticas pelo fato do leilão não ter levado em conta importantes aspectos legais e financeiros da operação. Primeiramente, a VARIGLog é controlada pela Volo do Brasil, uma *holding* formada pelo fundo de investimentos norte-americano Mattlin Patterson e por investidores brasileiros, não havendo “clareza” de que a participação do capital estrangeiro está restrita a 20% do capital total. Segundo, a administradora judicial da VARIG, a consultoria Deloitte, havia desaprovado a proposta feita pela VARIGLog, mostrando com argumentos técnicos que a falência seria uma alternativa mais vantajosa para os credores do que a proposta da VARIGLog⁸⁴, parecer que somente foi alterado depois de uma intensa negociação com o judiciário e com a própria VARIGLog⁸⁵. Por fim, a maioria dos credores também se mostrou insatisfeita com a solução dada, rejeitando o novo plano de recuperação da empresa, solução que somente foi revertida depois que a justiça anulou os votos contrários à proposta da VARIGLog apresentados por empresas de *leasing* ligadas à GE Capital⁸⁶.

Além disso, como a solução se arrastou por muito tempo, a participação de mercado da VARIG reduziu-se drasticamente, havendo o cancelamento da maioria dos seus vôos, implicando em graves problemas para os passageiros, e também para a imagem do país no exterior, já que a participação da VARIG em rotas internacionais ainda era predominante entre as empresas brasileiras.

A VARIG atual opera um número restrito de rotas domésticas, buscando ligar as grandes capitais, além de atender apenas três destinos internacionais: Buenos Aires, Caracas e Frankfurt. Para isto está operando uma frota de apenas 10 aeronaves, sendo três MD-11 para vôos internacionais e sete Boeing 737-300 para vôos domésticos e na América do Sul. Entretanto, apesar de sua restrita capacidade de operação, a VARIG não abriu mão de suas rotas, impedindo que a ANAC pudesse redistribuí-las entre as

⁸³ Além disso, a VARIGLog se comprometeu a investir na nova VARIG US\$ 75 milhões após a homologação da venda (LAGE, J. *Preço mínimo do leilão da VARIG cai 81%*. FOLHA ON LINE: Disponível <<http://www.uol.com.br>>. 11 jul. 2006).

⁸⁴ GRABOIS, A.P. *Para Deloitte, falência da VARIG é mais vantajosa para credores do que proposta da VARIGLog*. Valor On Line: Disponível <<http://www.valoronline.com.br>>. 07 jul. 2006.

⁸⁵ LUNA, D. *Justiça aceita proposta da VARIGLog pela VARIG*. UOL: Disponível <<http://www.uol.com.br>>. 11 jul. 2006.

⁸⁶ LAGE, J. *Justiça anula votos da GE e marca leilão para o dia 20*. FOLHA ON LINE: Disponível <<http://www.uol.com.br>>. 18 jul. 2006.

demais empresas⁸⁷. Esta estratégia de tentar impedir que os concorrentes ampliem sua participação no mercado tem se mostrado prejudicial ao país, pois tem impedido a ampliação da oferta de vôos, principalmente nas rotas internacionais.

4. BRA TRANSPORTES AÉREOS

A BRA – Brasil Rodo-Aéreo, foi fundada em 1999, operando inicialmente vôos fretados de São Paulo (sede) para o Nordeste, com uma aeronave Airbus A310 subarrendada da Passaredo. A partir de 2001, mudou o nome para BRA Transportes Aéreos e passou a adquirir aeronaves Boeing 737, modelos 300 e 400. Desde então a empresa apresentou uma vigorosa expansão de suas rotas aéreas e do número de passageiros transportados, devido a estratégia de somente operar vôos fretados. Por utilizar o sistema de fretamento, a empresa tinha a prerrogativa de atrasar vôos ou mesmo de cancelá-los, remanejando os passageiros para outros vôos, o que permitia operar seus aviões apenas com uma lotação razoável. Devido a esta estratégia, a BRA podia oferecer passagens aéreas a preços bem mais baixos que de seus concorrentes⁸⁸, o que permitiu ampliar sua participação no mercado doméstico e mesmo internacional. A partir de 2005, devido as exigências do DAC, a BRA tornou-se uma empresa aérea de vôos regulares, mas 30% de seus vôos ainda são fretados, principalmente nas rotas internacionais. A BRA voa regularmente para 33 cidades brasileiras e duas européias, Lisboa e Madri, sendo atualmente a única companhia aérea nacional a operar estas importantes rotas internacionais.

A trajetória da BRA é um acaso ímpar na indústria da aviação civil brasileira, pois ela foi criada por uma operadora de turismo com a finalidade de atender sua própria demanda. Segundo seu diretor “*a BRA surgiu num momento em que a PanExpress – operadora de turismo - necessitava de um avião para continuar sua programação de vôos fretados e na época as companhias aéreas estabelecidas não dispunham de aeronaves*”⁸⁹. Atualmente, o grupo PanExpress possui mais de 2,5 mil funcionários e, além da BRA Transportes Aéreos, é constituído pela rede hoteleira

⁸⁷ De acordo com a lei de recuperação judicial a VARIG tem o prazo de 30 dias para informar as frequências que irá cumprir no mercado doméstico após a homologação da venda da companhia, e no caso dos vôos internacionais, o prazo é de 180 dias.

⁸⁸ Os usuários chegavam a pagar uma tarifa até 50% mais barata que em outras companhias (PORTAL AVIAÇÃO BRASIL. *Governo pressiona BRA a acabar com vôos fretados*. Disponível <http://www.aviacaobrasil.com.br/noticias>. 13 jan. 2005).

HWF com 11 hotéis no Nordeste, pela operadora de turismo PNX Travel com mais de 150 pontos de vendas no Brasil, por uma empresa de transporte rodoviário de turismo e empresas de suporte de aviação (*catering* – alimentação e *handling* - operação). A existência de um conglomerado turístico, como a BRA, apesar de ser exceção no Brasil é uma estratégia utilizada por diversos grupos, particularmente na Europa⁹⁰. O atendimento da BRA é voltado para atender os turistas de sua própria agência, e isto é corroborado pelo fato de até a presente data as suas passagens aéreas somente serem vendidas em agências, não utilizando a internet como instrumento de vendas.

A BRA possui atualmente uma significativa participação no mercado brasileiro, de aproximadamente 4% do mercado doméstico e de 6% do mercado internacional ocupado pelas empresas brasileiras. Para isto ela opera uma frota de 11 aeronaves, sendo nove aviões Boeing 737, para 150-180 passageiros, e dois aviões Boeing 767-300, para vôos internacionais, com capacidade para 250 passageiros. Segundo entrevista concedida pelos seus diretores a empresa possui um plano de expansão extremamente ambicioso, “*a intenção da empresa é de até o final de 2009 estar com uma frota de mais de 70 aeronaves*”⁹¹.

5. OCEANAIR

A OceanAir foi criada em 1998, como empresa de táxi aéreo para prestar serviços a empresas do setor do petróleo, na Bacia de Campos (RJ). No ano de 2002, passou a operar linhas regionais assumindo boa parte das rotas que antes eram ocupadas pela Rio-Sul. No ano de 2006, a OceanAir passou a operar rotas que ligavam grandes centros, do Rio Grande do Sul ao Nordeste. Desta forma, a OceanAir se tornou uma companhia aérea de vôos nacionais que também opera alguns vôos regionais.

Com sede em São Paulo, a OceanAir pertence ao grupo nacional Synergy que, em 2005, faturou US\$ 1,3 bilhão com atuação destacada no setor de petróleo. Nos últimos anos, o grupo Synergy tem ampliado sua atuação no transporte aéreo, tendo

⁸⁹ Entrevista concedida ao Brasilturis, pelo Sr. Humberto Folegatti, diretor-proprietário da BRA (PORTAL BRASILTURIS. *BRA - Entrevista*. Disponível <<http://www.bj.inf.br>>. 06 jul. 2006).

⁹⁰ Um exemplo é a TUI, maior operadora turística da Alemanha, com um faturamento de 19,3 bilhões de euros, em 2003 (ver nota técnica das operadoras de turismo).

⁹¹ Entrevista concedida ao Brasilturis, pelo Sr. Humberto Folegatti, diretor-proprietário da BRA (PORTAL BRASILTURIS. *BRA - Entrevista*. Disponível <<http://www.bj.inf.br>>. 06 jul. 2006).

adquirido três outras companhias aéreas na América Latina: a colombiana Avianca, a equatoriana VipSA e a Wyra Peru, que juntamente com a OceanAir fazem parte da Synergy Aerospace. Entre estas aquisições destaca-se a da Avianca, em 2004⁹², que é a maior e mais tradicional companhia aérea colombiana operando nas principais rotas domésticas, além de voar para 15 países da América Latina, América do Norte e Europa⁹³. A partir disto, o grupo Synergy está buscando integrar todas as suas empresas de transporte aéreo, tendo a Avianca como base.

Com relação à frota de aeronaves, a OceanAir opera atualmente sete aviões EMB-120 Brasília e três turbohélices Fokker 50, fora três que deverão chegar da Avianca. Além disso, a OceanAir está recebendo 10 aeronaves Mk-28 (Fokker 100) adquiridas da American Airlines⁹⁴. O recebimento destas novas aeronaves foi o que permitiu a OceanAir deixar de ser uma empresa regional para operar vôos de média e longa distância, disputando o mercado de baixo custo com as empresas aéreas nacionais Gol e BRA. Além dos Mk-28, a OceanAir está buscando no mercado a aquisição de aeronaves Boeing 757 e 767, para dar início as suas operações internacionais⁹⁵.

6. WEBJET LINHAS AÉREAS

A WebJet Linhas Aéreas, com sede no Rio de Janeiro, foi lançada em julho de 2005, sendo a segunda empresa brasileira regular a operar no conceito *low cost, low fare*. Em novembro de 2005, a empresa que opera uma única aeronave Boeing 737-300, cancelou temporariamente seus vôos. Além do pequeno porte da empresa, esta interrupção de atividade foi consequência de uma guerra tarifária deflagrada pelas outras grandes empresas aéreas domésticas.

Em 17 de janeiro de 2006, foi anunciada a venda da companhia a uma associação de empresas de ônibus ligadas ao setor de turismo, o Grupo Águia e Grupo

⁹² Em março de 2004, foi adquirido 75% do capital da Avianca por US\$ 64 milhões, sendo o restante adquirido em outubro de 2005, por US\$ 23 milhões.

⁹³ A Avianca que foi fundada em 1919 possui atualmente 35 aeronaves: Boeing modelos 757 e 767, MD 83 e Fokker 50.

⁹⁴ Na realidade, o grupo Synergy comprou 29 Mk-28 da American Airlines, mas apenas 10 destas aeronaves virão para a OceanAir, as demais serão distribuídas pelas outras companhias aéreas sul-americanas de sua propriedade. Cabe destacar que dos 10 aviões Mk-28 destinados à OceanAir, seis deles já haviam sido entregues até julho de 2006.

Jacob Filho⁹⁶, além da participação de alguns investidores estrangeiros anônimos. Isto permitiu que em fevereiro de 2006 os vôos fossem retomados, e atualmente ela voa para as cidades de Porto Alegre, Curitiba, Salvador e Rio de Janeiro (Aeroporto Internacional do Galeão), com sua única aeronave Boeing 737.

Análise e Perspectivas para o Transporte Aéreo Nacional

A indústria do transporte aéreo nacional nos últimos anos foi caracterizada pelo seu elevado dinamismo. A aviação de “glamour” deixou de existir nos anos 90, como dito por um dos diretores da TAM, “*acabou a poesia, apenas as empresas que buscavam gerir seus negócios dentro da lógica competitiva sobreviveram*”⁹⁷. As empresas tradicionais, que eram os principais *players* dos anos 70 e 80, não acompanharam as mudanças dos anos 90 que instituíram uma efetiva concorrência no mercado aéreo nacional e também internacional.

Dentro desta lógica observa-se que, enquanto algumas empresas estavam quebrando, outras estavam surgindo: quando a Transbrasil estava quebrando a TAM estava em condições de ocupar seu lugar no mercado doméstico. Quando a Vasp saiu do mercado a Gol começou a operar, e agora a TAM e a Gol estão assumindo a parcela do mercado nacional antes ocupada pela VARIG.

As novas líderes do mercado, TAM e Gol, operam dentro de um alto nível de governança corporativa. Apesar do capital familiar ainda ser majoritário, ambas as empresas adotaram estruturas de gestão profissionalizadas e com foco na rentabilidade, no lucro. Este elevado grau de governança se refletiu na recente abertura de capital realizada pelas duas empresas, cujas ações têm apresentado uma excelente valorização. O lançamento de ações no mercado não apenas serviu para

⁹⁵ Recentemente, a ANAC autorizou a OceanAir a voar para Lima (Peru), Lagos (Nigéria) e Johannesburgo (África do Sul) (AVIAÇÃO BRASIL. *OceanAir vai voar para a África do Sul*. Disponível <<http://www.aviacaobrasil.com.br>>. 24 ago. 2006).

