



Juliano F. Damásio



Paulo Cunha



João Henrique M. Oliveira



Beccari Photos

# AVIAÇÃO REGIONAL

## O DESAFIO DE SOBREVIVER

*A crise atual por que passa o Brasil só agrava a condição das empresas regionais e aumenta a quantidade de cidades sem linhas regulares. A opinião unânime é de que a infraestrutura aeroportuária é fundamental para reverter esse quadro.*

*Por: Solange Galante*



No final de 2015, a Sete Linhas Aéreas anunciou a suspensão de seus voos regulares a partir de janeiro de 2016, mantendo apenas os serviços de táxi aéreo. É mais um passo do cruel dismantelamento da aviação regional brasileira, que já vivia momentos difíceis há bastante tempo e nem mesmo com o anunciado Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional, o PDAR, enxerga um céu de brigadeiro no horizonte. “O motivo foi uma soma de fatores”, afirmou Ériston Ricardo, diretor da companhia. Entre eles, a alta do dólar, problemas na infraestrutura aeroportuária e a lentidão do desenvolvimento do PDAR, lançado em dezembro de 2012. “O combustível também não parou de subir, mesmo com a queda dos preços internacionais. Devido à crise, houve uma retração na quantidade de passageiros e uma redução do valor das passagens numa guerra tarifária. Com isso tudo, começamos a ter um prejuízo médio de 500 mil reais

Fábio Passalungha



A Passaredo estuda reduzir sua capacidade de assentos hoje disponível em 14 aeronaves ATR 72.



A Sete Linhas Aéreas suspendeu seus voos regulares desde janeiro de 2016.

por mês, então decidimos paralisar os voos antes que não sobrassem sequer bens para fazer os acertos da empresa.” A Sete operava quatro aeronaves C-208 Grand Caravan e três EMB 120 Brasília e transportou em linhas regulares 80.935 pessoas no ano passado.

Crescer, aumentar a frota e a malha de rotas e tornar-se uma empresa regional (sob as regras RBAC 121) é o sonho praticamente de todas as táxis aéreos (RBAC 135) que já operam em caráter sistemático, isto é, com voos previamente programados e abertos ao público em geral, como os das empresas regulares. No caso da Apuí, com sede em Manaus, ela opera dois voos sistemáticos, um deles entre Manaus e São Gabriel da Cachoeira e o outro entre Manaus, Manicoré e Apuí, cada um três vezes por semana, utilizando dois turboélices Embraer 110 Bandeirante, transportando cerca de 8.500 passageiros ao ano. Entretanto, segundo Vítor Marmontini, diretor geral da empresa, crescer ainda não está nos planos. “A minha certificação permite-me operar

A MAP possui dois ATR 72 e três ATR 42. Três aviões estão operando, dois entram em operação este ano.



Cesar Novais

aeronaves de até 30 lugares, como o Brasília, mas a demanda para as localidades onde opero não as comportam.” Ele reconhece que todo mundo tem ambição de crescer, “só que aqui na nossa região, apesar de termos distâncias quase continentais, não temos demanda, a população é pobre, não consegue pagar o voo”. Vítor comenta que quando a empresa operava aeronaves menores, falava-se que o cliente para o táxi aéreo da região é o doente, o morto e o prefeito. “Agora, na sistemática, existem também alguns pequenos empresários e funcionários governamentais que são nossos clientes. Todos das esferas municipal, estadual e federal vão de avião, eles têm quem pague, não tiram o dinheiro do próprio bolso, tendo uma empresa ou alguém que banque logicamente ele prefere ir em uma hora de voo do que em 12 horas na lancha rápida.”

No caso de outra companhia com voos sistemáticos, a Piquiatuba, com sede em Santarém (PA), reduzir as operações foi o caminho. Além de três aeronaves Cessna Caravan, há na frota dois Brasília, que deixaram de voar regularmente com passageiros. “Suspendemos essa operação em dezembro passado, hoje eles só transportam carga para os

Correios. Nossos Caravan transportam passageiros regularmente entre Belém e Novo Progresso, passando por Santarém e Itaituba, ou estão sob contratos de fretamento”, explica Fábio Pazzetto, diretor comercial da empresa.

A Amazônia é a região que mais necessita de aviação regional. Lá, o transporte aéreo tem função social: leva pessoas para trabalhar e doentes aos hospitais. Um analista do setor, que prefere não se identificar, afirma que para ter ligações aéreas uma cidade precisa ter população, receita e distância de grandes centros que as justifique. “Em São Paulo, por exemplo, nenhuma linha é viável com menos de 250 quilômetros de distância, devido à concorrência com a malha rodoviária. No Nordeste, essa distância é maior, 400, 450 quilômetros, porque a renda da população é muito mais baixa. Mas, no Norte, onde não há alternativa de transporte, é o contrário, não há estrada carroçável o ano inteiro. Lá, as distâncias de 200 quilômetros são viáveis porque a alternativa de transporte é apenas o rio, ou seja, distâncias menores se viabilizam pela falta de alternativa.”

