

ESTUDOS DA COMPETITIVIDADE DO TURISMO BRASILEIRO



ALGUMAS CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RELAÇÃO
ENTRE TRANSPORTE AÉREO REGIONAL E TURISMO

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

COORDENADORA RESPONSÁVEL

Lúcia Helena Salgado

Universidade Estadual do Rio de Janeiro - UERJ

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.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RELAÇÃO ENTRE TRANSPORTE AÉREO REGIONAL E TURISMO

Natália Santos Ferreira*
Carlos Renato Silva Lima**

1. INTRODUÇÃO

O Brasil é um país de dimensões continentais. Ocupando mais de 8,5 milhões de km², é o quinto maior país do mundo em extensão territorial. Sua disposição geográfica privilegiada faz com que seja abrangido por diversos climas e seja possuidor de uma grande diversidade de relevos. Essa combinação faz do Brasil um país de natureza exuberante e nos confere imenso potencial turístico.

Entretanto, a infra-estrutura de transportes brasileira deixa a desejar. Com uma malha ferroviária praticamente inexistente, navegação fluvial muito lenta e restrita apenas a alguns rios e estradas em péssima condição de rodagem, o transporte aéreo seria o mais indicado para um país com as características elencadas no parágrafo anterior. Some-se a isso o fato de o Brasil possuir mais de 5.000 municípios, muitos dos quais praticamente inacessíveis por outra via que não seja a aérea.

Assim sendo, o estudo da aviação regional justifica-se por uma série de argumentos. Além de servir como promotora de desenvolvimento das cidades atendidas pelas empresas aéreas regionais e cidades localizadas em seus entornos, a aviação regional promove a interligação entre cidades médias e pequenas e os grandes centros urbanos, os maiores portais de recepção de turistas estrangeiros.

* Bacharel em Ciências Econômicas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Mestranda em Engenharia de Infra-Estrutura Aeronáutica/Transporte Aéreo, Instituto Tecnológico de Aeronáutica,- ITA. Início: Agosto-2006; Aluna especial do Mestrado de Ciências Econômicas da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Curso: Econometria (Março – Julho/2006);

** Bacharel em Ciências Econômicas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Mestrando em Ciências Econômicas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), economista da área internacional da Petrobrás.

Existem, hoje, 13 empresas aéreas cujas características principais são predominantemente de operação regional: Abaeté, Air Minas, Cruiser, Meta, OceanAir, Pantanal, Passaredo, Puma Air, Rico, Sete, Team, Trip e Total. Juntas, estas empresas atendem a 125 localidades em todos os estados brasileiros. Além disso, também atendem a destinos internacionais, tais como: Georgetown (Guiana) e Paramaribo (Suriname), cobertos pela Meta Linhas Aéreas. Recentemente, a Total foi autorizada a voar regularmente para Caiena (Guiana Francesa).

Muito embora a aviação regional esteja presente em todo o país, são mais beneficiadas as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, onde a precariedade dos demais modais de transporte se faz mais forte.

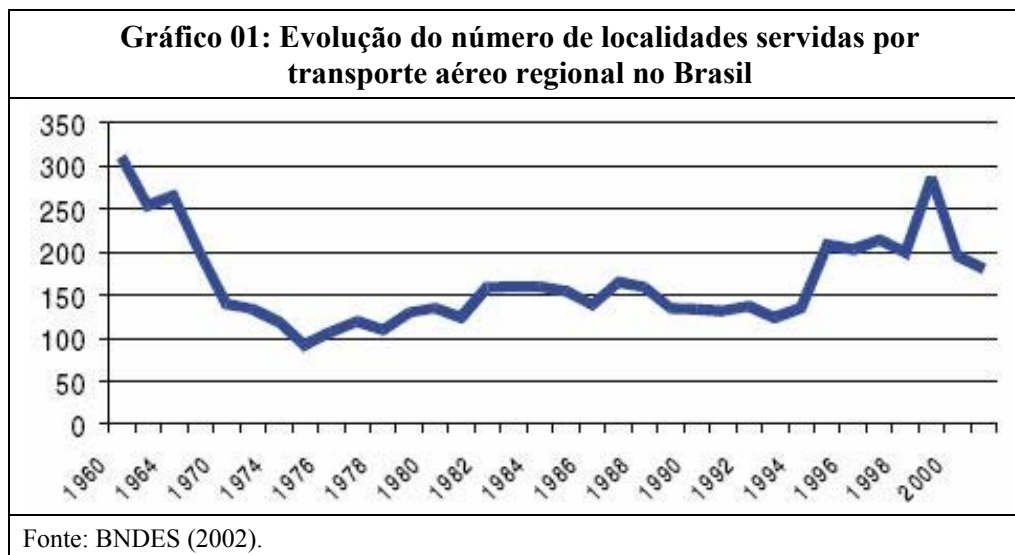
O presente trabalho visa, assim, traçar um breve panorama da relação existente entre turismo e transporte aéreo regional. Para tanto, se vale de duas grandes seções, dispostas da seguinte maneira: Na Seção (2), são analisados aspectos gerais do setor de aviação regional. Uma análise histórica é traçada e, ao final, é apresentada uma breve análise da situação atual e os entraves que dificultam o desenvolvimento do transporte aéreo regional (principalmente “Suplementação Tarifária” e “Preço do Querosene de Aviação”); Na Seção (3) é traçada uma análise de como turismo e planejamento de linhas regionais estão relacionados e, por fim, na Seção (4) são feitas as considerações finais.