⁹⁶ O Grupo Águia, presidido por Wagner Abrahão, tem várias empresas ligadas ao setor de viagens, como a Stella Barros (nome fantasia da Assetur), Top Service (logística de viagens), Synergy (viagens corporativas), Pallas (turismo esportivo), Planeta Brasil (turismo receptivo) e Gap One, que consolida passagens aéreas para as agências de viagens. Já o Grupo Jacob Filho possui mais de 20 empresas de ônibus espalhadas pelo país. Entre as empresas do grupo estão a Util - União Transporte Interestadual de Luxo, o Expresso Guanabara e a Viação Normandy. Em comum com o Águia, o Grupo Jacob Filho também está na operação de turismo, com a Urbi et Orbi. (FOLHA ON LINE. *WebJet é vendida para empresas de ônibus e agentes de viagem*. Disponível <<http://www.uol.com.br/folha/dinheiro>>. 17 jan. 2006).

obter recursos de baixo custo para os novos investimentos, como também permitiu a valorização do patrimônio destas empresas. Em contrapartida, com a abertura de capital a necessidade de se gerar lucro/valor para os acionistas passa a ser crucial, forçando ainda mais as melhorias na governança das empresas.

Desta maneira, constata-se que o duopólio é resultado da competência destas duas empresas e não uma imposição externa, como foi o “monopólio” da VARIG nos anos 70 e 80. O fato de existir um duopólio no mercado de aviação doméstica não implica na diminuição da concorrência, ao contrário, o duopólio surgiu devido a capacidade competitiva destas duas empresas, que continuam apresentando uma elevada rivalidade entre si. Além do que, este é um setor intensivo em capital e em tecnologia, um setor onde a competitividade está diretamente relacionada ao tamanho da empresa.

A concentração do mercado é inerente ao setor, que comporta poucas empresas para ter viabilidade econômica (adequação da demanda à oferta, com o intuito de aumentar as taxas de ocupação e reduzir os custos). Entretanto, o duopólio não se tornará prejudicial desde que este mercado seja efetivamente contestável, isto é, um mercado que se mantenha sujeito a competição potencial de novas empresas⁹⁷. Mesmo com poucas empresas, o mercado de transporte aéreo nacional será economicamente eficiente, desde que se mantenha aberto a entrada de novos competidores. Apesar das barreiras à entrada (elevados custos fixos e grandes economias de escala), como visto no tópico anterior, novas empresas estão começando a operar no mercado aéreo nacional: OceanAir, BRA e a WebJet.

A OceanAir é a mais nova competidora na aviação civil de âmbito nacional. De certa maneira, esta empresa está seguindo os passos da TAM, iniciou suas atividades como uma empresa de táxi aéreo, depois foi para a aviação regional e, a partir deste ano, começou a operar vôos domésticos nas rotas de alta densidade. Além disso, esta empresa apresenta duas outras vantagens competitivas: primeiro, é a única empresa aérea que pertence a um grande grupo econômico, o Synergy, que tem destacada atuação no setor de petróleo; segundo, a Synergy Aerospace, que congrega as atividades de transporte aéreo do grupo, tem uma atuação mais destacada no exterior do que no Brasil, controlando a maior empresa aérea colombiana, a Avianca.

⁹⁷ Entrevista concedida em 25 de julho de 2006, pelo Sr. Paulo Castello Branco, Diretor de Assuntos Institucionais da TAM.

⁹⁸ FARINA, E. A. *A teoria dos mercados contestáveis e a teoria da organização industrial: um artigo-resenha*. São Paulo: Estudos Econômicos, v. 20, n. 1, p. 5-28, jan./abr. 1990.

Estas duas vantagens poderão alavancar a atuação da OceanAir, fazendo com ela conquiste uma significativa participação no mercado interno.

Outra empresa que está conquistando uma parcela crescente do mercado nacional é a BRA. Esta empresa tem destacadas vantagens e desvantagens competitivas. Quanto às vantagens, destaca-se o fato desta ser a única empresa aérea brasileira que faz parte de um grupo integrado de turismo, sendo este um nicho de operação que está crescendo com grande intensidade, principalmente em alguns países europeus. Desta maneira, a BRA não segue a lógica das demais companhias aéreas e sim de um grupo turístico que utiliza suas aeronaves para atender, prioritariamente, seus clientes. Se por um lado, existe a garantia de clientes cativos, por outro, restringe as operações da empresa a um nicho muito específico. Outra importante desvantagem é que esta empresa cresceu devido à utilização de vôos fretados⁹⁹, e desde 2005, a BRA está tendo que operar como uma empresa de vôos regulares. Desta maneira, a empresa terá que readequar suas estratégias para poder avançar no mercado de vôos nacionais.

A WebJet se encontra numa situação muito mais delicada, pois opera com uma única aeronave. Entretanto, no início de 2006 ela foi adquirida por dois grupos ligados ao setor de turismo, e a expectativa é que a WebJet passe a ser a operadora aérea destes grupos, obtendo “clientes cativos” como a BRA. Mas até o presente, os novos controladores não realizaram os investimentos necessários para que esta empresa possa fortalecer sua posição no mercado de transporte aéreo nacional.

Por fim, o caso da nova VARIG, que está operando apenas as rotas mais rentáveis da “Antiga VARIG”, além de não ceder as rotas que não opera. O argumento da empresa para não redistribuir suas rotas é que estas foram adquiridas em leilão, juntamente com os demais ativos da empresa, e que, em breve, ela voltará a utilizá-las. Entretanto, logo após o leilão de aquisição. O novo controlador suspendeu todos os vôos nacionais e internacionais da VARG, buscando permanecer apenas com a ponte aérea, que passaria de 10 para 36 frequências. Mas a intervenção da ANAC impediu que esta estratégia fosse efetivada e, atualmente, a empresa opera uma dezena de rotas ligando as principais capitais do país.

⁹⁹ Como visto anteriormente, por utilizar o sistema de fretamento, a empresa tinha a prerrogativa de atrasar vôos ou mesmo de cancelá-los, remanejando os passageiros para outros vôos, o que permitia operar seus aviões apenas com uma lotação razoável.

Ao se analisar o caso de algumas empresas entrantes, particularmente da nova VARIG, observa-se uma outra face do transporte aéreo nacional. Isto é, se deve evitar que as empresas adotem estratégias oportunistas em nome da ampliação da concorrência e do enfrentamento do duopólio hoje em vigor.

O setor deve buscar uma maior agilidade da regulação, com critérios claros de atuação, de modo que em uma situação de crise o mercado possa se adaptar rapidamente, sem prejuízo dos consumidores. Nesse sentido, é imprescindível garantir que as decisões da ANAC tenham velocidade, efetividade e credibilidade. Além disso, uma vez que a concentração do mercado é inerente ao setor, principalmente na atual estrutura de duopólio, os órgãos de defesa da concorrência devem acompanhar atentamente as companhias aéreas e intervir no caso de constatação de práticas anticompetitivas.

Figura 7. Brasil - Empresas de Transporte Aéreo Nacional: Caracterização das Empresas, 2006.

| Cias Aéreas Regionais | Caracterização | | Rotas | | | Frota | |
|-----------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------------|--|---|--|--------------------|
| | Início das operações | Origem | Nacionais (N° de localidades) | Internacionais (N° de localidades) | Code-share | Aeronaves (n°) | Idade Média (anos) |
| TAM | 1976 | Táxi aéreo | 48 | América do Sul (8) EUA (Nova York e Miami) Europa (Paris, Londres* e Milão*) | Air France American Airlines TACA Regionais | Airbus A320 (55) + (66)* Airbus A330 (10) Airbus A350 (10)* Fokker 100 (22) | 6 |
| Gol | 2001 | Transporte Rodoviário | 43 | América do Sul (8) | Copa Regionais | Boeing 737 (50) + (101)* | 5 |
| VARIG | 1927 | Pilotos | 7 | América do Sul (2) Europa (Frankfurt) | (1) | Boeing 737 (7) MD-11 (3) | 20 |
| OceanAir ² | 1998 | Táxi aéreo | 29 | América do Sul (1*) África (Lagos* e Johannesburgo*) | Avianca | Fokker Mk-28 (10)* Fokker 50 (3) Brasília (7) | 17 |
| BRA | 1999 | Operadora de Turismo | 28 | Europa (Lisboa e Madri) | – | Boeing 737 (9) Boeing 767 (2) | 16 |
| WebJet | 2005 | Investidores | 6 | – | – | Boeing 737 (1) | 14 |

* Rotas já autorizadas pelo DAC e Aeronaves já encomendadas.

(1) A Antiga VARIG era membro da Star Alliance.

2. A partir de 2006 a OceanAir passa a ser considerada como uma companhia aérea de âmbito nacional.

Fonte: Elaboração própria a partir de diversas fontes de dados.

Apesar das grandes mudanças ocorridas neste mercado, com a entrada e saída de diversas empresas, com a estruturação de um duopólio, pode-se concluir que o mercado aéreo de âmbito nacional continua sendo bem atendido pelas empresas existentes. A estrutura de oferta não é um fator de entrave ao desenvolvimento do turismo nacional, ao contrário, pode se tornar num dos pólos catalisadores do turismo no Brasil.

Análise e Perspectivas para o Transporte Aéreo Internacional

A análise do transporte aéreo internacional realizado por empresas brasileiras deve ser dividida em duas partes: os vôos realizados para a América Latina, em particular para a América do Sul, e os vôos de longa distância, também chamados de intercontinentais, que incluem as rotas para a América do Norte e demais Continentes.

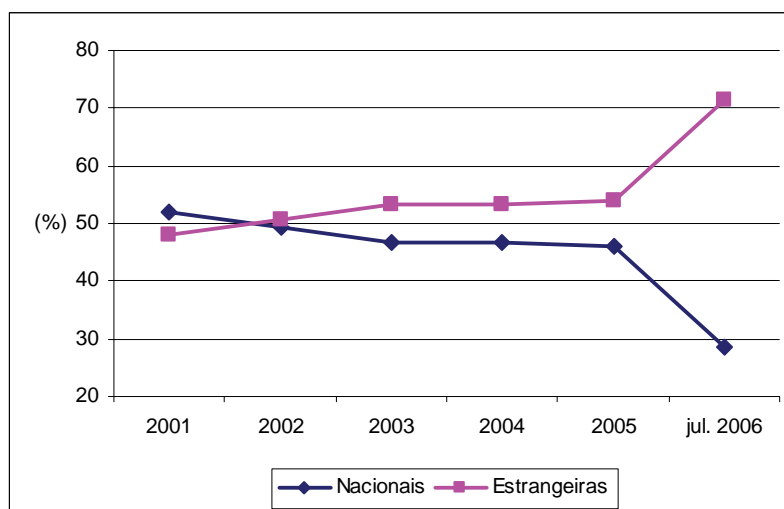
Em relação à América do Sul, a situação é muito semelhante ao do mercado interno, isto é, quando a VARIG sofreu a intervenção judicial, quase todas as rotas já estavam sendo atendidas pela TAM e pela Gol. Estas duas grandes companhias nacionais consideram o mercado sul americano como uma extensão de suas rotas domésticas, pois as distâncias são semelhantes as das grandes rotas nacionais e, assim, as aeronaves utilizadas são as mesmas. Pode-se afirmar que a conquista do mercado sul americano foi e continua sendo o primeiro passo para a internacionalização das companhias aéreas nacionais.

Cabe também destacar que a concorrência oferecida pelas demais empresas aéreas sul americanas é muito pequena. A quase totalidade delas eram empresas estatais em crise, que na década de 90, foram privatizadas, sendo muitas delas adquiridas pelas companhias aéreas brasileiras: Pluna do Uruguai (VARIG), LAB - Lloyd Aéreo Boliviano (VASP), Ecuatoriana de Aviación (VASP), LAPSA – Líneas Aéreas Paraguayas S.A. (TAM) e Avianca (OceanAir). Com relação ao mercado da América Central, tanto a TAM quanto a Gol, possuem acordos de *code-share* para atender estes destinos, além disso, a Gol também está participando da criação de uma empresa *low cost* no México.

Com relação às rotas de longa distância, particularmente América do Norte e Europa, a situação das empresas brasileiras ainda é bastante crítica. A oferta de vôos ao exterior pelas companhias aéreas brasileiras caiu cerca de 45% ante o mesmo mês do ano passado¹⁰⁰. Isto se deve fundamentalmente a saída da VARIG da quase totalidade dos seus destinos internacionais, só a oferta desta empresa caiu 76%¹⁰¹. Levando-se em conta que a VARIG possuía, em 2005, quase 80% do mercado internacional, a crise desta empresa se refletiu diretamente neste segmento. Em suma,

a ampliação de rotas e frequências por parte das outras empresas não foi suficiente para compensar a saída da VARIG, levando a diminuição da oferta e a elevação das tarifas, prejudicando não apenas os turistas brasileiros que buscam o exterior, mas também os estrangeiros que desejam vir ao Brasil¹⁰².

Figura 8. Evolução do transporte aéreo internacional no Brasil: Participação das empresas nacionais e estrangeiras, 2001-jul.2006



Fonte: TAM, com dados da ANAC até o primeiro semestre do ano passado e projeções para 2006.

A principal consequência é que, aos poucos, as companhias aéreas estrangeiras estão ocupando o espaço que antes era da VARIG. Segundo a Figura 8, resultado de um levantamento realizado pela TAM e apresentado pelo jornal O Estado de São Paulo, mais de 70% do transporte de passageiros do Brasil para o exterior já está nas mãos das companhias aéreas estrangeiras. “A presença estrangeira já é predominante em 14 dos 17 principais destinos no exterior. Companhias internacionais já respondem, por exemplo, por 99,6% do transporte de passageiros para Portugal, 98,8% para o Japão, 90,7% para a Itália, 87,2% para os EUA e 77,6% para o Reino Unido. Mesmo para a Alemanha, destino que continua servido pela Varig, a fatia

¹⁰⁰ PRADO, M. *Oferta de vôos ao exterior cai 45% sem Varig*. Disponível <<http://www.uol.com.br/folha/dinheiro>>. 14 jul. 2006.