O transporte fluvial é realmente o maior concorrente do avião na região. O barco, extremamente barato, embora muito lento – trafegando a cerca de 10 quilômetros/hora –, leva muitas pessoas. Segundo Vítor, da Apuí, foi também desenvolvido na região um sistema chamado Ajato. “São lanchas grandes com capacidade para até 150 passageiros, e rápidas, viajando a 50 quilômetros/hora e com preço a aproximadamente 50% do valor do aéreo. Ou seja, nenhuma cidade onde essas lanchas alcancem irá viabilizar a aviação. A população, de baixa renda, não tem como pagar 300 reais por uma passagem aérea de uma hora e prefere ficar 12 horas na lancha Ajato por 150 reais. Com isso, houve uma diminuição da demanda aérea especialmente nas localidades que atendemos e que não comportam aeronave grande.” A Apuí sofre essa concorrência em Manicoré e em São Gabriel. “Partindo de Manaus, o Ajato leva 36 horas até Manicoré, uma viagem extremamente cansativa. Ele tem capacidade para 120 pessoas e faz duas viagens por semana, lotado, com passagem de 450 reais. Já a nossa passagem aérea começa acima de 800 reais, indo até 1.200 reais, e são 2 horas e 15 minutos de voo.” E, ao mesmo tempo em que essa tarifa é excessivamente cara para o usuário, quase não dá lucro para a empresa. “Por esse preço, o passageiro vai e volta do Rio de Janeiro, viajando em um avião que voa a 900 quilômetros/hora com 180 passageiros, não em um que se locomove a 330 quilômetros/hora com 14 passageiros. Teoricamente, meu custo chega a quase 30 vezes mais do que o custo de um grande avião e eu não consigo progredir mesmo cobrando caro para o usuário. A cidade não nos oferece demanda para utilizarmos um avião maior.”

“A alta do dólar fez dessa crise sem precedentes um complicador adicional considerável para o setor, que tem custo em moeda estrangeira”, lamenta Décio Assis, diretor comercial da MAP, que transportou em 2015 o total de 126 mil passageiros. A companhia possui dois ATR 72 e três ATR 42. Três deles estão operando e dois entram em operação este ano, com o crescimento da malha. As rotas atuais ligam Manaus a Parintins, Itaituba, Santarém,





Marcos Paulo Caput

Os dois Brasília da Piquiatuba deixaram de voar regularmente com passageiros.

Altamira e Belém; Manaus a Caruaru; Manaus a Barcelos e São Gabriel da Cachoeira; Manaus a Tefé e Eirunepé; Manaus a Coari; e, finalmente, Manaus a Porto Velho e Lábrea, todos destinos dos Estados do Amazonas, Pará e Rondônia. A empresa acrescentou à malha em 2015 os destinos Eirunepé, São Gabriel da Cachoeira, Barcelos, Tefé, Coari e Itaituba e paralisou operações para Manicoré e Humaitá. A MAP prevê, segundo informa Décio Assis, que novas cidades – Imperatriz, Teresina, Fortaleza, Cuiabá e Cacoal – passem a ser atendidas ao longo do ano. Décio também observa que o fato da Sete ter deixado o mercado afetou muito pouco as operações da MAP. “As rotas que a Sete operava não conflitavam com nossa malha, exceto Altamira-Belém, onde o resultado foi impactado mais pela enorme queda na demanda em função da diminuição da atividade na construção da Hidrelétrica de Belo Monte.”

A Rio Madeira Aerotáxi (Rima), com sede em Rondônia, tem duas rotas sistemáticas, entre Porto Velho (RO) e Lábrea (AM) e Porto Velho e Cacoal (RO), voando com sua frota de quatro monomotores Cessna Caravan. É uma das empresas que, segundo Gilberto Scheffer, seu fundador e presidente, aguardavam o PDAR entrar finalmente em funcionamento para alavancarem operações e se tornarem uma

regional. “No início, essa foi a nossa expectativa. Agora, estamos tentando sobreviver no mercado dentro dos próximos dois anos. Nem planos de expansão temos e agora há mais um agravante: a BR Aviation, que é distribuidora de combustíveis aqui no Norte, repassou, se não me engano, 24 pontos de abastecimento para revendedores, o que significa que o combustível vai subir de preço, os pontos vão ser bandeira branca, quem tinha incentivo com a BR vai perder porque, se o posto não é distribuidor, não tem como passar o incentivo do ICMS.” Esse fato novo começou a vigorar a partir de 1º de março em cidades como Ji-Paraná, Vilhena, Cruzeiro do Sul, Tabatinga, Tefé e São Gabriel da Cachoeira. “Se o PDAR já estivesse em operação, tínhamos uma proposta de adquirir dois turboélices Sikorsky M-28, mas, por enquanto, estamos em stand by.”