2. ASPECTOS GERAIS DO TRANSPORTE AÉREO REGIONAL NO BRASIL

2.1 Transporte Aéreo Regional em Perspectiva Histórica

Em muitas partes do mundo, o transporte aéreo regional tem se mostrado o segmento de maior crescimento na indústria do transporte aéreo. Sua importância e dinamismo podem ser evidenciados de várias formas, a saber: quanto aos fabricantes de aeronaves, pôde-se acompanhar, nos últimos anos, a acirrada disputa entre a Embraer e a Bombardier - maiores fabricantes mundiais de jatos regionais; e com relação às empresas aéreas brasileiras, seu número dobrou de cinco, no período 1975-1992 para dez em 2003. Com a reestruturação do Sistema de Transporte Aéreo Regular em 1992, através da Portaria nº 687/GM5 de 15 de setembro, o número de assentos/quilômetro saltou de dois bilhões, em 1992, para mais de onze bilhões, em 2000 [BNDES, 2002].

Por meio do gráfico abaixo, pode-se identificar a evolução do número de localidades servidas por transporte aéreo regional no Brasil a partir da década de 1960.



Entre 1960 e 1975, observa-se uma drástica redução do número de cidades atendidas pelo Transporte Aéreo. Devido à estruturação da malha rodoviária em seus grandes eixos, houve uma redução da demanda por viagens aéreas de curta distância - as mais disputadas pelas companhias aéreas - gerando uma grave crise na aviação comercial brasileira, cujos motivos remontam a vários fatores, entre eles: a baixa rentabilidade do transporte aéreo, provocada pela concorrência excessiva; a necessidade de novos investimentos para a renovação da frota, visando à substituição das aeronaves do pós-guerra, que se mostravam obsoletas e despendiam muitos gastos com manutenção e cuja baixa disponibilidade prejudicava a regularidade dos serviços; e as alterações na política econômica do país, que retirou das empresas aéreas o benefício do uso do dólar preferencial para as importações.

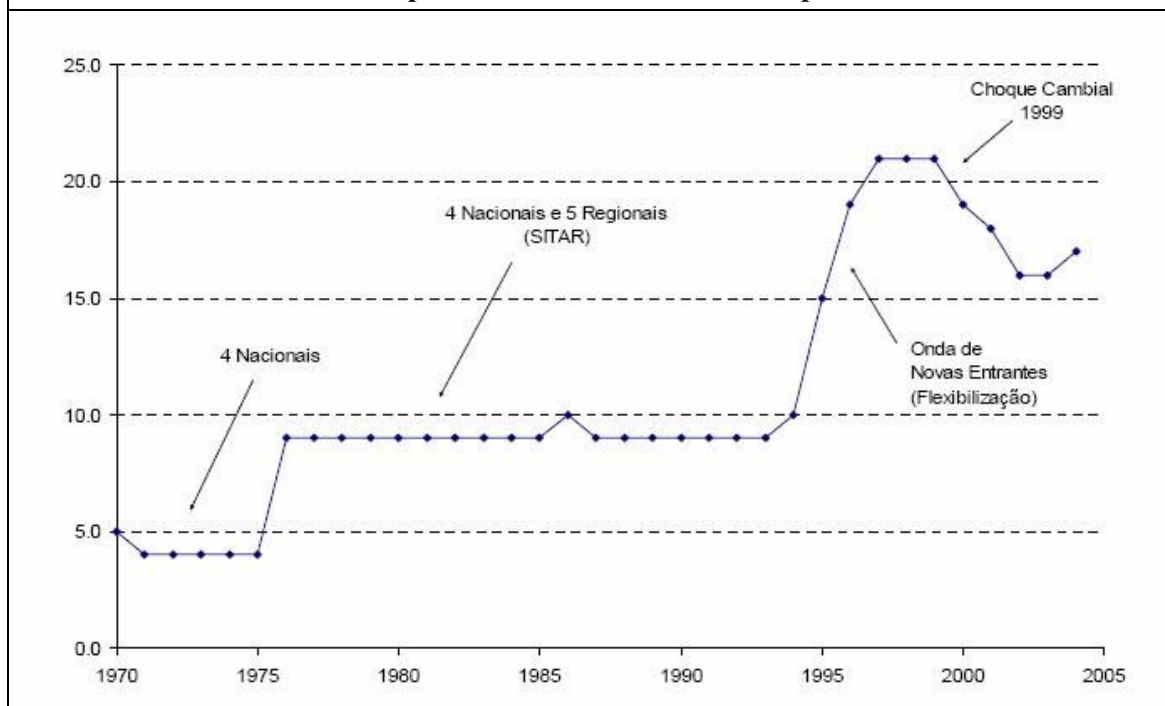
Dentro deste contexto de crise da aviação, com a acentuada queda no número de cidades atendidas, que o governo, por meio do o Ministério da Aeronáutica, criou uma nova modalidade de aviação, a aviação regional, que contava com subsídios para atender determinadas rotas de baixa viabilidade econômica. Dessa forma, foi criado em 1975, o Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional (SITAR), com o objetivo de atender localidades de médio e baixo potencial de tráfego. Assim, o território nacional foi dividido

em cinco áreas, sendo cada uma delas atendida por uma empresa, que funcionava em regime de monopólio. Paralelamente, estabeleceu-se o Adicional Tarifário, fixado em 3% sobre o valor dos bilhetes das linhas aéreas domésticas, sendo o produto dessa arrecadação destinado ao SITAR para suplementação tarifária de suas linhas. Este regime vigorou até 1992, quando se inicia o processo de flexibilização do setor, que não só permitiu a entrada de novas empresas aéreas no mercado, mas também incentivou a criação de novas linhas com a alteração nas regras da suplementação tarifária. Observa-se assim, uma retomada do crescimento das cidades atendidas a partir desse período. Já a queda a partir do ano 2000, está relacionada não só a questões econômicas e cambiais do país, mas em parte também pela diminuição no valor total arrecadado com o Adicional Tarifário¹.