¹⁰¹ Atualmente o único destino intercontinental atendido pela VARIG é Frankfurt na Alemanha.

¹⁰² “O preço das passagens para a Europa quase dobrou. Para cidades como Londres ou Paris, é necessário desembolsar no mínimo 2500 dólares num bilhete que, havia meses, custava 1400 dólares”. ZAKABI, R. Haja Paciência. *Revista Veja*, São Paulo, set. 2006, p.102-104.

brasileira encolheu de 65,5% em 2002 para 35,7% este ano”¹⁰³. Desta maneira, as empresas brasileiras transportam menos do que as internacionais em todas as rotas transcontinentais.

Cabe aqui destacar a importância de se ter empresas brasileiras participando ativamente das rotas internacionais. Isto permite a geração de empregos de alta qualificação, além de fortalecer a posição das empresas nacionais num segmento de alta tecnologia (amplia-se o espaço de acumulação do capital nacional). Por fim, a manutenção dos centros de decisão no país favorece a implementação de políticas voltadas ao desenvolvimento do turismo no Brasil, isto é, as grandes empresas nacionais de transporte aéreo podem se tornar importantes instrumentos de divulgação do turismo brasileiro no exterior.

Entre as empresas brasileiras que estão operando as rotas intercontinentais o destaque é da TAM, que já operava três importantes rotas, Paris, Miami e Nova York e, recentemente conseguiu autorização para voar as rotas de Londres e Milão.

Cabe destacar que as importantes rotas ibéricas, que fazem a ligação Brasil-Portugal e Brasil-Espanha, foram recentemente ocupadas pela BRA, mas esta empresa tem apresentado um número de frequências muito reduzido, sendo insuficientes para contrabalançar a liderança da TAP e da Ibéria, particularmente nas rotas que ligam estes países como o Nordeste brasileiro. Estas empresas estrangeiras têm como grande vantagem competitiva o fato de que o fluxo é de turistas europeus para o Nordeste e não o contrário.

Observa-se assim que apenas estas três empresas (TAM, VARIG e BRA) estão realizando vôos intercontinentais. A OceanAir, como visto anteriormente obteve autorização para operar rotas alternativas, enquanto a Gol é a grande ausente deste segmento de mercado, apenas requerendo uma autorização para operar vôos para o México. Entretanto, caso a Gol pretenda manter sua acelerada taxa de expansão em breve ela terá que operar rotas internacionais de longa distância.

Este cenário que já estava complicado com a crise da VARIG se agravou ainda mais com a decisão da Justiça (8ª Vara Empresarial do Rio), que proibiu a redistribuição imediata das frequências internacionais que a VARIG deixou de

¹⁰³ BRANDÃO JR., N.; KOMATSU, A. Estrangeiras já dominam 70% dos vôos do Brasil para o exterior. *O Estado de São Paulo*. São Paulo, 13 set. 2006.

operar¹⁰⁴. Desta maneira, as autorizações emitidas pela ANAC, para que as outras empresas ocupassem as rotas não utilizadas pelas VARIG, estão suspensas.

De maneira geral observa-se que as rotas intercontinentais são custosas e requerem uma escala viável de operação, com taxas de ocupação elevadas e, por isso, muitas destas rotas não estão no plano das companhias que operam atualmente no mercado brasileiro, até porque a maioria delas são empresas novas que ainda estão buscando se consolidar no mercado doméstico. Sendo assim, é importante formular estratégias para garantir o atendimento aos passageiros que pretendem voar para estes destinos, criando incentivos para a operação destas rotas por empresas brasileiras ou, em casos excepcionais, através da atuação de companhias aéreas estrangeiras. Mas é fundamental que as rotas aéreas internacionais não sejam apenas mantidas, mas também ampliadas, pois este é o principal canal de entrada dos turistas estrangeiros no país.

3.2. Transporte Aéreo Regional

Evolução da Estrutura de Mercado do Transporte Aéreo Regional

No Pós II Guerra, o Brasil assistiu a uma rápida expansão dos serviços aéreos regulares, em boa parte impulsionado pelo baixo custo dos combustíveis e pela abundante oferta de aeronaves “sobras de guerra” pelos EUA, com destaque para os aviões Douglas DC-3 e Catalino (anfíbio). Na década de 60, a introdução dos novos modelos de aeronaves, particularmente os aviões turbopropulsores¹⁰⁵, aumentou os custos das operações aéreas. Além de serem bem mais caros¹⁰⁶, estes novos aviões não podiam operar em qualquer aeroporto, fazendo com que muitas localidades deixassem de ser atendidas. Em média, os novos aviões precisavam de uma taxa de ocupação de 65% dos assentos para obterem retorno econômico¹⁰⁷.

¹⁰⁴ De acordo com a lei de recuperação judicial, após a homologação da venda, a VARIG tem o prazo de 180 dias para retomar as rotas.

¹⁰⁵ Entre os novos modelos de aviões turbopropulsores, destacavam-se os Dart Herald, os Viscount e os Avro, de 45-50 assentos.

¹⁰⁶ No pós-guerra, era possível adquirir um bimotor DC-3 por apenas US\$ 2.500,00, enquanto que na década seguinte um avião pressurizado do mesmo porte chegava a custar US\$ 250.000,00, cem vezes mais (VÔOS REGIONAIS E SEUS AVIÕES. *Avião Revue*, n.81, jun. 2006, p.28).

¹⁰⁷VÔOS REGIONAIS E SEUS AVIÕES. *Avião Revue*, n.81, jun. 2006, p.28.

Devido a estas dificuldades, no ano de 1963 o Ministério da Aeronáutica criou a RIN - Rede de Integração Nacional, que subsidiava as linhas aéreas de baixo tráfego, operadas com aeronaves mais simples, de forma a garantir a ligação aérea de comunidades afastadas dos grandes centros. Apesar destes incentivos, não houve a consolidação do transporte aéreo regional. Visando equacionar este problema de maneira definitiva, em 1975, surge o SITAR - Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional que dividiu o país em cinco regiões geopolíticas e cada uma foi entregue para ser explorada por uma das cinco companhias regionais criadas exclusivamente para esta finalidade: Rio-Sul Serviços Aéreos (Sul)¹⁰⁸, TAM Transportes Aéreos Regionais¹⁰⁹ (Centro-Sul), Nordeste Linhas Aéreas Regionais S.A.¹¹⁰ (Nordeste), Votec Serviços Aéreos Regionais (Centro-Oeste) e TABA Transportes Aéreos Regionais da Bacia Amazônica (Norte). Esta nova regulamentação, além de buscar a consolidação do transporte aéreo regional, também foi utilizada para incentivar a nascente indústria aeronáutica brasileira, já que havia subsídios à utilização do equipamento nacional, no caso o EMB-110 Bandeirante (12-14 assentos), a primeira aeronave comercial produzida pela Embraer¹¹¹.

Em 1986, o DAC criou o VDC - Vôo Direto ao Centro, permitindo que as empresas aéreas regionais ligassem além do interior também os aeroportos centrais das capitais mais importantes: São Paulo (Congonhas), Rio de Janeiro (Santos Dumont), Belo Horizonte (Pampulha) e Curitiba (Afonso Pena). Simultaneamente, observa-se uma ampla reestruturação das empresas que operavam no transporte aéreo regional brasileiro¹¹². Enquanto a TAM expandia suas operações, a Votec se aprofundava em dívidas e era absorvida pela própria TAM. Devido a dificuldades financeiras, a Rio-Sul e posteriormente a Nordeste Linhas Aéreas passaram para o controle da VARIG. Por fim, a Taba fragmentou-se e foi substituída por outras companhias, oriundas, na maioria das vezes, de empresas de táxi aéreo¹¹³.

¹⁰⁸ Desde a sua origem a Rio-Sul teve apoio técnico e financeiro da VARIG.

¹⁰⁹ A TAM Transportes Aéreos Regionais foi uma empresa resultante de um acordo entre a Táxi Aéreo Marília com a VASP, que lhe transferiu seus aviões Bandeirante.

¹¹⁰ Empresa resultado de uma *joint-venture* entre a Transbrasil e o Governo do Estado da Bahia.

¹¹¹ Nos anos que seguiram a criação do SITAR, as empresas que operam o sistema adquiriram nada menos que 53 aeronaves Bandeirante, o que contribuiu para a consolidação da Embraer como produtora de aeronaves regionais.

¹¹² *Workshop da ABETAR – Associação Brasileira das Empresas de Transporte Aéreo*. Manaus: Ariaú Hotel, 2004, slides 17-20.

¹¹³ VÔOS REGIONAIS E SEUS AVIÕES. *Avião Revue*, n.81, jun. 2006, p.30.

Dentro da política de desregulamentação econômica do início dos anos 90, no ano de 1992 foram extintas as limitações de operação das empresas aéreas regionais a um determinado espaço geográfico. Desde então, o próprio conceito de transporte aéreo regional precisou ser modificado, já que as empresas aéreas regionais podem atender a diferentes regiões. Atualmente, o conceito de empresa aérea regional é o seguinte: “*Empresa de linha aérea regular doméstica de âmbito regional que efetua ligações dos grandes centros (capitais) às cidades de baixo potencial de tráfego*”¹¹⁴. Em suma, o transporte aéreo regional busca completar a malha aérea oferecida pelas grandes empresas, o que é de fundamental importância para o desenvolvimento do turismo.

Empresas Aéreas Regionais

Este novo conceito de transporte aéreo regional, não mais limitado ao espaço geográfico, permite a inclusão de companhias aéreas com características bastante heterogêneas entre si, dentro de um mesmo segmento. Estão incluídas neste segmento, desde uma companhia que opera apenas duas pequenas aeronaves e atende apenas um único estado da federação, até empresas que voam para diversas regiões do país com aviões Boeing 737 para mais de 100 passageiros¹¹⁵. Dada a grande heterogeneidade da estrutura de mercado da aviação regional brasileira, é importante que seja apresentada uma breve descrição de cada uma das empresas que operam neste segmento aeronáutico. Atualmente, 14 empresas atuam em serviços aéreos regionais, voando regularmente para mais de 130 localidades de todos os estados brasileiros, além das cidades de países vizinhos de suas áreas de atuação¹¹⁶.

¹¹⁴ *Workshop da ABETAR – Associação Brasileira das Empresas de Transporte Aéreo*. Manaus: ARIAÚ Hotel, 2004, slide 3.

¹¹⁵ Cabe destacar que a maioria das empresas aéreas regionais obtém uma parte significativa do seu faturamento com o fretamento de aviões para grupos de empresários, times de futebol e demais grupos (VÔOS REGIONAIS E SEUS AVIÕES. *Avião Revue*, n.81, jun. 2006, p.31 e DAC. *Anuário do Transporte Aéreo*, vol. II, diversos anos).

¹¹⁶ A Meta Linhas Aéreas voa para o Suriname e Guiana, enquanto a TAF atende a Guiana Francesa.

Tabela 5. Brasil - Empresas de Transporte Aéreo Regional: Participação das empresas (% em pax.km transp. pagos), 2000-jun.2006.

| Empresas | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | jul/2006 |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|----------|
| Total | 6,3 | 7,4 | 16,2 | 18,5 | 17,1 | 23,4 | 25,7 |
| Rico | 16,4 | 18,2 | 20,6 | 20,2 | 28,6 | 24,7 | 21,8 |
| TRIP | 9,4 | 8,1 | 9,6 | 13,9 | 13,6 | 16,6 | 19,9 |
| TAF | - | - | - | - | - | - | 11,7 |
| Pantanal | 20,8 | 25,7 | 24,3 | 16,2 | 13,1 | 9,4 | 9,7 |
| Puma Air | - | - | 1,5 | 2,9 | 4,0 | 2,6 | 3,4 |
| Meta | 9,4 | 10,1 | 9,6 | 8,7 | 4,0 | 3,8 | 2,4 |
| Cruiser | - | - | - | - | - | 1,3 | 2,4 |
| Passaredo | 5,0 | 4,1 | 1,5 | - | 1,0 | 1,3 | 2,4 |
| Abaeté | 0,6 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,5 | 0,4 | 0,5 |
| Team | - | - | - | - | - | nd | nd |
| OceanAir* | - | - | - | 8,7 | 15,1 | 14,0 | - |
| Outras ¹ | 32,1 | 25,7 | 16,2 | 10,4 | 3,0 | 2,6 | - |

* A partir de 2006, os dados da OceanAir passaram a ser contabilizados juntamente com o das grandes empresas aéreas nacionais.

1. Empresas regionais que deixaram de operar: Ata Brasil, Mega, Penta, Presidente e Tavaj.

Fonte: DAC. Dados comparativos avançados. Diversos anos.

1. TOTAL LINHAS AÉREAS

A Total Aerotáxi Ltda. foi adquirida em 1994 pelo Grupo Sulista, especializado no transporte de carga rodoviária. Em 1996, começou a operar a ponte aérea: Belo Horizonte (Pampulha) – Rio de Janeiro (Santos Dumont), mas logo encerrou esta linha. Em 2001, retomou as operações regulares, concentrando suas atividades na ligação entre as regiões Sudeste e Norte, passando por Brasília. Também deve ser destacada suas operações dentro do estado de Minas Gerais, onde se encontra sua sede (Belo Horizonte). No ano de 2004, a Total assinou um acordo de *code-share* com a TAM para compartilhar as localidades atendidas. Atualmente, a Total possui onze aeronaves, nove do modelo ATR-42 300/500 e duas do modelo ATR-72 300. Devido a sua grande frota de aviões ATR a empresa realizou grandes investimentos no apoio técnico de suas aeronaves, sendo atualmente a única companhia aérea da América Latina homologada para realizar manutenção das aeronaves ATR. Além dos modelos ATR, a Total também opera três aeronaves Boeing 727-200, que são utilizadas apenas para o transporte de carga. De forma geral, a Total é uma das companhias aéreas regionais mais bem estruturadas do país.