Fábio Pazzetto, da Piquiatuba, comenta que a cidade paraense de Redenção ficou sem voos com a parada da Sete. “A prefeitura de lá nos convidou para fazer a rota, mas recusamos: como operar transportando apenas cinco, seis passageiros?” Ele também critica a infraestrutura aeroportuária. “Os aeroportos daqui estão em estado de calamidade pública. Por exemplo, as obras em Novo Progresso pararam, não tiveram continuidade.”

A Apuí opera dois voos, entre Manaus e São Gabriel da Cachoeira e entre Manaus, Manicoré e Apuí, utilizando dois turboélices Embraer 110 Bandeirante.



ULRICH F. HOPPE

Existe até um jogo de empurra na administração dos aeroportos. “As prefeituras não querem ter essa responsabilidade, mas querem que você faça o voo.” “Ninguém quer cuidar da infraestrutura”, explica Vítor, da Apuí. Além disso, o grande problema operacional na Amazônia é o combustível. “Além de ser caro, é difícil de transportar e eu tenho que levar a bordo o combustível para meu retorno, em vez de levar carga paga. Eu transporto em tonéis para Manicoré, para a gente fazer nosso abastecimento lá por própria conta.” Em muitos aeroportos, são as próprias empresas aéreas que cuidam da limpeza dos terminais. “Em Apuí temos que prover tudo.” E tem também, segundo Fábio Pazzetto, a questão cultural: como todo mundo usa barco, para trocarem o barco pelo avião a tarifa precisa ser muito atraente. “E no dia em que você aumenta a tarifa, o passageiro volta para o barco.”

Na outra ponta, a Total Linhas Aéreas, que operou como regional até 2008, quando passou suas operações com passageiros para a Trip e, a partir daí, concentrou-se apenas em voos cargueiros, tinha vontade de retornar ao segmento em breve. Mas, como era de se esperar, diante da crise e da desvalorização do real, os planos, que estavam ainda no princípio, foram suspensos. A ideia era aproveitar seus turboélices ATR, que voam sob fretamento para a Petrobras na Amazônia, também em voos regionais na mesma área. “Agora, nós queremos ver o que acontece em 2016 e esperar as turbulências passarem. Há muita insegurança em relação à economia”, disse Alfredo Meister, presidente da companhia.

A mais antiga empresa aérea regional que ainda se mantém em atividade é a Passaredo Linhas Aéreas. Fundada em 1995, ela vive momentos de altos e baixos desde então e, atualmente, encontra-se em recuperação judicial, com previsão de sair dessa tutela no segundo semestre deste ano. Como explica José Luiz Felício Filho, seu presidente, o plano de negócios da companhia não previa participar do plano governamental, por isso ela continua operando sem esperar pelas promessas feitas na ocasião. No entanto, ele reconhece que havia, com o PDAR, perspectiva de melhora da infraestrutura aeroportuária brasileira. “Como exemplo, ainda não há qualquer procedimento de pouso por precisão em aeroportos como os de Rondonópolis, Dourados e Araguaína.” Aliás, foi justamente no Aeroporto Maestro Marinho Franco, em Rondonópolis (MT), que no início

de janeiro um dos aviões da Passaredo sofreu um incidente que o danificou durante um pouso sob condições meteorológicas adversas. Felizmente, ninguém se feriu, mas a aeronave foi retirada da frota operacional, o que afetou os voos da companhia, exigindo alterações profundas na malha, bem no meio da época de chuvas na Amazônia, que também tem provocado atrasos em diversos trechos operados pela empresa. Segundo Felício, o avião, tão logo volte a operar, ficará como reserva, pois a Passaredo já estuda reduzir sua capacidade de assentos, hoje disponível em 14 aeronaves ATR 72, além de ter feito outros ajustes na operação, como a redução de três para dois os voos de Ribeirão Preto para Belo Horizonte (Pampulha) e de dois para apenas um voo diário de Ribeirão Preto para Goiânia. Haverá ainda redução de Goiânia para Palmas e de Palmas para Aragarina, totalizando, ao longo de 2016, 20% a menos de frequências em relação a 2015, tudo ocasionado pela falta de demanda. Ainda assim, como garante Felício, “a Passaredo continuará focada no desenvolvimento da aviação regional”.