Conforme pode ser analisado por meio do gráfico 02, abaixo, excluindo o episódio de entrada das companhias aéreas regionais no período de implementação do SITAR, observou-se apenas um outro evento de nova entrada em massa, que se seguiu à Primeira Rodada de Liberalização de 1992. Neste período, o número de companhias mais que dobrou, passando de 9 para 21 – fenômeno que pode ser caracterizado como uma “onda de novas entrantes” seguida à liberalização da oferta caracterizada pelo fim dos monopólios regionais. O choque cambial de 1999, contudo, representou um retrocesso neste quadro, dado que o número de novatas na aviação começou a declinar desde então, vindo a se recuperar, ainda que de forma lenta, apenas recentemente (2004 e 2005) [Oliveira (2005)].

¹ Cobrado nas passagens das linhas mais rentáveis, este adicional é repassado como forma de subsídio cruzado para as empresas que operam linhas com baixa demanda. Como desde 1999 as grandes empresas nacionais têm obtido na justiça o direito de não mais pagarem tais subsídios, o total arrecadado com a suplementação tarifária caiu de mais de R\$ 50 milhões, em 1997, para pouco mais de R\$ 10 milhões, em 2001

Gráfico 02: Episódios de Entrada no Transporte Aéreo



Fonte: Oliveira (2005).

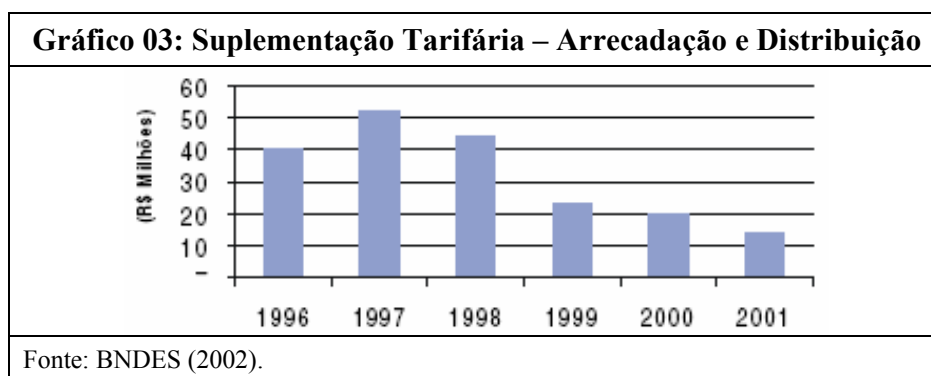
2.2 Questões Atuais: Entraves ao Desenvolvimento do Transporte Aéreo Regional e Crescimento Recente do Setor

Entre os principais entraves ao desenvolvimento do Transporte Aéreo Regional no Brasil encontram-se: a descontinuação do Adicional Tarifário, alto custo de combustível (QAV) e concorrência predatória em rotas de baixa densidade de tráfego.

A primeira questão que deve ser abordada é o processo de descontinuação do recolhimento do Adicional Tarifário, ocorrido a partir de 1999. Em maio e junho daquele ano, respectivamente, liminares concedidas à VARIG e à VASP suspenderam a exigibilidade da arrecadação do Adicional Tarifário por estas empresas. Aliado à desvalorização cambial de 1999, este fato afetou significativamente o valor arrecadado, que caiu de R\$ 44 milhões, em 1998, para R\$ 22,7 milhões em 1999. Esta queda vultuosa deve-se ao fato de que a arrecadação do Adicional pela VARIG representava, aproximadamente, 70% do total arrecadado.

Em 2001 novas liminares foram concedidas, suspendendo a arrecadação do Adicional Tarifário pelas empresas TransBrasil, Rio Sul, Nordeste e TAM, as quatro empresas que, somadas à InterBrasil, foram as únicas arrecadadoras do Adicional de 2000.

Encontra-se tramitando no Congresso Nacional o Projeto de Lei nº. 7.199, de 05 de setembro de 2002, que visa a substituição do modelo de suplementação tarifária aplicado até 1999 (1% sobre o valor da tarifa das empresas de linhas nacionais) por um modelo que fixa um valor, entre 3 e 14 reais, sobre o valor das passagens aéreas das companhias nacionais.



As empresas aéreas regionais também são afetadas fortemente pelo desempenho da economia, pela variação cambial e pelo preço do QAV, especialmente as empresas de menor porte. Estas encontram enorme dificuldade para negociar com as distribuidoras de combustível, pagando pelo litro um valor que pode chegar a ser 30% maior que o negociado por uma empresa maior, reduzindo sobremaneira sua margem de lucro e a competitividade do setor. Mesmo experimentando aumento de tráfego no último ano, os custos das companhias regionais cresceram acima do previsto. O querosene de aviação (QAV) atingiu índices históricos de elevado aumento, motivado pelas catástrofes ocasionadas por fenômenos naturais e pelas crises internacionais, inibindo a possibilidade de redução de preços das passagens aéreas [Flap Internacional (2006)].

No caso das companhias regionais, a despesa com combustível representa cerca de 35% dos custos totais de operação. A variação dos preços do QAV tem ocorrido duas vezes ao mês e, devido à concorrência e para manter o aproveitamento mensal das empresas, as

companhias não repassam automaticamente este aumento, não conseguindo, assim, aumentar sua arrecadação mensal, afetando o próprio crescimento.

A concorrência predatória, finalmente, caracterizada pelo fato de que há empresas que voam para poucas localidades com aviões pequenos (em rotas de baixa densidade de tráfego) ao lado de empresas com características e desempenho operacional de empresas nacionais, é mais um fator que inibe o desenvolvimento do transporte aéreo regional.

A indústria do Transporte Aéreo, de um modo geral, necessita de um enorme volume de capital para a sua implantação, operação, manutenção e continuidade dos serviços. Assim, a dificuldade de se conseguir financiamento constitui um importante entrave às empresas aéreas regionais. Ainda não há no Brasil, linhas de financiamento a custos competitivos.