2. TRIP LINHAS AÉREAS

A TRIP - Transportes Aéreos Regionais do Interior Paulista pertence ao Grupo Caprioli, que tem sede em Campinas (SP) e se destaca como uma das maiores empresas de transporte rodoviário do País. A empresa começou a voar em 1998 como

uma operadora de vôos charter para o Nordeste brasileiro, onde atualmente possui uma linha regular entre diversas capitais nordestinas e o arquipélago de Fernando de Noronha. Mas a sua área de atuação é bastante abrangente incluindo todas as regiões do país, com destaque para as regiões Norte e Centro-Oeste. A empresa firmou acordos com a TAM e a Gol para atuar como linha aérea alimentadora de/para os vôos destas companhias. Quanto às aeronaves a TRIP opera uma frota de cinco aviões ATR-42 300 e dois aviões EMB-120 Brasília para as rotas de menor tráfego. Entretanto, anunciou que tem mais quatro aeronaves das linhas ATR encomendadas para serem recebidas até 2007. Para o fim de 2008, a TRIP pretende estar operando uma frota de 15 aeronaves, sendo sete do modelo ATR-72 e oito da versão ATR-42, além de desativar as aeronaves Brasília. A escolha desses aviões deveu-se à política da empresa de padronizar sua frota com aviões médios de 50 a 70 lugares.

3. PANTANAL LINHAS AÉREAS

A Pantanal também nasceu como companhia de táxi aéreo, tornando-se uma empresa de linhas regulares em 1993. Apesar do nome, a Pantanal Linhas Aéreas concentra suas operações no estado de São Paulo, ligando a capital, onde se encontra sua sede, com as médias cidades do interior paulista. Além disso, a empresa também atende duas cidades de Minas Gerais e uma do sul da Bahia. A Pantanal se destaca pelo alto nível de seus serviços de bordo, além de uma parceria com a TAM que permite a integração de rotas de ambas as empresas. Em relação à frota, a Pantanal possui seis turbohélices ATR 42-300, com capacidade para até 50 passageiros por aeronave.

4. META LINHAS AÉREAS

A Meta – Mesquita Transportes Aéreos surgiu, em 1990, como uma empresa de táxi aéreo e no ano de 1998 tornou-se uma empresa de linha aérea regular. A sede da empresa está localizada na cidade de Boa Vista (RR) e as suas operações estão concentradas na região Norte do Brasil, além de duas linhas internacionais, uma para Paramaribo (Suriname) e outra para Georgetown (Guiana), sendo a única companhia aérea brasileira a fazer vôos para estes dois países. A empresa firmou acordos com a Gol para atuar como linha aérea alimentadora de/para os vôos desta companhia. A Meta possui uma frota de três aeronaves, sendo dois EMB-120 Brasília e um EMB-

110 Bandeirante, e também está autorizada a realizar serviços de manutenção nas aeronaves Brasília.

5. PUMA AIR LINHAS AÉREAS

A Puma Air Linhas Aéreas iniciou suas operações em 2002, como diversificação de atividades do Grupo Puma que já operava uma empresa de táxi aéreo desde 1998. Com sede em Belém (PA), a Puma atua nos estados do Pará e Amapá, contando para isso com duas aeronaves EMB-120 Brasília e uma aeronave Cessna 208B Grand Caravan. Cabe destacar que a Puma opera como linha alimentadora da Gol e, assim, seus vôos estão sincronizados com os horários de sua associada.

6. TEAM TRANSPORTES AÉREOS

A Team iniciou suas atividades em 2001, realizando o transporte de funcionários da indústria petrolífera centrada na Bacia de Campos. Atualmente, a Team disponibiliza seus serviços aéreos na região Sudeste, a partir da cidade do Rio de Janeiro (Aeroporto Santos Dumont). Cabe destacar que a empresa atende as principais localidades turísticas do estado do Rio de Janeiro, além das cidades de São José dos Campos (SP) e Vitória (ES). A Team possui uma parceria com a Gol que permite realizar vôos de conexão para as localidades citadas, visando atender aos passageiros oriundos de todas as localidades onde a Gol opera. Atualmente, a Team possui uma frota de duas aeronaves Let 410¹¹⁷, além de possuir um centro de manutenção no Aeroporto de Jacarepaguá (RJ), onde também se encontra a sede operacional da empresa.

7. CRUISER LINHAS AÉREAS

A Cruiser, que tem sede em Curitiba (PR), começou a operar em 1996 como táxi aéreo, transformando-se em Cruiser Linhas Aéreas no ano de 2001. Apesar de a empresa ter iniciado suas atividades na região Sul, aos poucos foi transferindo suas

¹¹⁷ O Let 410 é uma moderna e robusta aeronave fabricada na República Tcheca, sendo turbohélice, bimotora e com capacidade para 19 passageiros. A frota da empresa carioca Team era de três aeronaves Let-410, mas uma delas foi perdida em acidente que ocorreu em 31 de março de 2006.

atividades para novos mercados nas regiões Norte e Centro-Oeste do Brasil, onde atualmente concentra todas as suas rotas. A Cruiser opera principalmente no estado de Mato Grosso, atendendo também algumas cidades do Pará e de Rondônia, sendo a cidade de Cuiabá, a principal base de operações da empresa. A Cruiser possui um acordo *code-share* com a Gol, o que permite a interligação dos seus vôos. Atualmente, a frota da empresa é composta por dois aviões, sendo um Let-410 e um EMB-110 Bandeirante.

8. SETE LINHAS AÉREAS

A SETE – Serviços Especiais de Transportes Executivos foi criada, em 1976, pelo Comandante Rolim Adolfo Amaro, fundador da TAM, sendo transferida para outros proprietários em 1980. Inicialmente ela operava como empresa de táxi aéreo, começando a operar linhas aéreas regulares apenas em 1999. Com sede em Goiânia (GO), a empresa concentra suas rotas nas regiões Centro-Oeste e Norte, voando, particularmente, para as pequenas cidades do Pará, Tocantins e Maranhão. Para atender estas rotas de baixo tráfego a empresa utiliza uma frota de cinco aeronaves Cessna 208B Grand Caravan, um avião de pequeno porte adequado a este tipo de transporte. A Sete também mantém um acordo com a TAM que permite a ligação de suas rotas com o Centro-Sul do país.

9. RICO LINHAS AÉREAS

A Rico Linhas Aéreas foi fundada em 1996, sendo oriunda de uma companhia de táxi aéreo criada na década de 60. As operações da Rico estão restritas a região Norte do país, onde é líder no mercado de transporte de passageiros, e a sua sede localiza-se no centro da sua área de atuação, a cidade de Manaus (AM). Atualmente, a Rico opera uma frota de três Boeing 737-200 com capacidade de 109 passageiros cada, além de duas aeronaves EMB-120 Brasília, duas aeronaves EMB-110 Bandeirante e um Cessna 208 Caravan anfíbio. Além disso, a Rico está para receber mais um avião Boeing 737 na versão 300.

10. TAF LINHAS AÉREAS

A TAF foi fundada em 1995, a partir da diversificação de atividades da TAF – Táxi Aéreo Fortaleza, que operava desde 1957. Com sede em Fortaleza, a empresa concentra seus vôos nas regiões Norte e Nordeste, além de operar uma linha

internacional para Caiena, na Guiana Francesa. A TAF possui uma frota de três aeronaves Boeing 737-200, com capacidade para mais de 100 passageiros cada.

11. PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS

A Passaredo Transportes Aéreos pertence ao Grupo Passaredo, que tem sede em Ribeirão Preto (SP) e atua no transporte rodoviário. A empresa começou a voar em 1998 como uma operadora de vôos fretado para o Nordeste brasileiro e Caribe, tendo para isto arrendado dois jatos Airbus 310. Pouco mais de um ano depois, a crise cambial fez com que os aviões fossem substituídos por aviões menores, inicialmente o ATR-42 e depois o EMB-120 Brasília, mesmo assim suas atividades foram suspensas em 2002. O ano de 2004 marca a retomada de suas atividades, concentradas agora nas cidades de médio porte das regiões Sudeste e Centro-Oeste. Atualmente, a empresa opera duas aeronaves EMB-120 Brasília.

12. ABAETÉ LINHAS AÉREAS

A Abaeté Linhas Aéreas surgiu em 1994, como estratégia de diversificação do grupo Abaeté, que já operava uma empresa de táxi aéreo desde 1979. Esta empresa tem sede em Salvador e opera apenas na Bahia, atendendo os principais pontos turísticos deste estado. A Abaeté conta com uma frota de duas aeronaves EMB-110 Bandeirante, além de possuir uma infra-estrutura adequada para a manutenção das suas aeronaves.

13. AIR MINAS TRANSPORTES AÉREOS

A Air Minas, que estava adiando o início dos seus vôos há mais de dois anos, foi adquirida neste ano, por R\$ 7 milhões, pelo Grupo H&P, um dos maiores no transporte rodoviário de cargas. Inicialmente, o objetivo é atender a rota São Paulo-Belo Horizonte com escalas em Varginha e Divinópolis. A empresa possui uma aeronave EMB-120 Brasília, e recentemente mais duas aeronaves iguais a esta foram arrendadas.

14. NHT LINHAS AÉREAS

A NHT está iniciando suas atividades no presente ano, voando para as principais cidades do Rio Grande do Sul. Entretanto, pretende expandir seus vôos para

a região Sudeste e para os países vizinhos do Mercosul (Argentina, Uruguai e Paraguai). Atualmente sua frota é composta por dois aviões Let 410, mas já está planejando ampliar para seis destas aeronaves.

Tipologia para as Empresas Aéreas Regionais Brasileiras

A partir das informações apresentadas observa-se que as empresas aéreas regionais podem ser reunidas em grupos que apresentam características similares quanto as seguintes variáveis: regiões atendidas, número de passageiros transportados, frota de aeronaves e a existência ou não de acordos de compartilhamento de vôos. Desta maneira, é possível estabelecer uma tipologia que identifique não apenas a estrutura de mercado existente na aviação regional, como também as principais estratégias adotadas pelas empresas que atuam neste mercado. Esta tipologia pode ser vista nas Figuras 9 e 10 abaixo apresentadas.

Figura 9. Brasil - Empresas de Transporte Aéreo Regional: Caracterização das Empresas, 2005.

| Tipologia | Cias Aéreas Regionais | Início das operações | Origem | Sede (UF) | Regiões | Localidades atendidas | Code-share |
|------------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|---------------------|-------------------------|-----------------------|---------------|
| Médias Alimentadoras | Total | 2001 | Táxi aéreo | Belo Horizonte (MG) | N, CO e SE | 17 | TAM |
| | TRIP | 1998 | Transporte Rodoviário | Campinas (SP) | N, NE, CO, SE e S | 31 | TAM e Gol |
| | Pantanal | 1993 | Táxi aéreo | São Paulo (SP) | SE e N | 9 | TAM |
| | OceanAir | 1998 | Táxi aéreo | São Paulo (SP) | S, SE, CO e N | 29 | TAM e Avianca |
| Médias Independentes | Rico | 1996 | Táxi aéreo | Manaus (AM) | N | 25 | – |
| | TAF | 1995 | Táxi aéreo | Fortaleza (CE) | N, NE e Guiana Francesa | 6 | – |
| Pequenas Alimentadoras | Meta | 1998 | Táxi aéreo | Boa Vista (RR) | N, Guiana e Suriname | 15 | Gol |
| | Puma Air | 2002 | Táxi aéreo | Belém (PA) | N | 13 | Gol |
| | Team | 2001 | Pilotos | Rio de Janeiro (RJ) | SE | 7 | Gol |
| | Cruiser | 2001 | Táxi aéreo | Curitiba (PR) | N e CO | 15 | Gol |
| | Sete | 1999 | Táxi aéreo | Goânia (GO) | N e CO | 16 | TAM |
| Pequenas Independentes | Passaredo | 1995 | Transporte Rodoviário | Ribeirão Preto (SP) | SE e CO | 6 | – |
| | Abaeté | 1994 | Táxi aéreo | Salvador (BA) | NE | 4 | – |

1. As empresas aéreas Air Minas e NHT Linhas Aéreas não estão listadas pois não haviam iniciado suas operações no ano de 2005.

2. Existência de acordo de compartilhamento de linhas entre as companhias citadas.

Fonte: Elaboração própria a partir de diversas fontes secundárias.

a. Médias Empresas Aéreas Regionais Alimentadoras

Formado pelas empresas Total, TRIP e Pantanal, este segmento é caracterizado pelo fato da maioria das rotas ligarem grandes cidades do Sudeste, onde se localizam a sede das três empresas, com localidades de baixa densidade de tráfego. A Pantanal está mais centrada nos médios municípios do Sudeste, mas a Total e a TRIP voam para localidades distantes nas regiões Norte e Centro-Oeste, com destaque para a TRIP que é a única empresa regional que voa em todas as cinco regiões do país. Estas semelhanças se refletem na frota, pois todas as empresas deste segmento

centram suas operações em um mesmo tipo de aeronave, no caso o ATR-42, sendo também as únicas companhias aéreas a voarem com este modelo de avião no país. Os ATR-42 são modernas aeronaves turbopropelora de porte médio (40-50 assentos), preferidos por aliar uma boa capacidade de transporte com a possibilidade de operação em aeroportos menores. Além disso, as companhias aéreas deste segmento possuem um significativo número de aeronaves em suas frotas, indo de seis na Pantanal, a onze aeronaves na Total.