No meio de tanta dificuldade e queda na demanda, ainda há quem olhe para o potencial do país-continente. Com isso, surgiu a Flyways. Segundo Ricardo Bürger, diretor geral da companhia, a nova empresa, sediada no Rio de Janeiro, começou a operar em 28 de dezembro passado dois ATR 72-500. São três voos diários na rota Rio de Janeiro/Galeão-Belo Horizonte/ Pampulha, dois voos diários Belo Horizonte-Ipatinga e dois voos três vezes por semana Belo Horizonte-Uberaba e já há planos para voarem entre Pampulha, Araxá e Patos de Minas. “Não podemos contar com o PDAR, temos que contar com o que a gente já tem”, afirma Ricardo Bürger, que observa que o aeroporto de Ipatinga estava sendo operado há 20 anos pela Usiminas, mas foi devolvido para o governo de Minas Gerais em março. “É um aeroporto que necessita de algumas modificações, mas, em 2015, gerou mais de 1 milhão de passageiros. A Flyways também protocolou um acordo de entendimento com o governo mineiro, pelo qual atenderá a 24 cidades (incluindo BH) nos próximos quatro anos. “Nesse primeiro ano já temos planos de atender a dez cidades e operar dez aeronaves na frota e planejamos ter 15 aeronaves em cinco anos.” O Aeroporto Santos Dumont, bem como Vitória (ES) e o interior de São Paulo, também está na proa da empresa.

A Rima possui em sua frota quatro monomotores Cessna Caravan.







Beccari Photos

Apesar das dificuldades do setor, a Passaredo continuará focada no desenvolvimento da aviação regional, garante seu presidente.

### O interesse das grandes companhias

Muitas companhias que voam hoje, inclusive para fora do Brasil, nasceram como táxis e regionais. É o caso da Avianca Brasil. “Sempre defendemos e apoiamos a aviação regional, pois acreditamos que ela tem grande importância para o desenvolvimento do País”, a empresa afirmou por meio da assessoria de imprensa. Sobre o PDAR, a Avianca acrescentou: “temos interesse de participar. Estamos aguardando as regulamentações da SAC para avaliarmos a viabilidade”. A Avianca Brasil opera em 24 aeroportos no País – além de um no exterior –, dos quais cinco destinos são considerados regionais pelo critério da Secretaria de Aviação Civil: Chapecó, Ilhéus, Juazeiro do Norte, Passo Fundo e Petrolina. No momento, o planejamento da companhia é fortalecer ainda mais sua presença em mercados já atendidos e não lançar novas bases.

Em dezembro de 2014, a maior companhia aérea do País, a TAM, anunciou que iria investir na aviação regional em 2015, independentemente da regulamentação do PDAR, pois isso já fazia parte dos

planos estratégicos do Grupo Latam. Ela pretendia atender de quatro a seis destinos regionais adicionais por ano. Inclusive, anunciou que as negociações com a indústria, incluindo a brasileira Embraer, fabricante da nova geração E2, já se encontram avançadas e poderia contemplar uma encomenda firme de 18 dessas aeronaves de última geração, além de 12 opções. Até o momento, a menor aeronave da companhia é o Airbus A319, para 144 passageiros. Foi uma grande notícia para a aviação regional brasileira, considerando que a TAM nasceu desse segmento. “Pela dimensão do nosso território, a aviação regional é vital”, comentou Cláudia Sender, presidente da empresa. Na ocasião, ela, inclusive, comentou que o desenvolvimento da infraestrutura de aeroportos em cidades de menor porte é mais importante para a TAM do que o modelo de subsídio que o governo pretende regulamentar.

Já se passou mais de um ano desde esse anúncio. O que aconteceu nesse período? “Diante de um cenário desafiador, de volatilidade do câmbio, a nossa empresa segue avaliando de perto a evolução da demanda, planejando sua malha aérea com flexibilidade para permitir adequações às condições

Diante da crise e da desvalorização do real, os planos da Total de retornar ao transporte regular de passageiros foram suspensos.



João Henrique M. Oliveira



Juliano F. Damásio

Sediada no Rio de Janeiro, a Flyways opera dois ATR 72.

do mercado para gerar rentabilidade de suas operações aéreas”, a TAM informou por meio de sua assessoria de imprensa. “Estamos trabalhando com horizontes mais curtos de planejamento e cenários mais flexíveis, em razão da falta de previsibilidade do cenário econômico e político.”