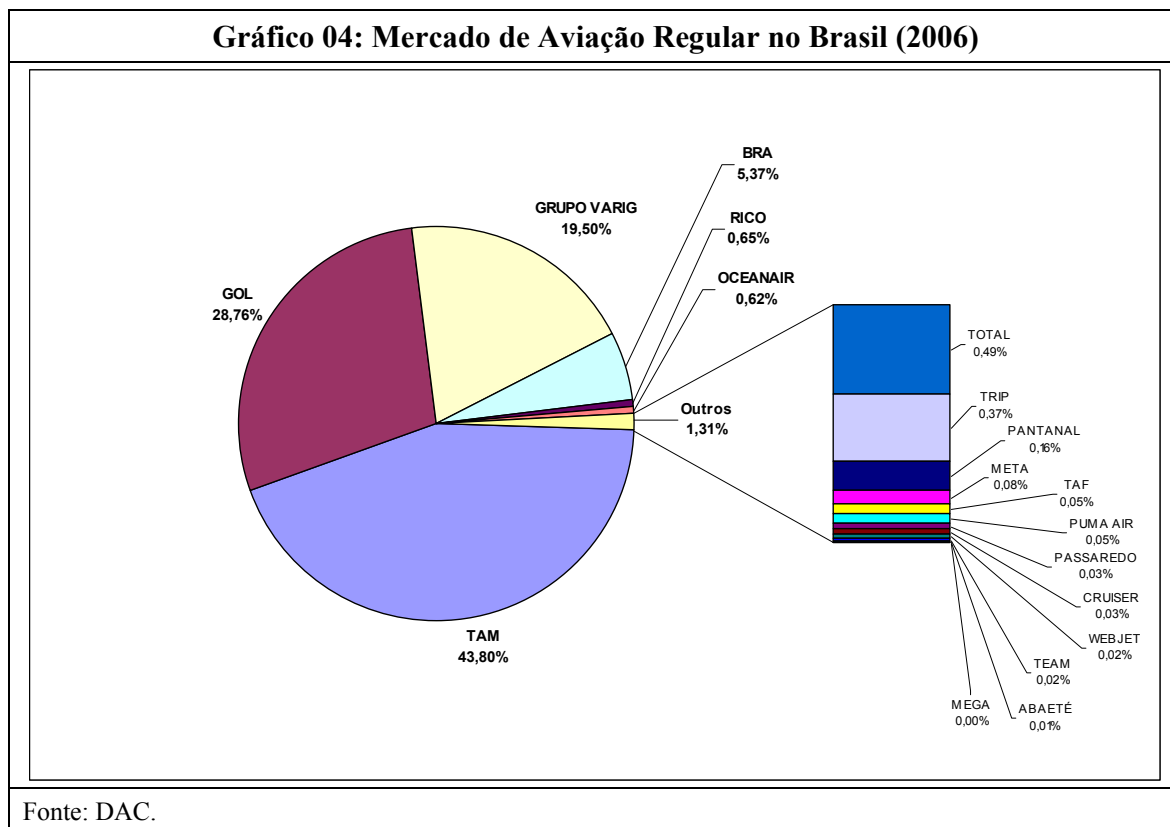
Segundo Apostole Lázaro Chryssafidis, diretor executivo da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Aéreo Regional (Abetar), em entrevista à Flap Internacional (*ibid*), seja por falta de suplementação tarifária, crises econômicas ou por questões administrativas das próprias empresas, o que se tem verificado é uma alta volatilidade das pequenas transportadoras na entrada e saída do mercado. Isto traz como consequência fundamental a deterioração da tão almejada universalização continuada do serviço aéreo. Os altos e baixos do desempenho das regionais não afetam apenas as próprias companhias em si. O caso específico das empresas aéreas que implantam linhas e as desativam com muita frequência, reflete-se também em outros segmentos e na sociedade como um todo. Muitas atividades surgem e se desenvolvem em função da presença regular do avião e passam a contar com a permanência do mesmo para programar suas atividades ao longo do tempo. O mesmo acontece com as comunidades atendidas por vôos regulares, que ao deixarem de contar com essa ligação, ficam prejudicadas.

Mesmo diante dos fatores negativos acima destacados, o transporte aéreo regional vem apresentando crescimento expressivo nos últimos três anos. Ainda representando uma parcela pequena da indústria (2,47%), pode-se observar na tabela abaixo, que no período 2004-2005, o crescimento de toda a indústria de transporte aéreo regular, em número de passageiros/km pago transportados, foi de 19,44%, enquanto o setor de transporte aéreo regional apresentou um crescimento de 47,89% muito superior aos 18,86% das *majors*.

Tabela 01: Passageiros/Km Pago Transportado				
EMPRESAS	2004	2005	Δ %	Market Share 2005
GOL	6.304.459	9.197.853		
TAM-LIN AÉREAS	10.087.887	14.665.241		
GRUPO VARIG	8.764.296	9.001.876		
VASP	2.493.400	-		
MAJORS	27.650.042	32.864.970	18,86%	97,53%
ABAETÉ	2.574	2.914		
ATA BRASIL	-	17.143		
CRUISER	-	9.645		
MEGA	-	2.670		
META	22.830	32.024		
OCEANAIR	85.617	109.562		
PANTANAL	72.511	73.397		
PASSAREDO	6.233	10.783		
PENTA	9.285	-		
PUMA AIR	22.576	20.810		
RICO	161.093	194.562		
TAVAJ	8.220	-		
TEAM	-	1.426		
TOTAL	95.618	184.194		
TRIP	77.070	131.412		
WEBJET	-	42.993		
OUTRAS	563.627	833.535	47,89%	2,47%
INDÚSTRIA	28.213.669	33.698.505	19,44%	

Fonte: DAC.

O gráfico abaixo plotado nos fornece uma visão analítica um pouco mais intuitiva sobre a participação das companhias regionais no mercado como um todo.