Como possuem aeronaves médias e uma frota razoável, este grupo de empresas têm uma elevada capacidade de transporte de passageiros, estando entre as maiores companhias aéreas regionais do Brasil, em número de passageiros transportados. Outra importante característica destas empresas é o fato de todas elas possuírem acordos de compartilhamentos de vôos com as grandes companhias aéreas nacionais, com destaque para a TRIP, que é a única empresa aérea regional que apresenta *code-share* com as duas grandes companhias nacionais, TAM e Gol.

Figura 10. Brasil - Empresas de Transporte Aéreo Regional: Frota e Desempenho, 2005.

| Tipologia | Cias Aéreas Regionais ¹ | Desempenho | | Frota | | |
|------------------------|------------------------------------|--------------------------------|------------------|---|--------------------|-------------------------|
| | | Nº de Passageiros ² | Taxa de Ocupação | Aeronaves (nº) | Idade Média (anos) | Capacidade ³ |
| Médias Alimentadoras | Total | 365.500 | 59% | ATR-42 (9) ATR-72 (2) | 12 | 590 |
| | TRIP | 203.793 | 64% | ATR-42 (5) Brasília (2) | 18 | 310 |
| | Pantanal | 87.689 | 40% | ATR-42 (6) | 14 | 300 |
| | OceanAir | 294.156 | 49% | Fokker Mk-28 (*) Fokker 50 (3) Brasília (7) | 17 | 360 |
| Médias Independentes | Rico | 256.802 | 62% | Boeing 737 (3) Brasília (2) Bandeirante (2) Cessna 208 (1) | 23 | 405 |
| | TAF | nd | nd | Boeing 737 (3) | 24 | 300 |
| Pequenas Alimentadoras | Meta | 61.248 | 66% | Brasília (2) Bandeirante (1) | 20 | 78 |
| | Puma Air | 53.652 | 57% | Brasília (2) Cessna 208 (1) | 12 | 69 |
| | Team | 31.723 | 72% | Let-410 (2) | 14 | 38 |
| | Cruiser | 22.000 | 55% | Let-410 (1) Brasília (1) | 22 | 49 |
| | Sete | 21.365 | 63% | Cessna 208 (5) | 12 | 45 |
| Pequenas Independentes | Passaredo | 30.000 | 51% | Brasília (2) | 10 | 60 |
| | Abaeté | 4.931 | 48% | Bandeirante (2) | 30 | 36 |

1. As empresas aéreas Air Minas e NHT Linhas Aéreas não estão listadas pois não haviam iniciado suas operações no ano de 2005.

2. Pax.km transportados pagos

3. Capacidade estimada de transporte de toda frota de aeronaves.

(*) 10 aeronaves que estão sendo recebidas em 2006.

Fonte: Elaboração própria a partir de diversas fontes secundárias.

Até 2005, a OceanAir apresentava todas as características para ser classificada dentro deste segmento: localização em grande centro, operação em rotas de baixa densidade, acordo de *code-share* com uma grande companhia aérea nacional e frota

centrada em médias aeronaves turbohélices. Entretanto, a partir de 2006, a OceanAir modificou sua estratégia, passando a disputar as rotas domésticas de alta densidade. Desta maneira, a OceanAir passou a ser classificada como uma companhia aérea doméstica de âmbito nacional e não mais como uma companhia aérea regional.

b. Médias Empresas Aéreas Regionais Independentes

Este segmento possui duas importantes companhias aéreas regionais, a Rico, de Manaus, e a TAF, de Fortaleza. Estas duas empresas estão voltadas para atender particularmente a região Norte do país e, no caso da TAF, também algumas capitais do Nordeste brasileiro e a Guiana Francesa. Em geral, são rotas de média densidade ligando as capitais dos estados e as principais cidades destas regiões.

A principal aeronave utilizada por estas duas empresas é o Boeing 737-200, para mais de 100 passageiros, podendo inclusive não ser considerada uma aeronave de transporte regional¹¹⁸. Cabe destacar que a Rico também utiliza aeronaves de pequeno e médio porte para atender as rotas de menor densidade. A utilização de grandes aeronaves, mesmo que em pequeno número, se reflete no elevado número de passageiros transportados por estas empresas em 2005.

Por atuarem em muitas localidades atendidas pelas grandes companhias aéreas nacionais estas duas empresas não possuem acordos de compartilhamentos de vôos, na realidade, algumas de suas rotas são concorrentes com a das grandes empresas, apesar de apresentarem uma atuação regional.

c. Pequenas Empresas Aéreas Regionais Alimentadoras

Este segmento é formado por cinco companhias aéreas regionais de pequeno porte que possuem acordos de compartilhamento com as grandes empresas aéreas nacionais: Meta, Puma Air, Team, Cruiser e Sete. Todas elas estão voltadas para atender uma ou no máximo duas regiões do país, cabendo aqui destacar que a Meta Linhas Aéreas possui duas linhas internacionais, uma para o Suriname e outra para a

¹¹⁸ O Boeing 737 não é considerada uma aeronave de transporte regional, mas sim um avião de linhas nacionais. Entretanto, as suas versões mais antigas como a 200, possuem uma capacidade equivalente a dos maiores e mais modernos aviões regionais, no caso os aviões EMB-190 e 195, recém lançados pela Embraer.

Guiana, mas na realidade estas rotas nada mais são do que uma extensão das suas operações na região Norte do Brasil.

As rotas das companhias aéreas deste segmento atendem pequenas e médias localidades das regiões Norte e Centro-Oeste, fora dos grandes centros. A exceção é a Team, cujas rotas buscam cobrir as cidades turísticas do litoral da região Sudeste, principalmente no estado do Rio de Janeiro. Cabe ainda esclarecer que a Cruiser tem sua sede localizada em Curitiba, mas todas suas operações estão localizadas nas regiões Norte e Centro-Oeste.

Em relação à frota de aeronaves duas características são comuns a todas as empresas. Primeiro, todas elas operam aeronaves de pequeno porte, para até 30 passageiros, com destaque para o modelo EMB-120 Brasília da Embraer, que é utilizado por três das cinco companhias. Além deste modelo, duas outras aeronaves também merecem ser mencionadas, o moderno avião tcheco Let-410 (19 assentos) e o pequeno Cessna 208 Caravan, a menor aeronave utilizada em linhas aéreas regulares no Brasil (nove assentos). Uma segunda característica é que as frotas destas empresas são pequenas, cada empresa opera em média duas ou três aeronaves, com exceção da Sete Linhas Aéreas, que opera cinco aviões, mas todos do modelo Cessna 208. Sendo assim, a capacidade de transporte destas empresas é relativamente baixa, o que se reflete no número de passageiros transportados em 2005, que ficou na faixa entre 20 e 60 mil passageiros/ano, dependendo da companhia.

d. Pequenas Empresas Aéreas Regionais Independentes

Neste segmento são apresentadas duas empresas, a Passaredo e a Abaeté, que fogem de uma regra comum dos dois segmentos anteriores, pois não possuem acordo de *code-share* com as grandes companhias nacionais, operando assim de forma independente.

A Passaredo, que retomou suas atividades em 2004, está operando atualmente duas aeronaves EMB-120 Brasília. A empresa busca atender as médias e grandes cidades das regiões Sudeste e Centro-Oeste, tendo transportado em 2005, aproximadamente 30 mil passageiros. Pela frota, tipo e quantidade de aeronaves, e pelo número de passageiros transportados, a Passaredo poderia ser classificada no grupo anterior. Entretanto, esta empresa opera em localidades já atendidas pelas

grandes companhias aéreas, sendo este o motivo dela não possuir acordo de compartilhamento de vôos. As rotas da Passaredo são concorrentes e não complementares às das grandes empresas aéreas nacionais.

A Abaeté Linhas Aéreas, por sua vez, voa para apenas quatro localidades, dentro de um único estado, a Bahia, utilizando para isto uma frota de duas antigas aeronaves EMB-110 Bandeirante. A obsolescência de sua frota em conjunto com restrita área de atuação de suas rotas, fez com que a Abaeté se configurasse como a menor companhia aérea brasileira, tendo transportado durante todo o ano de 2005, menos de 5 mil passageiros, representando menos de um quarto do fluxo de turistas atendidos pela segunda menor empresa aérea regional. Devido a estes fatores, as grandes companhias aéreas nacionais não se interessaram em estabelecer acordos de compartilhamento de vôos com a Abaeté.

As duas empresas aéreas que estão iniciando suas atividades, a Air Minas e a NHT, poderão ser classificadas inicialmente dentro deste segmento, pois a previsão é que, num primeiro momento, as rotas destas novas companhias sejam bastante restritas e não compartilhem de um acordo de *code-share* com as grandes empresas aéreas nacionais.

Análise e Perspectivas para o Transporte Aéreo Regional no Brasil

Como visto, são as empresas aéreas regionais que permitem ampliar a capilaridade das grandes companhias aéreas nacionais. Desta maneira, a aviação regional é de fundamental importância para o desenvolvimento do turismo no Brasil, particularmente nas localidades afastadas dos grandes centros urbanos. Entretanto, o transporte aéreo regional ainda é pouco desenvolvido no Brasil, apesar da recente expansão, a maioria de suas empresas apresenta um desempenho muito aquém do necessário para se manterem no mercado, como aponta a Tabela 5. Nesta tabela observa-se que a maioria das empresas aéreas regionais que operam no Brasil possui uma baixa capacidade competitiva, tanto nos aspectos operacionais, quanto financeiros. Esta baixa capacidade competitiva é resultado de problemas estruturais existentes na aviação regional brasileira. A seguir são apontadas algumas das principais deficiências deste setor:

Tabela 6. Brasil - Empresas de Transporte Aéreo Regional: Indicadores de desempenho financeiro e operacional, 2000-2004.

| Empresas ¹ | (%) | |
|---------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| | Lucratividade ² | Taxa de Ocupação ³ |
| Total | (8,1) | 64,1 |
| Rico | 10,2 | 62,4 |
| Meta | (4,1) | 54,8 |
| Puma | (19,6) | 51,8 |
| Passaredo | (52,9) | 49,4 |
| TRIP | 3,6 | 47,2 |
| OceanAir | (69,8) | 41,6 |
| Abaeté | 9,0 | 40,4 |
| Pantanal | (3,6) | 38,0 |
| TAF | (12,3) | 29,6 |
| Regionais Selecionadas | (14,7) | 47,9 |
| Total da Indústria | (1,5) | 64,9 |

1. Empresas aéreas regionais que estão em operação. Não existem dados para as empresas Team, Cruiser e Sete.

2. Lucratividade é dada pela participação dos resultados nas receitas.

3. (Pax.Km Transportado/Assento.Km Oferecido).

Fonte: DAC. Anuário do Transporte Aéreo, vol. II, 2000 a 2004.

a) *malha aérea restrita*: no Brasil, menos de 150 localidades são atendidas pelas empresas aéreas regionais. Esta é uma malha aérea bastante restrita, considerando-se que o país possui 375 municípios turísticos e 1.456 com potencial turístico¹¹⁹. Além disso, as rotas aéreas regionais não se apresentam uniformemente distribuídas dentro do país, enquanto a região Norte pode ser considerada a mais bem atendida, dada à inexistência de concorrência com os outros modais, estados importantes como o Rio Grande do Sul e Santa Catarina, só recentemente passaram a atendidos pelo transporte aéreo regional¹²⁰. Cabe ainda destacar que empresas aéreas regionais, como a Passaredo e a TAF, operam em algumas rotas que já são atendidas pelas grandes companhias aéreas nacionais;

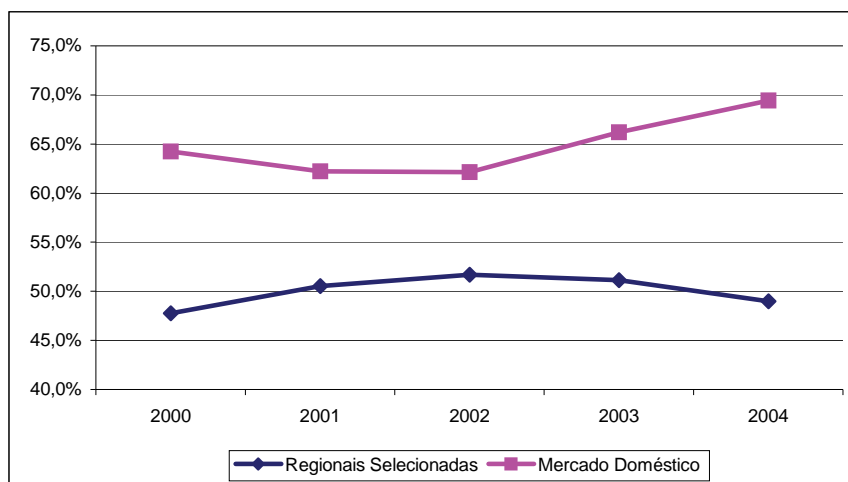
b) *baixo índice de ocupação das aeronaves*: conforme a Tabela 5., o índice médio de ocupação das aeronaves, nas rotas regionais, nos últimos cinco anos foi de 47,9%, muito abaixo da média da indústria aeronáutica como um todo. Entretanto, este resultado não é uniforme, enquanto a Team Linhas Aéreas apresentou uma taxa de ocupação superior a 70%, a Abaeté e a Pantanal voaram com menos da metade dos assentos ocupados. Este baixo índice de ocupação reflete, principalmente,

¹¹⁹ Segundo levantamento da EMBRATUR: deliberação normativa nº432, de 28 de novembro de 2002.