No entanto, ainda assim, a TAM cumpriu o que prometeu em termos de criação de rotas regionais para 2015, ao iniciar de forma pioneira as operações em Jaguaruna (SC) e também estrear em Juazeiro do Norte (CE), Bauru e São José dos Campos (SP). A empresa opera atualmente em mais de dez aeroportos regionais com aeronaves próprias e reitera que suas decisões em relação à aviação regional independem do PDAR. No entanto, também entende que é preciso haver infraestrutura adequada para estimular essa demanda a preços competitivos e justificar o investimento de novas operações nas cidades médias. Além disso, mantém o acordo de codeshare implementado com a Passaredo, que permite aos seus passageiros acessarem mais nove destinos no Brasil: Araguaína, Barreiras, Cascavel, Dourados, Pampulha, Sinop, Três Lagoas, Uberaba e Vitória da Conquista. A TAM é a única das grandes

empresas brasileiras a ter acordo com uma regional.

Já no caso da Gol Linhas Aéreas, que opera atualmente para 53 destinos nacionais, dos quais 23 são regionais, ela tem em seu planejamento iniciar de três a quatro novos destinos regionais a cada ano. “A Gol opera na aviação regional com suas aeronaves Boeing 737-700 com capacidade para 138 passageiros”, informa Alberto Fajerman, diretor de Relações Institucionais e Comunicação. Ele diz que sua empresa apoia as iniciativas do governo para ampliar o acesso dos brasileiros ao transporte aéreo, assim como sempre fez. Mas, Fajerman ressalta, independente do PDAR, ela avalia constantemente possíveis bases no interior do País onde possa haver demanda pelos voos da companhia, tendo, por exemplo, um levantamento com cerca de 30 cidades com potencial para iniciar operação, sendo necessários apenas alguns ajustes ou reparos em seus terminais para que os mesmos estejam aptos para receber os voos da companhia. “O setor aéreo é bastante sensível ao cenário macroeconômico ao qual está inserido. Trata-se de uma atividade com um custo elevadíssimo e, portanto, adequar-se à demanda faz-se necessário para a sustentabilidade

A Gol Linhas Aéreas tem em seu planejamento iniciar de três a quatro novos destinos regionais a cada ano.



Juliano F. Damásio



da companhia. No caso da Gol, temos uma malha bastante dinâmica, que nos permite acompanhar esses movimentos do mercado de forma bastante flexível”, finaliza ele.

Recentemente, e justificando sua decisão devido às consequências da crise econômica que assola o Brasil, a Gol desistiu temporariamente de voltar a operar na cidade paulista de São José do Rio Preto. A volta dos voos oferecidos pela Gol partindo do aeroporto rio-pretense para Brasília e Guarulhos teria início no primeiro semestre deste ano. A Anac já havia autorizado os voos, mas a reestruturação da malha da Gol, que fechou também outras bases País afora, engavetou o plano.

Entre as empresas de malha nacional destaque para a Azul, a que mais atende a destinos de características regionais, especialmente após ter adquirido a Trip em 2012. A Azul opera atualmente em 96 destinos domésticos e quatro internacionais – até o ano passado, os destinos domésticos somavam mais de 100 cidades. Antonoaldo Neves, presidente da companhia, diz que “em 2015 foram inauguradas as bases de Uruguaiana, no Rio Grande do Sul, e Divinópolis, em Minas Gerais. Entre as cidades que deixaram de ser atendidas em 2015 estão Araguaína (Tocantins), Eurinopé e São Gabriel da Cachoeira (Amazonas), além de Macaé (Rio de Janeiro)”. Em fevereiro, foi anunciada a suspensão das operações no Acre a partir do dia 4 de abril. Até essa data era um voo diário, entre Rio Branco e Porto Velho (RO). A justificativa divulgada à imprensa foi de que a decisão se dá “em razão do cenário econômico desafiador observado atualmente no Brasil”.

Segundo Antonoaldo, o maior desafio para sua companhia, especialmente na região norte, é operar em bases com menor demanda e com combustível três vezes mais caro. Embora ele afirme que a empresa continua com foco em desenvolver a aviação regional, colaborando para que mais cidades sejam servidas e mais pessoas tenham acesso ao transporte aéreo no País, revela que a Azul está, este ano, reduzindo sua frota em 18 aeronaves, entre jatos e turbohélices, porque o PDAR ainda não foi regulamentado e a demanda está mais fraca em todo o

País. A frota atual da Azul, de 140 aeronaves, está dividida, em sua maioria, por aviões adequados para o mercado regional: 88 Embraer 190 e 195 e 45 ATR 72-600, além dos sete Airbus A330 dos voos internacionais. Por outro lado, desde o dia 2 de abril o ajuste da malha da Azul excluiu Uberlândia (MG) como escala do voo entre São José do Rio Preto e Porto Seguro. Por sua vez, com início em 1º de maio, Presidente Prudente voltará a ter um voo para Recife e Porto Seguro, atendendo à Azul Viagens, operadora de turismo da empresa, mas, ainda assim, permitindo aos demais clientes da Azul adquirirem passagens sem a necessidade de estarem atrelados a um pacote. Todas as linhas eram antes atendidas na condição de voos extras, apenas para a alta temporada de verão.