3. O TURISMO COMO FATOR DE DECISÃO NO PLANEJAMENTO DE LINHAS REGULARES DAS EMPRESAS AÉREAS REGIONAIS BRASILEIRAS

3.1 Planejamento de Linhas Aéreas e Turismo

Ainda que não haja uniformidade na definição de transporte aéreo regional, de forma geral, ele está associado às empresas de transporte aéreo que operam aeronaves com determinada capacidade de passageiros (20-120 assentos), fazendo uso de uma força motriz com tecnologia específica (notadamente turboélices e jatos regionais – *regional jets* – RJ) [Hanlon (1992)]. Relacionada a esses fatores tecnológicos e de capacidade, está a própria autonomia das aeronaves empregadas, menores do que os jatos, uma vez que seu uso é

destinado a viagens de pequeno e médio alcance. No entanto, com o advento dos jatos regionais ERJ145 e CRJ200, que proporcionam maior alcance de vôo (em torno de três mil quilômetros), muitas empresas aéreas regionais, notadamente nos Estados Unidos e na Europa, passassem a interligar destinos com grandes distâncias [Graham (1997)].

Conforme foi mencionado, deve-se ressaltar que o conceito de aviação regional é difuso quanto a suas fronteiras: são freqüentes os casos de empresas aéreas regionais operando aeronaves de capacidade superior a cem lugares² e/ou voando entre cidades de elevada densidade de tráfego (número de passageiros por unidade relevante de tempo); também freqüentes são os casos de empresas aéreas de porte nacional³ com operações em cidades que tradicionalmente seriam incluídas na categoria de baixa densidade de tráfego.

No Brasil, a partir do ano 2000, o então órgão regulador - Departamento de Aviação Civil - extinguiu a distinção entre *empresas* de “âmbito” nacional e regional, sendo todas classificadas como empresas domésticas de transporte aéreo regular. No entanto, os parágrafos 1º e 2º do artigo 6º da Portaria nº 569/GC5, de 5/7/2000, classifica as *linhas* aéreas domésticas como **nacionais** (aquelas que ligam as capitais e as cidades com mais de um milhão de habitantes), **regionais** (aquelas que efetuam a ligação entre as demais cidades com aquelas servidas pelas linhas aéreas nacionais) e **especiais** (aquelas que ligam diretamente dois aeroportos centrais – Santos Dumont, Congonhas e Pampulha - ou um aeroporto central e o aeroporto da Capital Federal – Juscelino Kubitschek). De acordo com o parágrafo 2º do artigo 6º da Portaria nº 676/GC5, de 20/10/1999, as *linhas aéreas domésticas regionais* se caracterizam por serem afluentes ou complementares às linhas aéreas domésticas nacionais.

Geralmente, as empresas aéreas regionais podem funcionar de duas formas [Valente e Lohmann (2005)]:

- **subsidiárias** das empresas nacionais, em que efetuam vôos de menores alcances na malha aérea da empresa principal (linhas tronco-alimentadoras). Ex: teve-se, durante muitos anos, os casos da Nordeste e Rio-Sul no grupo Varig;

² TAM e Rio Sul, empresas que anteriormente pertenceram ao segmento regional, operaram grandes frotas de Fokker F100 e de Boeing B737-500, respectivamente. Outra empresa regional que chegou a operar com aeronaves de capacidade superior a cem assentos foi a TABA (cujas atividades já se encerraram há alguns anos): sua frota contou com dois F100. Atualmente, a RICO Linhas Aéreas opera uma frota de três B737-200s na região amazônica.

³ Atualmente, este grupo restringe-se à GOL, à TAM e à VARIG. Até recentemente havia ainda a Transbrasil e a VASP, mas ambas encerraram suas atividades.

- de forma **independente**, ainda que muitas vezes em parceria com as grandes empresas nacionais. Ex: as empresas independentes podem, eventualmente, ter parcerias e alianças, tais como uso comum de sistemas de reservas por computador – CRS – e programas de milhagem, *codeshare*, marketing e vendas, uso de salas VIP etc. Este foi o caso do acordo assumido entre a Varig e a Rico Linhas Aéreas em setembro de 2003. Nele a Varig passou a transportar seus passageiros até Manaus onde são distribuídos para as demais cidades dos Estados do Norte do Brasil pela Rico.

3.2 Fatores Influentes no Planejamento de Linhas Aéreas Regulares

Para Silva, Portugal e Santos (2000), o problema de planejamento de linhas aéreas, tradicionalmente, resume-se à identificação da maneira mais eficiente de se atender à demanda de uma determinada linha, a partir de uma adequada oferta do produto viagem (assentos). Schäffler (1995), olhando para a estrutura do tráfego aéreo regional, apresenta alguns outros fatores influentes: políticos (regulamentações); infra-estrutura em terra e no ar; estrutura dos operadores; estrutura de fabricantes; e avanços tecnológicos.

A necessidade de minimizar a incerteza com relação ao sucesso da operação do serviço aéreo passa a ser um dos aspectos mais importantes que uma empresa aérea precisa levar em consideração. Um dos possíveis caminhos para a garantia de sustentabilidade de linhas aéreas regulares regionais é uma maior integração com toda a cadeia produtiva do turismo, que é o conjunto de atividades articuladas desde os insumos até a comercialização e distribuição do produto turístico final, composta por organizações tais como agências de viagens, operadoras turísticas, hotéis, empresas de eventos, transportadoras turísticas, entre outras [Valente e Lohmann, *ibid*]. A tabela abaixo, elenca esses fatores.