¹²⁰ Apenas recentemente, em agosto de 2006, a NHT Linhas Aéreas começou a operar vôos regionais no Rio Grande do Sul, com a perspectiva de expandi-los para o restante da região Sul.

a baixa demanda pelos vôos regionais e indica que mesmo apresentando uma restrita estrutura de oferta ela está ajustada ao baixo nível de demanda por estes serviços;

Figura 11. Transporte Aéreo Doméstico/Regional: Taxa de Ocupação das Aeronaves 2000-2004



Fonte: DAC. Dados comparativos avançados. Diversos anos.

c) *pouco tempo de operação das empresas aéreas regionais*: em média, as companhias regionais iniciaram suas atividades a menos de uma década e a mais antiga opera a apenas 12 anos no mercado, como visto na Figura 9. Por um lado, isto mostra o grande dinamismo que existe neste mercado decorrente da elevada capacidade empreendedora das companhias aéreas regionais. Por outro lado, esta restrita cronologia das empresas que atuam no mercado aéreo regional, demonstra a frágil estruturação deste mercado e das empresas que nele atuam. Isto é corroborado pelo fato de que, mesmo tendo um curto período de existência, algumas empresas aéreas regionais já passaram por graves crises, que levaram a temporária interrupção de suas atividades, como no caso da Passaredo, ou então a mudança da região de atuação, caso da Cruiser;

d) *frota pequena e obsoleta*: ao se encerrar o ano de 2005, o conjunto de companhias aéreas regionais brasileiras possuía apenas 58 aeronaves¹²¹, e destas somente seis eram jato, o restante aeronaves turbohélice. Esta pequena dimensão da frota, como visto, se reflete numa insuficiente malha aérea regional. Além de reduzida, a frota de aeronaves regionais é na sua quase totalidade composta de aviões

usados, fazendo com que a idade média das aeronaves seja superior a 17 anos. A utilização de aeronaves mais antigas, se por um lado é reflexo da baixa capacidade de investimento das companhias aéreas regionais, por outro lado elevam os custos de operação e manutenção destas mesmas companhias. Cabe destacar, que mesmo o Brasil sendo o maior fabricante mundial de aviões regionais a jato, não existe uma única destas aeronaves em operação no país nas companhias aéreas brasileiras¹²²;

e) *pequeno porte das empresas aéreas regionais*: como visto na tipologia anteriormente apresentada, das 13 empresas listadas, sete são classificadas como empresas de pequeno porte: frota de pequenas aeronaves e em número reduzido, pouca capacidade de transporte, operação restrita a poucas rotas. Das seis empresas restantes, a OceanAir, pode agora ser classificada como uma empresa aérea de âmbito nacional e a TAF, apesar de possuir uma grande capacidade de transporte, possui uma frota restrita a somente três antigas aeronaves Boeing 737. Desta maneira, apenas as três empresas do segmento “Médias Empresas Aéreas Regionais Alimentadoras” (Total, TRIP e Pantanal), juntamente com a Rico Linhas Aéreas, possuem um número de rotas e aeronaves compatíveis com os desafios que se colocam no mercado de transporte aéreo regional. Por sua vez, as pequenas empresas têm o seu destino ligado ao sucesso de um restrito número de rotas e aeronaves, o que as torna muito mais vulneráveis.

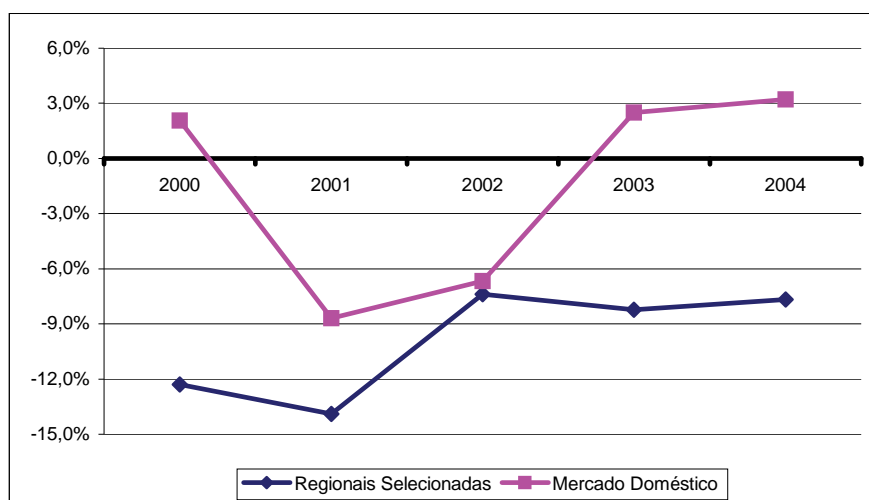
As perspectivas para a aviação regional brasileira, com base nas deficiências apresentadas, não são favoráveis. Como visto na Tabela 5., das 10 empresas analisadas apenas três apresentaram uma lucratividade média positiva, nos últimos cinco anos. Isto porque o transporte aéreo regional brasileiro não apresenta uma estrutura de mercado consolidada, que garanta a lucratividade operacional do setor. Por um lado, a baixa rentabilidade das empresas faz com que estas tenham poucos recursos para investimento, que se reflete numa frota menor e mais antiga e conseqüentemente com maiores custos operacionais. Esta estrutura de oferta reduzida e de elevados custos não permite a ampliação da demanda. Por outro lado, esta demanda restrita se reflete numa baixa taxa de ocupação e conseqüentemente na baixa

¹²¹ Aqui também estão incluídas as 10 aeronaves da OceanAir que neste período ainda podia ser considerada uma companhia aérea regional.

¹²² A Nordeste e a Rio-Sul, regionais controladas pela VARIG, chegaram a operar 15 aeronaves ERJ-145, entre 1997-2005, mas por conta do elevado custo de “leasing”, todas as aeronaves foram devolvidas ao BNDES (que financiava a operação), que por sua vez repassou os aviões para Força Aérea Brasileira e para Polícia Federal.

rentabilidade das empresas. Desta maneira, pode-se concluir que existe um “ciclo vicioso” na aviação regional brasileira, onde a estrutura de oferta baseada num conjunto de empresas pouco rentáveis não permite a expansão da demanda, que por sua vez se reflete na baixa competitividade das empresas aéreas regionais, como pode ser visto na Figura 12 abaixo apresentada.

Figura 12. Transporte Aéreo Doméstico/Regional: Lucratividade das empresas aéreas 2000-2004



Fonte: DAC. Dados comparativos avançados. Diversos anos.

4. Proposição de Políticas Públicas para o Setor de Transporte Aéreo

4.1. Propostas Gerais para o Transporte Aéreo no Brasil

De acordo com a análise realizada, constata-se que o transporte aéreo é um elemento fundamental para o desenvolvimento do turismo brasileiro. Desta maneira, é necessário a elaboração e implementação de um conjunto de medidas políticas e econômicas que permitam ao transporte aéreo brasileiro superar suas deficiências. Abaixo são apresentadas as principais propostas que visam dinamizar o conjunto da indústria do transporte aéreo brasileiro:

1. Incentivos para utilização eficiente de slots: como visto na seção 2.5, os *slots* são importantes fatores de competitividade das companhias aéreas, pois estes determinam a presença das empresas nos aeroportos. Além disso, a infra-estrutura aeroportuária brasileira não é privada e os *slots* são concedidos pelo governo. Assim, torna-se necessário que as autoridades aeronáuticas adotem instrumentos de incentivo para a utilização eficiente dos *slots*, como premiações ou cancelamento das concessões no caso de utilização não adequada dos mesmos, visando garantir ao consumidor qualidade e regularidade dos serviços.

Outra questão a ser considerada é a possibilidade de resguardar *slots* para a aviação regional. Uma vez que a incipiente aviação regional é um dos gargalos do turismo doméstico brasileiro, esta possibilidade deveria ser analisada pelas autoridades aeronáuticas a fim de estimular a difusão do transporte e do turismo regional.

2. Mais agilidade na Regulação: dadas as características estruturais do setor de transporte aéreo, que por um lado, exige uma escala mínima para a viabilidade econômica das companhias e, por outro, oferece uma capacidade física limitada da infra-estrutura aeroportuária, é necessária uma regulamentação mais adequada à realidade de alta competitividade do setor. Esta nova regulamentação deve permitir que o mercado possa se recompor mais facilmente das crises, a partir de uma atuação mais eficiente das suas empresas. Nesse sentido, é importante que os critérios de redistribuição de *slots*, linhas aéreas e espaços físicos dos aeroportos sejam definidos de forma clara e equitativa, buscando incentivar a concorrência e garantir a qualidade e regularidade dos serviços aéreos aos passageiros.

Cabe a ANAC, neste momento, construir um marco regulatório adequado que equilibre os dois principais desafios enfrentados pelos órgãos reguladores do transporte aéreo: manter a viabilidade econômica do serviço e promover a eficiência das companhias aéreas. Um modelo de regulamentação adequado para o setor deve promover a expansão e a consolidação do setor no longo prazo.

Atualmente em fase de estruturação, é necessário transformar a ANAC num órgão capaz de promover uma política regulatória crível e transparente, de modo a garantir a segurança institucional e legal, que estimule os investimentos nesse setor. São requisitos para cumprir estes objetivos um quadro de pessoal qualificado e mandato fixo de seus dirigentes que assegurem um desenvolvimento institucional amparado num planejamento de longo prazo.

3. Critérios mais claros de controle da oferta: é relevante que sejam harmonizadas as disposições do Regulamento da ANAC, das Resoluções do CONAC e do CBAer, para garantir a confiança legal e institucional e, assim, promover os investimentos no setor. Notadamente, a livre entrada prevista no Artigo 10 do Regulamento da ANAC deve ser compatibilizada com as diretrizes do CONAC de 2003 que apontam para uma intervenção do órgão regulador no caso de linhas já operadas. É preciso que as regras sejam transparentes e que estabeleçam critérios objetivos para a intervenção do Estado. Além disso, como visto na seção 2.1., dada a segmentação da demanda de transporte aéreo, devem ser determinadas políticas adequadas para cada segmento, considerando as peculiaridades de cada região ou tipo de serviço.

4. Restrições ao capital estrangeiro: O CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica estabelece um limite de 20% ao capital estrangeiro nas companhias aéreas brasileiras, de forma a preservar este setor estratégico sob controle nacional. Entretanto, em algumas empresas não há clareza de que a participação do sócio estrangeiro esteja restrita a 20% do capital, além do que, em determinados casos, os sócios estrangeiros tem exercido o controle de fato de algumas companhias aéreas brasileiras. Por outro lado, as grandes empresas aéreas nacionais tem buscado captar recursos no mercado internacional, através da emissão de ações (ARDs) na Bolsa de Valores de Nova York – NYSE. Assim, estas limitações ao capital estrangeiro tem limitado o volume de emissões no exterior.

Com relação a este tema, devem ser adotadas medidas que, por um lado facilitem as captações no exterior, mas por outro, impeçam que o controle das empresas aéreas nacionais seja transferido para controladores estrangeiros. Para isto, seria importante que a participação de estrangeiros no capital das empresas fosse ampliada para, no máximo, 40%, e, que esta participação obedecesse a critérios objetivos e rígidos, de forma a impedir que a empresa brasileira sofresse ingerência dos sócios estrangeiros. Entre as restrições a serem estabelecidas, destacam-se: a) vetar completamente a participação de companhias aéreas estrangeiras no capital das empresas aéreas brasileiras¹²³; b) o maior acionista individual teria de ser necessariamente brasileiro; c) os investidores estrangeiros poderiam ter, no máximo, um terço dos assentos do conselho de administração da empresa, independente da participação acionária que possuam no capital desta.

5. *Avanço nas estruturas de governança corporativa*: Os avanços na governança corporativa das duas grandes companhias aéreas nacionais levou a uma diminuição do custo do capital destas empresas, uma vez que, mais seguros, os investidores estão dispostos a emprestar ou mesmo tornarem-se sócios destas empresas. Sendo assim, deveriam ser criados incentivos a melhoria na governança corporativa das empresas aéreas. O principal instrumento para se atingir este objetivo seria o de atrelar os financiamentos do BNDES, destinados às empresas de transporte aéreo, a critérios de governança corporativa.

6. *Modernização e Integração do Sistema de Controle do Tráfego Aéreo Nacional*: Desde o início da sua implantação, nos anos 70, o sistema de controle do espaço aéreo veio gradativamente ampliando sua área de cobertura, tendo atingido todo território nacional em 2002, com a entrada em operação do CINDACTA IV. Contudo, os demais centros de controle do tráfego aéreo foram se desatualizando ao longo do tempo, com particular destaque para o CINDACTA I que, além de ser o mais antigo, é o que responde pelo polígono São Paulo – Rio de Janeiro – Belo Horizonte – Brasília, que congrega as principais ligações aéreas do país, além de ser um importante corredor para o transporte aéreo internacional na América do Sul. Os baixos investimentos, em grande medida decorrente do contingenciamento de recursos, fizeram com que o sistema de controle do tráfego aéreo não acompanhasse a

¹²³ Aqui também devem estar incluídas as empresas controladas, associadas ou *holdings* ligadas às companhias aéreas estrangeiras.

expansão da demanda da aviação civil, particularmente nas regiões mais desenvolvidas do país. Desta maneira, é prioritário que se realizem investimentos para uma completa revitalização dos centros de controle mais antigos, particularmente do CINDACTA I.