Sai Uberlândia, entra Varginha, no sul de Minas Gerais, que voltou a receber aeronaves da Azul desde março de 2016. De lá, a companhia opera três frequências semanais para o aeroporto internacional de Belo Horizonte. A Azul também ampliou a oferta de assentos entre Cuiabá e Alta Floresta desde fevereiro, com o ATR 72-600. Enquanto isso, a cidade de Campina Grande (PB) voltou a receber voos da Azul em 29 de março, com uma frequência diária sem escalas para Recife (PE).

Há quem defenda que o futuro da aviação regional é a parceria com as empresas grandes, para operarem como feeder, alimentando os voos das maiores com passageiros do interior. Mas não é tão simples assim. “Seria, mas o problema é que as empresas grandes não querem”, afirma Vítor, da Apuí. “Para qualquer coisa que você vai fazer existe risco e benefício. Se eu for uma feeder da empresa maior operando em uma pista que tem menos apoio do que aquelas onde a maior já opera, eu vou contribuir com uma quantidade insignificante de passageiros para ela, mas estaremos vinculando o nome dela à minha operação. Porque ela vendeu a passagem, vamos supor, de Manicoré para São Paulo e o trecho Manicoré-Manaus, operado pela regional, ainda assim é considerado parte do voo da empresa nacional mesmo naquele trequinho.” Ou seja, uma responsabilidade desconfortável para uma grande

A Azul está reduzindo sua frota em 18 aeronaves, entre jatos e turbohélices.



A Avianca Brasil opera em 24 aeroportos no País, dos quais cinco destinos são considerados regionais.

empresa e qualquer problema que ocorrer no trecho operado pela regional, seja um atraso, cancelamento de voo ou mesmo um acidente, poderá refletir negativamente para a empresa grande, em troca de pouco benefício, poucos passageiros. Porém, Fábio, da Piquiatuba, defende o modelo: “estará se desenvolvendo uma empresa regional com uma empresa maior, robusta, do lado, dando sombra para ela. Assim você, pequena empresa, tem condições de entrar no mercado e ter uma disputa interessante pelo passageiro e mais opções de assentos para baratear o custo. Ser alimentadora seria um modelo de gestão para dar uma condição operacional para a empresa que está se desenvolvendo”.

A Passaredo é hoje a única feeder de uma empresa maior. Mas, segundo o especialista consultado por nossa reportagem, a TAM fez esse acordo com a Passaredo para mantê-la pequena e dentro de um esquema controlado, porque ela alimenta as linhas da TAM, que a mantém limitada àquelas linhas que não são suas concorrentes – sendo, então, não uma forma de desenvolvimento, mas uma forma apenas de sobrevivência da Passaredo.

### Sem esperar pelo governo federal

Um poucas iniciativas locais tentam suprir a necessidade de alguns municípios. Em outubro passado o governo do Rio Grande do Sul lançou o Programa Estadual de Desenvolvimento da Aviação Regional para atrair o interesse de empresas aéreas para fazerem rotas dentro do Estado gaúcho. As companhias que aderirem ao programa devem garantir a operação de rotas regionais que atendam pelo menos a quatro municípios do Estado. Será também preciso que as empresas aéreas promovam e incentivem pacotes para roteiros turísticos e eventos no Rio Grande do Sul. Em troca, isenções fiscais no querosene para as empresas que aderirem ao programa, com ICMS reduzido para até 7%. Segundo o governo gaúcho, a primeira companhia a aderir oficialmente

foi a Azul Linhas Aéreas, que já oferecia voos para as cidades de Santa Maria, Pelotas e Passo Fundo, e começou, em seguida, a dispor de uma linha para Uruguaiana.

No entanto, o analista consultado pela revista *Flap Internacional* insiste que 180 quilômetros é muito pouco. “Demanda não surge por decreto.” Ele ainda derruba o mito de que, se tínhamos no passado mais cidades brasileiras interligadas por aviões, deveríamos, hoje, voltar a ter uma malha assim. “Hoje em dia, as ligações terrestres são bastante razoáveis para o Brasil todo. Não são mais como em 1950, quando havia uns 330 destinos alcançados por avião. Eles foram cortados porque foi o período em que as estradas começaram a ser asfaltadas e passou a haver uma alternativa. Na época, o ônibus custava um terço do custo do avião. Hoje em dia, em viagens de longa distância, custa até mais caro, por exemplo, para o Nordeste, com as tarifas promocionais dos aviões. Entretanto, em distâncias curtas, experimente criar uma linha aérea entre São Paulo e Santos, por exemplo: sairá muito caro, pois existem duas estradas asfaltadas entre as duas cidades, não precisa de voo.”

O Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (Daesp) administra 26 aeroportos em todo esse Estado, dos quais seis são focados na aviação regular comercial e 20 na aviação executiva e de táxi aéreo. Os aeroportos que recebem voos comerciais são Ribeirão Preto, Bauru/Arealva, Marília, Presidente Prudente, Araçatuba e São José do Rio Preto. O Daesp realiza constantemente investimentos para que esses aeródromos apresentem toda a infraestrutura necessária para atender à demanda atual e futura. O governo federal, através da Secretaria de Aviação Civil, anunciou, em 2012, investimentos em 11 aeroportos administrados pelo departamento, no entanto, as licitações prometidas não foram realizadas por ele até o momento e o Daesp investiu sozinho, desde 2011, mais de 80 milhões de reais naqueles seis aeroportos regionais, com grande variedade de obras.





DAESP

O Daesp administra 26 aeroportos em todo esse Estado, dos quais seis são focados na aviação regular comercial.

### A lentidão do PDAR e a falta de dinheiro

Quando foi lançado o programa pela presidente Dilma Rousseff, a garantia era de que não faltaria dinheiro para o desenvolvimento da aviação regional brasileira. Em janeiro de 2015 o Congresso Nacional aprovou a Lei 13.097 regulamentando o PDAR, prevendo os subsídios e adequação dos aeroportos. Porém, os recursos previstos para a implementação de novas rotas regionais podem ser insuficientes. Conforme cálculos realizados pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) e publicados no ano passado por meio do estudo “Transporte e Economia: Transporte Aéreo de Passageiros”, somente nos cinco primeiros anos do programa seriam investidos 4,5 bilhões de reais – mais da metade dos recursos disponíveis do Fundo Nacional da Aviação Civil (Fnac) – para as rotas já operadas. Sobrariam apenas 2,4 bilhões de reais para novas ligações aéreas. A subvenção prevista na lei deverá ser feita com recursos do Fnac, mas apenas 30% podem ser destinados ao PDAR.

Dinheiro é justamente o que falta para o primeiro voo comercial decolar de Paracatu, no interior de Minas Gerais. O município tem muitas jazidas de ouro e as universidades privadas criaram mais de duas dezenas de cursos superiores nos últimos anos. A prefeitura cuidou do terminal de passageiros do aeroporto – que está na lista dos selecionados do PDAR – e até mesmo um moderno aparelho de raios X para inspecionar bagagens foi adquirido. Mas faltava, em novembro do ano passado, o investimento de 33,6 milhões de reais prometido pelo governo federal. Segundo o secretário municipal de gestão, Erasmo da Silva Neiva, “o planejamento indica demanda suficiente para recebermos Boeing 737 e Airbus A320 até meados da próxima década”, mas faltam reformas na pista, um novo pátio para o estacionamento de aeronaves e sistema de balizamento.

A mesma espera existe na região nordeste. Dos nove aeroportos cearenses contemplados pelo PDAR, pelo menos três devem enfrentar atrasos e dificuldades devido ao contingenciamento de recursos do Fnac. A falta de recursos deverá atingir especialmente os aeroportos de Canindé, Itapipoca e Sobral, que serão construídos do zero.

Os contratos firmados entre a Anac e os consórcios vencedores das licitações aeroportuárias realizadas nos últimos anos em nível federal deter-

minam duas formas de recursos para o Fnac. Além do valor de outorga (uma contribuição fixa), as concessionárias deverão pagar, anualmente, uma contribuição variável que incidirá sobre a receita bruta dos aeroportos de Campinas (Viracopos), Guarulhos, Brasília, Rio de Janeiro (Galeão), Belo Horizonte (Confins) e Natal (São Gonçalo do Amarante) – no caso deste último, esse pagamento terá início apenas agora em 2016. Desde 2013 até agosto de 2015, foram recolhidos 8,86 bilhões de reais ao Fnac como contribuição fixa para investimentos no setor aeroviário. Para o ano de 2015, quando o estudo da CNT foi produzido, esperava-se que fossem arrecadados ainda cerca de 53 milhões de reais a título de contribuição variável. No mesmo período acima, 2013-2015, as despesas do fundo totalizaram 4,86 bilhões de reais e todas elas têm como favorecidos a Infraero e o Banco do Brasil, sendo que todo o capital destinado ao banco foi repassado à Infraero. Em média, 60,4% das despesas são destinadas ao aporte da mesma às sociedades de propósito específico, que nada mais são do que as empresas formadas pelos consórcios vencedores dos leilões de concessão, as responsáveis pela gestão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos, Brasília, Galeão e Confins, das quais a Infraero possui 49%. Dessa forma, observa-se que apenas 39,6% dos recursos gastos no âmbito do Fnac foram investidos em aeroportos administrados somente pela Infraero. “Ou seja, apesar de o objetivo do fundo ser o de desenvolver e fomentar a aviação civil e infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, a maior parcela dos recursos está sendo destinada a apenas cinco aeroportos. Isso reduz os benefícios possíveis para o sistema de transporte aéreo nacional.” E, reparem, retornam a cinco daqueles seis aeroportos – nenhum deles regional – que contribuem para manter o Fnac.