Tabela 02: Fatores influentes no planejamento de linhas e seus aspectos correspondentes	
FATORES	ASPECTOS CORRESPONDENTES
Econômicos	Demanda potencial; densidade de tráfego; tarifas; índice de aproveitamento.
Sociais	Perfil dos passageiros (idade, renda, profissão, etc); comportamento dos passageiros (por exemplo preferência por determinado tipo de aeronave), relacionamento responsável com <i>stakeholders</i> .
Turísticos	Vocação e tipo de turismo; oferta turística; tempo de permanência; ciclo de vida do destino; sazonalidade.
Operacionais	Frota; infra-estrutura aeroportuária (pista, <i>slots</i> , <i>gates</i>); pessoal (tripulação, agentes, atendentes, despachantes etc).
Geográficos	Distância; localização; relevo do destino operado; fatores climáticos
Políticos	Injunções de lideranças políticas municipais e estaduais; regulamentação (políticas de liberalização do transporte aéreo).
Mercadológicos	Concorrência (de outras empresas e de outros modos de transporte); imagem; publicidade; propaganda.
Fonte: Valente e Lohmann, 2005.	

Em se tratando do planejamento de suas operações, faz-se necessário considerar as possibilidades que a atividade turística pode carrear nas estratégias organizacionais das empresas de aviação, e dessa forma, promover uma maior aproximação com a cadeia produtiva do turismo de modo a ampliar o leque de possibilidades dos serviços dessas organizações.

No que tange às ligações aéreas que envolvam destinos turísticos, há que se levar em consideração quais aspectos inerentes à atividade turística podem influenciar no planejamento de linhas aéreas, a saber: **i) vocação turística (demanda); ii) oferta turística local e regional; iii) ciclo de vida do destino turístico; e iv) sazonalidade.**

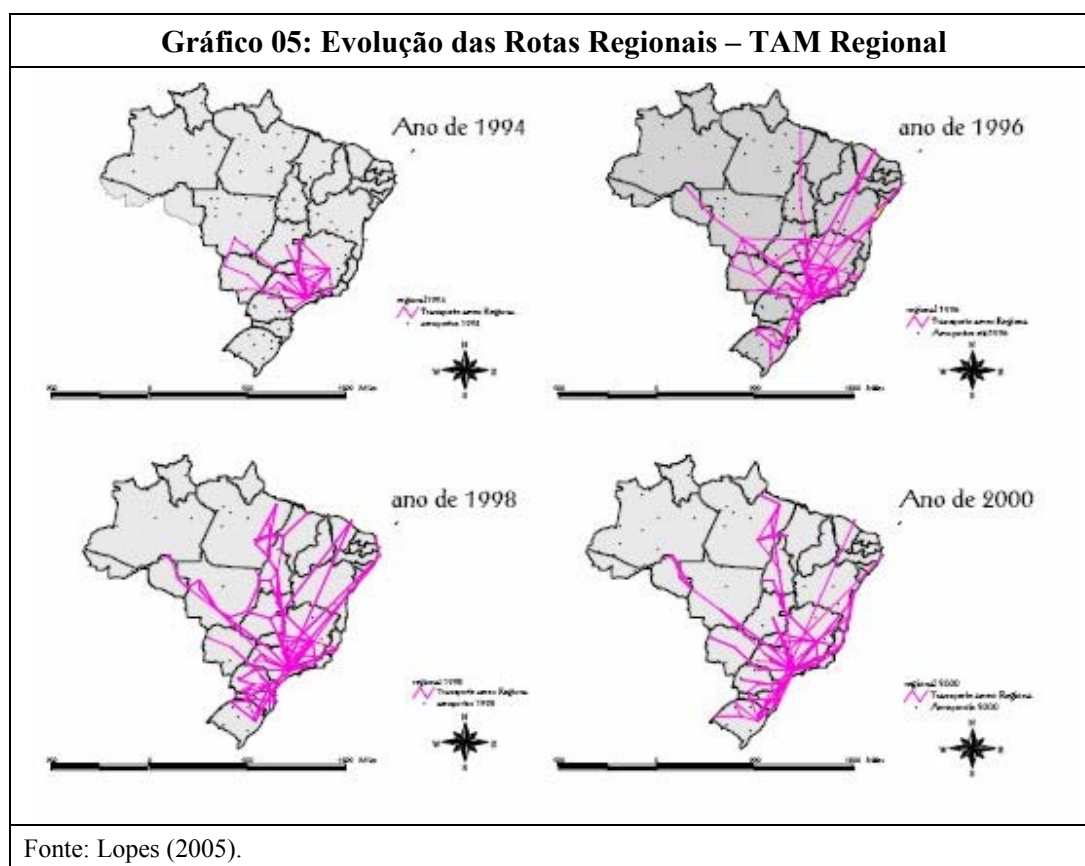
No Brasil, diferentes tipos de turismo têm gerado fluxos específicos de viajantes a muitos municípios. O Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR) destaca a existência de duas categorias diferenciadas de municípios turísticos no Brasil, baseadas em um conjunto de fatores físico- geográficos, histórico-culturais e econômicos, a saber:

- **Municípios Turísticos (MT)** - são aqueles consolidados, determinantes de um turismo efetivo, capazes de gerar deslocamentos e estadas de fluxo permanente;

- ❑ **Municípios com Potencial Turístico (MPT)** - são aqueles possuidores de recursos naturais e culturais expressivos encontrando, no turismo, diretrizes para o seu desenvolvimento socioeconômico.