Outro aspecto que merece destaque é a necessidade de maior integração entre os quatro centros de controle do tráfego aéreo. Enquanto os três primeiros CINDACTAs utilizam tecnologia francesa da empresa Thales (antiga Thompson-CSF), o CINDACTA IV (Projeto SIVAM) adota equipamentos de empresas norte-americanas, mas coordenados pela empresa brasileira Atech, que também desenvolveu a maioria dos softwares. A completa integração dos CINDACTAs I, II, III e IV permitirá que se tenha um gerenciamento do fluxo do tráfego de maneira global, podendo se identificar com muita antecedência onde e como poderá ocorrer um eventual congestionamento de aeronaves e poder evitá-lo. Além do que, no eventual problema de um dos centros, os outros poderão assumir suas funções, sem comprometer o bom funcionamento do sistema.

Por fim, é importante que a modernização e integração sejam acompanhadas por recursos humanos altamente qualificados e na quantidade necessária para operação do sistema de controle do tráfego aéreo de forma segura. Para isto é necessário que: a) sejam contratados novos profissionais; b) o ICEA – Instituto de Controle do Espaço Aéreo, responsável pela formação dos controladores, passe por uma reestruturação, de maneira a elevar o nível e o aperfeiçoamento dos recursos humanos do SISCEAB; c) a remuneração e a jornada de trabalho sejam compatíveis com as responsabilidades da função de controlador de tráfego aéreo.

7. Integração do transporte aéreo com outros tipos de transporte: um importante fator para o desenvolvimento do turismo é a integração dos diversos tipos de transportes, visando facilitar o acesso dos turistas aos locais de destino. É necessário coordenar as estratégias das companhias aéreas de expansão de suas atividades com o planejamento urbano local, adequando as condições de acesso aos aeroportos com o transporte público, as vias rodoviárias, as linhas de metrô e os corredores de ônibus.

8. Diminuição da volatilidade do preço dos combustíveis de aviação: Como visto na seção 2.2, o combustível se transformou no principal elemento de custo da

indústria de transporte aéreo. Nas empresas que operam aviões menores ou mais antigos, o combustível chega a representar metade dos custos operacionais. Além desta importância, os combustíveis têm apresentado uma elevada volatilidade, sendo reajustados a cada 15 dias pela Petrobras. As grandes empresas aéreas têm usado mecanismos financeiros para proteger-se de oscilações bruscas no preço internacional do petróleo. A TAM e a Gol investem em derivativos de curto e longo prazos para fazer o *hedge* de uma parcela significativa de gastos com combustíveis¹²⁴. Entretanto, estes instrumentos apresentam custos elevados, além de não estarem disponíveis para as pequenas e médias empresas.

Dentro deste contexto, as propostas apresentadas visam diminuir a volatilidade dos preços dos combustíveis aeronáuticos, não se caracterizando como um subsídio. Em primeiro lugar, a Petrobras deveria ampliar o prazo de reajuste do preço dos combustíveis para, no mínimo, dois meses. Segundo, o Governo Federal deveria utilizar a CIDE¹²⁵, que é um imposto com alíquota específica¹²⁶, como um instrumento anti-cíclico, isto é, nos períodos de alta, o valor da CIDE sob o querosene de aviação deveria ter o valor reduzido e, nos períodos de baixa do preço do combustível se faria o oposto. A implementação destas propostas daria uma maior previsibilidade para o principal componente do custo das companhias aéreas.

4.2. Propostas Específicas para o Transporte Aéreo no Brasil

A seguir são indicadas as propostas específicas para as duas categorias do transporte aéreo doméstico, o nacional e o regional.

Propostas Específicas para o Transporte Aéreo Nacional e Internacional

Além do conjunto de medidas acima apresentado, existem outras que são específicas para o transporte aéreo de âmbito nacional e internacional:

¹²⁴ Contratos futuros comprados de combustíveis de aviação (VALOR ECONÔMICO. Companhias montam barreira contra oscilações. *Valor Econômico*, quinta feira, 24 ago. 2006).

¹²⁵ CIDE – Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, tributo que incide sobre os combustíveis, criado em 2001 pelo Governo Federal.

¹²⁶ A CIDE incide uma única vez e apresenta uma alíquota específica por volume de combustível, isto é, tem o valor definido em reais cobrado independente do preço do produto.

1. *Melhoria de infra-estrutura nos aeroportos centrais:* A Infraero tem realizado grandes investimentos nos principais aeroportos brasileiros, particularmente no que se refere aos terminais de passageiros (para melhor análise ver Nota Técnica de Infra-estrutura). Entretanto, existe uma demanda por parte das grandes empresas aéreas nacionais para maiores investimentos nos aeroportos centrais¹²⁷, de maneira a permitir um maior volume de tráfego. Entre os investimentos reclamados estão melhorias nas pistas e, principalmente, nos radares de aproximação aérea.

2. *Participação ativa no mercado aéreo internacional:* dada a importância das empresas aéreas nacionais para atração de turistas estrangeiros, é importante que o governo incentive as companhias nacionais a ampliar a participação no mercado aéreo internacional. Dado que este apoio não pode ser feito de forma direta, pois implicaria em prática desleal de concorrência frente aos competidores estrangeiros, o governo deveria utilizar medidas de apoio indireto. Um exemplo seria incentivar os turistas estrangeiros a conhecerem o Brasil, com feiras e eventos patrocinados pelas grandes companhias aéreas brasileiras operam nestes países, mas com financiamento público. Esta medida permitiria transformar as companhias aéreas nacionais em importantes instrumentos de divulgação do turismo nacional no exterior.

Propostas Específicas para o Transporte Aéreo Regional

Visto que a aviação regional se coloca como um importante elo para o desenvolvimento do turismo no Brasil, é necessário a adoção de medidas específicas, para que este setor solucione seus problemas estruturais. Sendo assim, são apresentadas a seguir algumas propostas que visam reverter o atual “ciclo vicioso” que domina a aviação regional brasileira:

1. *Suplementação Tarifária:* aprovação e implementação de uma suplementação tarifária para as empresas aéreas regionais, financiada através de um mecanismo de subsídio cruzado. Diferente do mecanismo utilizado pelo SITAR, na década de 70, a proposta atual busca estabelecer uma suplementação tarifária mas sem extinguir a concorrência entre as diferentes companhias aéreas regionais. Os recursos deste subsídio seriam obtidos através de um acréscimo nas passagens aéreas entre os

¹²⁷ Aeroportos centrais: Santos Dumont, no Rio de Janeiro; Congonhas, em São Paulo; Pampulha, em Belo Horizonte; e o Aeroporto Internacional de Brasília.

grandes centros, este acréscimo seria de pequeno valor, algo em torno de R\$ 3,00 (três reais) por passagem aérea, e que seriam transferidos, para as companhias aéreas regionais, de preferência pela ANAC. Entretanto, é importante que o recebimento deste subsídio esteja atrelado as rotas operadas pelas companhias aéreas regionais. Somente as rotas de baixa e média densidade receberiam suplementação tarifária, além disso, as rotas de baixa densidade receberiam um subsídio proporcionalmente maior ao das rotas de média densidade. Um dos critérios para liberação desta suplementação tarifária deve estar relacionado com o tipo de aeronave utilizada pelas companhias aéreas regionais. Deve haver um limite de assentos por aeronave, as rotas de baixa densidade poderiam utilizar aeronaves de até 35 assentos, enquanto nas rotas de média densidade poderiam operar aviões com até 110 assentos. As rotas também deveriam ser periodicamente reavaliadas de forma a se evitar que alguma empresa continuasse a receber o subsídio no caso da rota aumentar sua densidade. Em suma, é importante que exista uma clara definição entre as rotas de baixa, média e grande densidade, de forma que as suplementações tarifárias sejam destinadas às rotas menos rentáveis.

Quanto à possibilidade de implementação desta proposta, a entrevista realizada com a maior empresa aérea nacional, a TAM, nos mostra que as grandes companhias aéreas nacionais não apenas aceitam como apóiam a implantação de uma suplementação tarifária que fomentasse a aviação regional. Isto é explicado pelos acordos de compartilhamento de vôos existentes entre as empresas regionais e as duas grandes companhias aéreas domésticas. Segundo o diretor da empresa, “as empresas aéreas regionais atuam como extensões das grandes companhias aéreas domésticas, ligando os grandes centros às localidades de baixo potencial de tráfego. E por estarem operando em rotas de baixa densidade, o subsídio é fundamental para que as empresas aéreas regionais mantenham a rentabilidade das suas operações”¹²⁸.

2. *Financiamento de Aeronaves Regionais*: como visto, a frota das empresas aéreas regionais brasileiras é, na sua grande maioria, composta por aeronaves importadas e usadas, mesmo o Brasil sendo, através da Embraer, o maior produtor mundial de aeronaves regionais. Entretanto, recentes mudanças trouxeram boas perspectivas para que as novas aeronaves da Embraer sejam adquiridas pelas

¹²⁸ Entrevista concedida em 25 de julho de 2006, pelo Sr. Paulo Castello Branco, Diretor de Assuntos Institucionais da TAM.

companhias brasileiras. A primeira mudança é tributária: a partir deste ano passou a vigorar a isenção tributária do ICMS para as aeronaves produzidas no estado de São Paulo, levando assim a uma considerável redução no preço final do produto. Uma segunda mudança, ainda mais recente, se refere ao financiamento das aeronaves: o BNDES passou a oferecer uma linha de crédito exclusiva para o financiamento de aeronaves nacionais. O BNDES poderá financiar até 85% do valor do avião, sendo que 90% do montante será corrigido pela Taxa de Juro de Longo Prazo (TJLP) e os outros 10%, pelo dólar¹²⁹. Levando-se em conta que as companhias aéreas regionais obtêm toda a renda em reais, a utilização de uma aeronave brasileira, com financiamento pelo BNDES, afasta o “risco cambial”.

A linha de aeronaves regionais produzidas pela Embraer, de 35 a 108 assentos, atenderia de maneira mais adequada as rotas de média densidade que atualmente são operadas com aeronaves ATR e Boeing 737. Além de serem as mais modernas do mundo, o que implica numa redução dos custos operacionais, as aeronaves a jato permitem cobrir as longas distâncias, típicas das rotas regionais brasileiras, em menor tempo.

Com relação às rotas de baixa densidade, observa-se que os aviões da Embraer não são adequados, pois além de serem muito grandes para as necessidades destas rotas, apresentam dificuldades para operar em aeroportos com reduzida infra-estrutura de apoio. Neste segmento, a proposta está vindo da Força Aérea Brasileira, que recentemente anunciou a aeronave espanhola CASA-212, para 19 passageiros, como ganhadora da concorrência para substituir mais de 80 aviões EMB-110 Bandeirante de sua frota¹³⁰. Estas aeronaves serão produzidas no Brasil¹³¹, e assim, o governo pretende ainda atrair as empresas de aviação regional para comprar o avião, isto para ajudar a reduzir os custos unitários da aeronave. Além disso, como as aeronaves serão fabricadas no país, elas poderão ter os mesmos benefícios tributários e de financiamento dos médios e grandes aviões regionais produzidos pela Embraer.

¹²⁹ REUTERS. BNDES abre linha para financiar compra de aeronaves da Embraer. *Reuters*. Rio de Janeiro, 16 ago. 2006.

¹³⁰ Inicialmente, o governo tentou convencer a Embraer a modernizar o projeto do Bandeirante, mas a empresa não se interessou devido ao baixo conteúdo tecnológico. Desta maneira a FAB optou pelo consagrado modelo 212 da empresa CASA-EADS da Espanha, que venceu o modelo Skytruck, da Polônia, e o LET-410, da República Tcheca (BARBOSA, M. Substituto do Bandeirante será fabricado em São Paulo. *O Estado de São Paulo*. São Paulo, 22 ago. 2006).

¹³¹ O contrato prevê a aquisição de 50 aviões, que serão montados pela própria FAB no Departamento de Material Aeronáutico do Campo de Marte, na cidade de São Paulo.

Apesar das vantagens de se utilizar uma aeronave nova, nem todas as empresas aéreas regionais teriam condições de adquiri-las. Desta maneira, seria importante que o BNDES estabelecesse alguma linha de financiamento que permitisse a aquisição/arrendamento de aeronaves usadas. Neste caso, a proposta é o financiamento de aeronaves usadas que foram produzidas pela Embraer e que atualmente voam em diversas partes do mundo. Por exemplo, diversas companhias aéreas regionais brasileiras adquiriram aeronaves EMB-120 Brasília de “segunda-mão” para operar em suas linhas de baixa densidade. Por sua vez, a família de aeronaves ERJ-135/145 tem mais de 900 unidades voando em diversos países, são aviões com poucos anos de uso e que poderiam ser adquiridos pelas empresas brasileiras por um custo reduzido, desde que houvesse linhas de financiamento para isto. O argumento para o financiamento de aeronaves de “segunda-mão” seria o de estimular o mercado secundário de aeronaves produzidas pela Embraer, fortalecendo, desta maneira, a posição de liderança desta empresa no mercado aeronáutico mundial.