A reclamação de todos os envolvidos no setor é que, após três anos do lançamento do PDAR, nenhum aeroporto regional saiu do papel. A SAC se justifica demonstrando que são várias as fases por que passam os aeroportos: estudos de viabilidade técnica, estudos complementares, estudos preliminares, anteprojeto para licenciamento ambiental e, só depois, licitação e obras. Vários já estão, segundo a secretaria, tratando do licenciamento ambiental. Por meio de sua assessoria de imprensa, a SAC informa que até o momento foram investidos 244 milhões de reais no programa, com 80 anteprojetos autorizados, que possibilitarão o início de licitações

ainda em 2016. Destes 80, 12 têm licença ambiental já emitida: Barreiras (BA), Sinop (MT), Caruaru (PE), Guarapuava (PR), Maringá (PR), Angra dos Reis (RJ), Cacoal (RO), Ji-Paraná (RO), Vilhena (RO), Marília (SP), Ribeirão Preto (SP) e Araguaína (TO). Obras também já foram entregues em aeroportos regionais por meio do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos da Secretaria de Aviação.

Enquanto isso, a SAC está trabalhando na regulamentação da Lei dos Subsídios, outra vertente do PDAR, que reduzirá os custos de operação de rotas regionais. Primeiramente, serão subsidiados os voos com origem e/ou destino em aeroportos da Amazônia Legal – prioridade no programa pelo seu caráter social. A regulamentação pretende normatizar o subsídio de até 60 passageiros ou 50% da ocupação de uma aeronave maior em todo o País (à exceção da Amazônia Legal, em que o limite de 50% não se aplica), além de subsídios nas tarifas e rotas em aeroportos com movimentação anual de 800 mil passageiros.

### Qual o caminho?

“O PDAR não é necessário”, defende o analista do setor que entrevistamos. Ele afirma que o ideal para as linhas regionais é que grandes empresas como a Azul, a Gol e a TAM, que já têm bons serviços em cidades secundárias, mantenham esses voos, porque elas têm a capacidade financeira necessária. Em alguns casos, atender a uma cidade pequena como escala de uma linha importante, não com um voo isolado até ela. “Não precisa haver companhia regional, nem a companhia regional ter subsídio, o mercado é que tem que ser livre. Podem existir pequenas empresas que possam servir algu-

mas linhas como no interior da Amazônia. Companhias regionais são importantes se forem bem estruturadas e normalmente não são.” Além das, aproximadamente, 130 cidades ligadas hoje por avião, as demais cidades, segundo ele, não precisam de transporte aéreo simplesmente porque não têm demanda. Mais ainda, com a demanda de todas as cidades caindo, se existiu há três anos esse projeto de construir ou reformar quase 300 aeroportos, na crise atual isso não se justifica, “não precisa fazer nenhum, basta conservar os que já existem, não há demanda para crescimento. Se a cidade precisa de avião é porque ela tem receita; se não tem receita, não precisa de avião. Uma coisa são as linhas, outra coisa são as companhias”.

“Acho que o governo deveria olhar com bons olhos a questão do desenvolvimento aéreo”, comenta Fábio, da Piquiatuba. “Uma empresa pequena liga, por exemplo, Araçatuba a São Paulo, daí vem uma grande com um avião com o dobro de lugares e mata uma pequena empresa que poderia crescer, disputar mercado, ofertar mais assentos e baixar o preço da tarifa. O que acontece hoje no Brasil? Não nasce nenhuma empresa e, se nasce, pode morrer prematuramente. Acho que deveria ter subsídio contra os altos custos e uma espécie de proteção para, se uma empresa grande quiser entrar, não prejudicar a pequena que está se desenvolvendo, senão não há geração de emprego.” Enfim, o setor continua aguardando o que o motive para que o desaparecimento recente de empresas como a Brava (sucessora da NHT) e Sete não se repita e que não aconteça o que diz José Luiz Felício Filho, da Passaredo: “alertamos que, quando finalmente nascer o PDAR, poderá não haver mais empresas regionais”. O segmento luta para sobreviver. ■

A TAM já está voando algumas rotas regionais desde 2015 como Jaguaruna, Juazeiro do Norte, Bauru e São José dos Campos.



Becari Photo