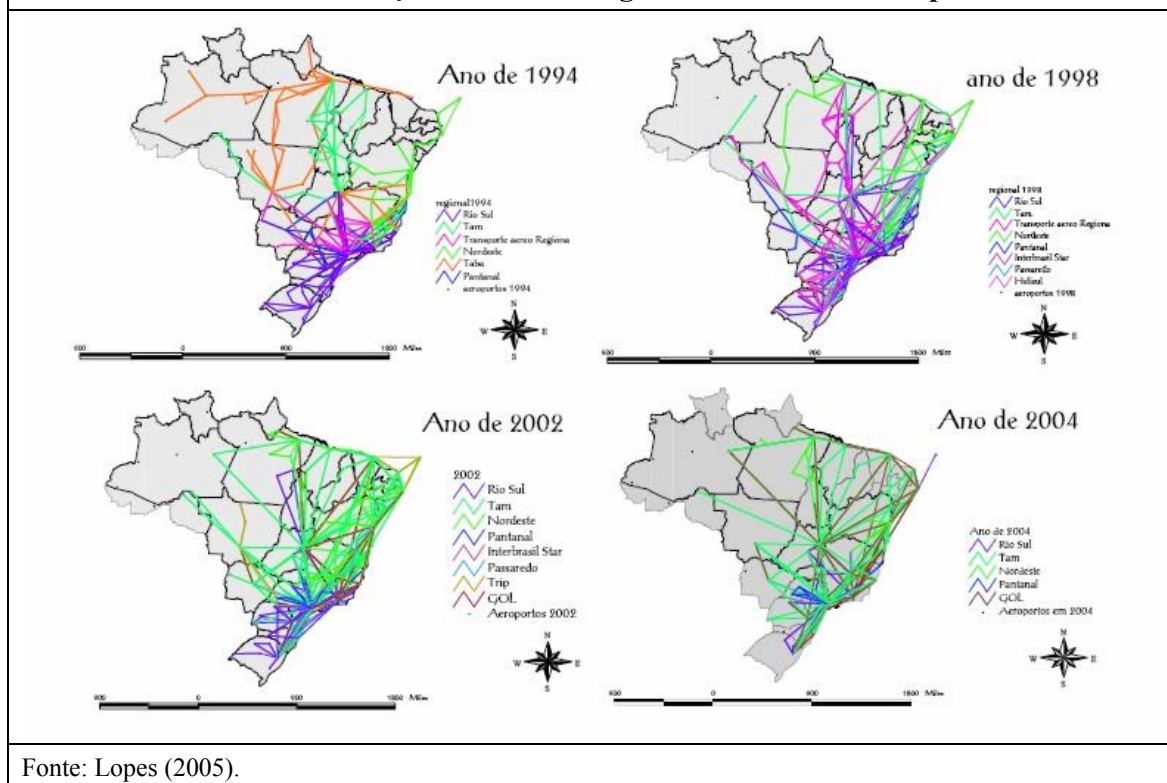
Essa categorização tem levado à identificação de um total de 375 MTs e de 1.456 MPTs no Brasil.

Os gráficos abaixo mostram a evolução das rotas de algumas companhias.



Em 1994 a TAM Regional, focada no sudeste, passaria a crescer sua malha para o resto do país com algumas rotas mais distantes. A partir de então rotas menores foram estabelecidas. Quanto ao número de aeroportos de origem a cada ano, temos, respectivamente, 23, 40, 70 e 59 aeroportos.

Gráfico 06: Evolução das Rotas Regionais – Diversas Companhias



Fonte: Lopes (2005).

3.3 Perfil Geral das Empresas Aéreas Regionais

De acordo com as pesquisas realizadas por Valente e Lohmann (*ibid*) sobre a abrangência da aviação regional brasileira dentro dos municípios turísticos no Brasil, contactou-se que:

- A grande maioria das atuais empresas aéreas regionais iniciou operações em vôos regulares faz relativamente pouco tempo. A data mais antiga é de 1993, sendo que as demais começaram a operar na segunda metade da década de 90. Este dado coaduna com a realidade gerada pelo processo de flexibilização ocorrido no mesmo período, resultando numa maior entrada de empresas no setor;
- Há concentração das empresas na Amazônia Legal e na região Nordeste. Isso pode ser decorrência de dois fatores principais: i) pelo incentivo da suplementação tarifária, uma vez que ainda que modestamente aplicado, só continua beneficiando as linhas operadas nessas regiões; ii) de ordem geográfica, uma vez que é nessas regiões onde este tipo de transporte enfrenta menos concorrência por parte dos

demais meios de transportes, seja pela precariedade de infra-estrutura, seja pelas suas grandes extensões territoriais; e

- Quanto ao número de cidades atendidas observou-se uma grande variação do número de localidades servidas por cada empresa aérea.

De acordo com a tabela 8, observa-se que o número total de municípios atendidos, descontados aqueles que se repetem entre as empresas, é de apenas 94. Número bastante reduzido, que representa apenas 1,7% dos municípios existentes no país. Já ao verificar-se a quantidade de municípios turísticos servidos por linha regular, chega-se a 13,6% do total existente no Brasil, valor este razoavelmente representativo e que, portanto, deveria elevar o peso da importância que as empresas regionais dão ao turismo como fator de influência nos seus planejamentos e decisões. Essa importância fica ainda mais clara quando se nota que a soma dos municípios turísticos (51) e potencialmente turísticos (14) atendidos pelas empresas aéreas regionais correspondem a 69% dos destinos por elas operados.

Tabela 03: Número de cidades turísticas servidas pelas empresas regionais				
Empresa Aérea	Região de Atuação	Municípios Atendidos	MT Atendidos	MPT Atendidos
ABAE TE Linhas Aéreas	Nordeste	4	2	1
META – Mesquita Transportes Aéreos	Amazônia	10	5	0
OceanAir	Sul, Sudeste e Nordeste	29	24	0
PANTANAL Linhas Aéreas	SP, MG, MS, BA	10	4	3
PENTA – PENA Transportes Aéreos	Amazônia	4	3	0
PUMA AIR	Amazônia	6	3	1
RICO Linhas Aéreas	Amazônia	25	5	6
TAVAJ Transportes Aéreos	Amazônia	11	5	3
TOTAL Linhas Aéreas	MG	10	8	1
TRIP – Transporte Regional do Interior Paulista	PR, SP, MT, Nordeste	12	9	2
<i>Soma Total</i>		<i>121</i>	<i>68</i>	<i>17</i>
Municípios distintos		94	51	14
Total de municípios no Brasil		5.561	375	1.456
Percentual do total de municípios no Brasil		1,70%	13,60%	0,96%

Legenda: MT – Municípios Turísticos / MPT – Municípios Potencialmente Turísticos
 Fonte: Valente e Lohmann (2005).