3. Modernização e Expansão da Infra-Estrutura Aeroportuária Regional: as rotas de média e baixa densidade nem sempre são atendidas por aeroportos adequados, muitos deles precisariam ser ampliados e modernizados. A melhoria da infra-estrutura é um pré-requisito para que algumas rotas regionais possam operar aeronaves maiores e mais modernas, destacando-se os aviões a jato. Também é importante que os aeroportos regionais modernizem suas instalações visando o conforto do turista. Entretanto, para que o transporte aéreo regional seja um elemento dinamizador do turismo nacional é de fundamental importância que em algumas regiões de destacado potencial turístico, a infra-estrutura aeroportuária seja estabelecida antes mesmo de existir uma demanda por parte das companhias aéreas regionais. Seria uma forma de a oferta aeroportuária criar sua própria demanda. Dados os riscos envolvidos, seria importante que os investimentos em infra-estrutura aeroportuária obedecessem a um Plano Aeroviário Nacional, a ser elaborado pelo governo federal em conjunto com os governos estaduais e municipais e com as entidades representativas dos setores que compõe a atividade de turismo.

Bibliografia

ALDERIGHI, M. and CENTO, A. European airlines conduct after september 11th. Artigo apresentado no *ERSA 2003 Congress*, 27th-30th August 2003, Jyvaskyla, Finland.

ATTUCH, L. Nas Asas da Gol. *Isto É – Dinheiro*, São Paulo, n.467, p.61-63, 30 ago. 2006.

AVIAÇÃO BRASIL. *OceanAir vai voar para a África do Sul*. Disponível <<http://www.aviacaobrasil.com.br>>. 24 ago. 2006.

BARBOSA, M. *Substituto do Bandeirante será fabricado em São Paulo*. O Estado de São Paulo. São Paulo, 22 ago. 2006.

BERRY, S. T. Airport presence as product differentiation. *American Economic Review*, vol. 80, n° 2, May 1990, p. 394-9.

BERRY, S., CARNALL, M. and SPILLER, P. Airline hubs: costs, markups and the implications of costumer heterogeneity. NBER, *Working Paper* 5561, 1996.

BISIGNANI, G. Connecting Tourism's Stakeholders. PATA Annual Conference Macau, 18 April 2005.

BORENSTEIN, S. Hubs and high fares: dominance and market power in the U.S. airline industry. *Rand Journal of Economics*, vol. 20, n° 3, Autumn 1989, p. 344-65.

BRANDÃO JR., N.; KOMATSU, A. *Estrangeiras já dominam 70% dos vôos do Brasil para o exterior*. O Estado de São Paulo. São Paulo, 13 set. 2006.

BRASIL. Legislação Federal Brasileira, Decretos, Decretos-Lei, Leis, de 1918 a 2001. In: <http://www6.senado.gov.br/sicon>.

CASTRO, N. e LAMY, P. Desregulamentação do setor transporte aéreo de passageiros. *Texto para discussão* n° 319, IPEA, outubro de 1993.

CLEVELAND, P. A. and PRICE, J. R. The failure of federal aviation administration regulation. *The Independent Review*, v. VIII, n.1, Summer 2003, p. 53-63.

COUGHLIN, C. C., COHEN, J. P. and KHAN, S. R. *Aviation Security and Terrorism: a review of the economic issues*. The Federal Reserve Bank of St. Louis, september/october 2002, p. 9-24.

DAC. *Anuário do Transporte Aéreo, vol. I, Dados Estatísticos*, de 1997 a 2003. In: <http://www.dac.gov.br/estatisticas>

_____. *Anuário do Transporte Aéreo, vol. II, Dados Econômicos*, de 1999 a 2002. In: <http://www.dac.gov.br/dados/dados.asp>.

_____. *Dados Comparativos*, de 1998 a 2003. In:

<http://www.dac.gov.br/estatisticas>.

_____. IAC. *Fluxo de passageiros nas ligações aéreas nacionais – 2002*. In:

<http://www.dac.gov.br>.

_____. Portarias diversas. In: <http://www.dac.gov.br/legislacao>.

EBAPE-FGV/EMBRATUR *Pesquisa Anual de Conjuntura Econômica do Turismo: transporte aéreo em números*. Março 2006/Ano II/Nº2.

ESPÍRITO SANTO JR. R. A. Políticas, oportunidades e desafios para o binômio transporte aéreo-turismo no Brasil. Trabalho vencedor do Prêmio Nacional EBAPE-FGV/EMBRATUR de Monografias e Estudos de Caso do Setor de Turismo. Janeiro de 2004.

ESPÍRITO SANTO JR, R. A., BARREIRO, J. H. L. C. e SANTOS, M. P. S. “Flexibilização do Transporte Aéreo no Brasil: ingresso numa era de maior competição?”. *XII Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes*, Fortaleza, 1998.

ESTEVES, P. *Controle do espaço aéreo brasileiro – Uma história que merece ser contada*. São Paulo, Março 2005. Disponível no site <http://www.defesa.com.br/fab/controle.pdf>.

FARINA, E. A. *A teoria dos mercados contestáveis e a teoria da organização industrial: um artigo-resenha*. São Paulo: Estudos Econômicos, v. 20, n. 1, p. 5-28, jan./abr. 1990.

FOLHA ON LINE. TAM compra 10 aviões da Airbus para reforçar linhas internacionais. Disponível <<http://www.uol.com.br/folha/dinheiro>>. 21 dez. 2005.

FOLHA ON LINE. TAM recebe novo Airbus e frota chega a 87 aeronaves. Disponível <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro>>. 14 jul. 2006.

FOLHA ON LINE. WebJet é vendida para empresas de ônibus e agentes de viagem. Disponível <<http://www.uol.com.br/folha/dinheiro>>. 17 jan. 2006.

FRANCO, F. A. L., SANTANA, P. M., ALMEIDA, C. B., BRAGA, R. J. *Recent Deregulation of the Air Transport in Brazil*. SEAE/Ministério da Fazenda, Documento de Trabalho nº 12, janeiro de 2002.

GAZETA MERCANTIL. Com 62 aviões, oferta da Gol crescerá 45%. *Gazeta Mercantil*. São Paulo, 24 jul. 2006.

GILLEN, D. and LALL, A. International transmission of shocks in the airline industry. *Journal of Air Transportation Management*, 9 (1).2002. p. 37-42.

GOL. *Relatório Anual*, 2005.

GOMES, S. B. V., LACERDA, S. M., BASTOS, V. D., CASTRO, M. S. Aviação Regional Brasileira, Modal Aéreo IV. *Informe Infra-estrutura*, BNDES, nº50, novembro, 2002.

GRABOIS, A.P. *Para Deloitte, falência da VARIG é mais vantajosa para credores do que proposta da VARIGLog*. Valor On Line: Disponível <<http://www.valoronline.com.br>>. 07 jul. 2006.

GUIA DE COMPANHIAS AÉREAS. *Avião Revue*, n.73, out. 2005.

GUIMARÃES, E. A. e SALGADO, L. H. *A Regulação do Mercado de Aviação Civil no Brasil*. IPEA, out. 2003. (Nota Técnica 2).

IBGE. <http://www.ibge.gov.br>.

INFRAERO. *Relatório Anual 2003. Relatório da Administração*, março 2004.

JORNAL DO COMÉRCIO DO RIO GRANDE DO SUL. *Varig recusa a liberação de balcões em aeroportos*. 23/08/2006.

LAGE, J. *Justiça anula votos da GE e marca leilão para o dia 20*. FOLHA ON LINE: Disponível <<http://www.uol.com.br>>. 18 jul. 2006.

LAGE, J. *Preço mínimo do leilão da VARIG cai 81%*. FOLHA ON LINE: Disponível <<http://www.uol.com.br>>. 11 jul. 2006.

LAPLANE, G. *Os desafios da regulação do setor de transporte aéreo de passageiros no Brasil*. Araraquara, SP: UNESP, Dissertação de Mestrado, 2005.

LUNA, D. *Justiça aceita proposta da VARIGLog pela VARIG*. UOL: Disponível <<http://www.uol.com.br>>. 11 jul. 2006.

MARCHETTI, D. S., SOUZA, R. M. A. T., ÁVILA, J. R. G. e CASTRO, M. S. Aspectos de Competitividade do setor aéreo. Modal Aéreo II. *Informe Infra-estrutura*, BNDES, nº 42. Março, 2001.

_____. *Infra-estrutura aeroportuária: fator de competitividade econômica*. Modal Aéreo III. *Informe Infra-estrutura*, BNDES, nº 46, 2001.

MINADEO, R.; CUNHA, J.L.T. *A Trajetória da TAM*. In.: *XXII Encontro da Associação Portuguesa de História Econômica e Social*. Aveiro: 2003, mimeo.

MINISTÉRIO DA DEFESA. www.defesa.gov.br/noticias/noticias.htm

MINISTÉRIO DA DEFESA, CONAC. Resoluções de 2001 a 2003. In: <http://www.defesa.gov.br/enternet/sitios/internet/conac>

MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO. *Portaria nº 307 de 06 de maio de 1991*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO. *Portaria nº 566* de 26 de junho de 1991.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. *Portaria nº 90* de 05 de abril de 2001.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. *Portaria nº 248* de 10 de agosto de 2001.

MORRISON, S. A. and WINSTON, C. *The Evolution of the Airline Industry*. Washington D.C: Brookings Institution, 1995.

OLIVEIRA, A. V. M. *Localized competitive advantage, entry and price reactions in the Brazilian air industry*. The University of Warwick, Department of Economics, *Mimeo*. set. 2003.

OLIVEIRA, A. V. M. e TUROLLA, F. *Competição, colusão e antitruste: estimação da conduta competitiva das companhias aéreas*. *Mimeo*, 2003.

PASIN, J. A. B. e LACERDA, S. M. A reestruturação do setor aéreo e as alternativas de política para a aviação civil no Brasil. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 19, jun. 2003, p. 217-240.

PEGO FILHO, B. Setor aéreo e as empresas brasileiras: situação atual e perspectivas. *Boletim de Conjuntura*, 59, IPEA, out-nov. 2002, p. 73-8.

PORTAL AVIAÇÃO BRASIL. *Governo pressiona BRA a acabar com vôos fretados*. Disponível <http://www.aviacaobrasil.com.br/noticias>. 13 jan. 2005.

PORTAL BRASILTURIS. *BRA - Entrevista*. Disponível <<http://www.bj.inf.br>>. 06 jul. 2006.

PRADO, M. *Oferta de vôos ao exterior cai 45% sem Varig*. Disponível <<http://www.uol.com.br/folha/dinheiro>>. 14 jul. 2006.

REUTERS. *BNDES abre linha para financiar compra de aeronaves da Embraer*. Reuters. Rio de Janeiro, 16 ago. 2006.

RITTNER, D. Aéreas buscam saídas para compensar alta do combustível. *Valor Econômico*, quinta feira, 24 de agosto de 2006, p. B3.

RODRIGUES, C. B. L. Tarifas aéreas: evolução da regulação. Apresentação ao *NECTAR*, São José dos Campos, 29 de março de 2005.

RUPP, N. G., HOLMES, G. M. and DeSIMONE, J. Airline Schedule recovery after airport closures: empirical evidence since September 11th. *JEL*, 2002.

SEAE. Ato de concentração nº 08012.000641/2003-98.

_____. NT nº 29/2004/COGDC-DF/SEAE/MF. In: <http://www.fazenda.gov.br/seae/documentos/pareceres/infra-estrutura/NT%20Code%20Versao%20Publica>.

_____. Parecer n° 363/2001/MF/SEAE/COGDC-DF.

_____. Parecer n° 008/COGDC-DF/SEAE/MF.

_____. Parecer n° 97 COGSI\SEAE\MF.

_____. Parecer n° 200/2002/COGDC/SEAE/MF.

SILVA, E. N. A. and ESPÍRITO SANTO JR, R. A. Introducing the low cost-low fare concept in Brazil: Gol airlines. *7th Annual Air Transport Research Institute Conference*, Toulouse, France, 2003.

SILVEIRA, J. A. *Transporte Aéreo Regular no Brasil: análise econômica e função de custo*. Rio de Janeiro, COPPE/UFRJ, Dissertação de Mestrado, 2003.

SNEA. Reforma Tributária. Rio de Janeiro, Apresentação, Setembro 2000. Disponível no site <http://www.snea.com.br/estudos/reforma2/principal.htm>.

TAM. Relatório Anual, 2005.

TAVARES, M. P. *O transporte aéreo doméstico e a lógica da desregulamentação*. SEAE, Documento de Trabalho, 4 nov. 1999.

UNIVERSO ON LINE. *TAM anuncia compra de 37 aviões Airbus*. Disponível <<http://www.uol.com.br>>. 28 jun. 2006.

U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION – Federal Aviation Administration. *Capacity Needs in the National Airspace System*. June, 2004. <http://www.faa.gov/arp/publications/reports/index.cfm> consultado em 07/07/2004.

VALOR ECONÔMICO. *Companhias montam barreira contra oscilações*. Valor Econômico, quinta feira, 24 ago. 2006.

VALOR 1000 – Maiores Empresas. *Valor Econômico*, São Paulo, 2005.

VISCUSI, W. K., VERNON, J. M. and HARRINGTON, J. E. *Economics of Regulation and Antitrust*. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1995.

VÔOS REGIONAIS E SEUS AVIÕES. *Avião Revue*, n.81, jun. 2006.

Workshop da ABETAR – Associação Brasileira das Empresas de Transporte Aéreo. Manaus: Ariaú Hotel, 2004.

ZAKABI, R. Haja Paciência. *Revista Veja*, São Paulo, set. 2006.

COLABORADORES:



REALIZAÇÃO:



Ministério do
Turismo