Comparando a evolução do número de cidades atendidas pelas empresas aéreas regionais com o número de municípios existentes no Brasil, observa-se, em termos de quantidade de localidades atendidas por vôos regulares, um grande retrocesso nos últimos 43 anos, uma diminuição de três vezes (da ordem de 300 para 94 – ver tabela 9). Isto é mais

agravado quando se observa que, no mesmo período, a população e o número de municípios existentes no país mais que dobrou.

Tabela 04: Municípios existentes e municípios atendidos por vôos			
Ano	População do Brasil	Municípios Existentes no Brasil	Municípios Atendidos por Vôos Regionais
1960	70 milhões	2.766	cerca de 360
2003	175 milhões	5.561	94

Fonte: Valente e Lohmann (2005).

4. Considerações Finais

Este trabalho teve por objetivo fazer algumas considerações acerca da relação Transporte Aéreo Regional e Turismo. Procurou-se mostrar tanto a importância desse modal como forma de alavancar e promover o turismo nacional, como também, destacar os principais empecilhos ao seu crescimento.

Conforme foi discutido ao longo do texto, ainda que não haja uniformidade na definição da aviação regional, pode-se dizer que ela se diferencia da aviação nacional pelas linhas operadas e pelo tipo de aeronave operada. Enquanto as linhas domésticas nacionais são aquelas que interligam grandes centros populacionais e econômicos (cidades com mais de 1 milhão de habitantes), as linhas regionais cumprem o importante papel de complementar essa malha aérea, promovendo a ligação dos grandes centros com as localidades interioranas de baixo e médio potencial de tráfego, inclusive nas fronteiras do país, garantindo a integração nacional.

Nesse sentido cresce a importância das parcerias entre as empresas de atuação nacional e regional vez que, muitas vezes, delas depende a própria economia das cidades interioranas em que as empresas regionais atuam. Além disso, as parcerias ajudam as estas últimas a alavancar o transporte de passageiros e facilitar o trânsito dos usuários que possuem dificuldades de conexões, oferecendo melhores alternativas de horários e vôos, além da facilidade de poderem fazer uma só reserva.

Dada a discussão da importância da aviação regional como promotora da integração e do turismo nacional, cabe destacar, assim como foi discutido ao longo do trabalho, uma série de empecilhos encontrados ao seu desenvolvimento, entre eles: a descontinuação da

arrecadação do Adicional Tarifário, a concorrência predatória em rotas de baixa densidade de tráfego, e o alto custo de combustível (QAV).

O Adicional Tarifário, durante as décadas 1970-1990, vinha atrelado a uma postura mais ampla de estímulo e de regulação da atividade, dentro do marco do Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional (SITAR). Foram estabelecidos monopólios regionais e a proibição de guerras tarifárias entre as empresas aéreas presentes no mercado, assim como severas restrições à entrada de novas empresas. Com o fim desse sistema na década de 1990, passou-se a observar, em certos casos, a presença de concorrência “predatória” em rotas de baixa densidade de tráfego, onde se verifica empresas que voam para poucas localidades com aviões pequenos ao lado de empresas com características e desempenho operacional de empresas nacionais, inviabilizando, muitas vezes, a operação das empresas regionais. Por fim, deve se destacar o alto custo de combustível (QAV) que representa, atualmente, 35% dos custos totais de operação das empresas regionais, comprometendo substancialmente o seu desempenho.

Para concluir, vale destacar, que mesmo diante de um quadro de dificuldades, a aviação regional vem apresentando um crescimento expressivo nos últimos anos. Representando somente 2,47% da indústria como um todo, no ano de 2005, as empresas regionais apresentam um crescimento de 47, 89% bem acima do crescimento das majors (18,86%). Isto reflete o grande potencial de crescimento da aviação regional no Brasil.

Referências

BNDES. Aviação Regional Brasileira (Modal Aéreo IV). Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Rio de Janeiro. 2002. (50).

Flap Internacional (2006): Grupo Editorial Spagat, São Paulo, número 403, abril.

Graham, B (1997). Regional airline services in the liberalized European Union single aviation market. *Journal of Air Transport Management*, v.3, n.4, p.227-238.

Hanlon, J. P. Regional air services and airline competition. *Tourism Management*, v.13, n.2, p.181-195. 1992.

Lopes, F.S (2005). Estudo da Evolução da Estrutura de Rotas das Empresas Aéreas no Brasil. Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação – Instituto Tecnológico de Aeronáutica, São José dos Campo-SP.

Oliveira, A. V. M. (2005) Performance dos Regulados e Eficácia do Regulador: Uma Avaliação das Políticas Regulatórias do Transporte Aéreo e dos Desafios para o Futuro. Documento de Trabalho N. 007 – Acervo Científico do Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR). São José dos Campos, SP. Disponível em <http://www.ita.br/~nectar>.

Schäffler, J (1995). Regional aircraft. In: E. F. Spon (Ed.). *Passenger transport after 2000 AD*. Londres: Royal Society, p.145-161.

Silva, W. P., L. S. Portugal, *et al* (2000). Sistema integrado de informações geográficas e técnicas de alocação para análise da demanda por transporte aéreo de passageiros. XI Congresso Panamericano de Engenharia de Trânsito e Transporte. Gramado: ANPET, 2000. 263-275 p.

Valente, F. J.; Lohmann, G. (2005). Turismo como Fator de Decisão no Planejamento de Empresas Aéreas Regionais Brasileiras. *Turismo em Análise*, v. 16, n. 1, p. 96-117.

COLABORADORES:



REALIZAÇÃO:



Ministério do
Turismo

