

STRONG ESAGS – ESCOLA SUPERIOR DE ADMINISTRAÇÃO E GESTÃO

Jonathan Nascimento Coutinho

**A AVIAÇÃO COMERCIAL NO BRASIL E OS EFEITOS DOS CICLOS
ECONÔMICOS ENTRE 2000 E 2020**

Santo André – SP

2021

Jonathan Nascimento Coutinho

**A AVIAÇÃO COMERCIAL NO BRASIL E OS EFEITOS DOS CICLOS
ECONÔMICOS ENTRE 2000 E 2020**

Monografia apresentada como exigência para a obtenção do grau de Bacharel em Economia, à Escola Superior de Administração e Gestão – STRONG ESAGS.

Orientador: Prof. Me. Raphael Bicudo.

Santo André – SP

2021

“Não se espante com a altura do voo. Quanto mais alto, mais longe do perigo. Quanto mais você se eleva, mais tempo há de reconhecer uma pane. É quando se está próximo do solo que se deve desconfiar.”

Santos Dumont

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pelo dom da vida e por incontáveis bênçãos.

Aos meus professores que durante toda a graduação estiveram dispostos a transmitir conhecimentos e ensinamentos, os quais levarei por toda vida, bem como ao meu orientador Prof. Me. Raphael Bicudo, que prontamente me auxiliou e encorajou durante a realização deste trabalho.

Por fim, agradeço imensamente a minha esposa, Ianca, que em todo tempo me apoiou e incentivou, sendo fundamental para a escolha do tema desse artigo.

RESUMO

Os ciclos econômicos são flutuações das atividades econômicas em um dado período de tempo, que podem ocorrer por inúmeros fatores e gerar impactos em diversos setores da sociedade. Ao analisar de forma breve o histórico da aviação comercial brasileira, nota-se que o desempenho desse setor centenário é afetado por muitas variáveis micro e macroeconômicas, relacionadas ao ambiente político, cultural e tecnológico nacional e mundial. Diante disso, nesse artigo questiona-se quais foram os efeitos e impactos dos ciclos econômicos dos últimos vinte anos na aviação comercial brasileira, com enfoque no desenvolvimento do setor e das companhias aéreas nacionais.

Palavras-chaves: ciclos econômicos; aviação; companhias aéreas; transporte; infraestrutura.

ABSTRACT

Business cycles are fluctuations in economic activities over a given period, which can occur due to numerous factors and generate impacts on different sectors of society. By briefly analyzing the history of Brazilian commercial aviation, it is noted that the performance of this sector is affected by many micro and macroeconomic variables, related to the national and world political, cultural and technological environment. Therefore, this article questions what were the effects and impacts of the business cycles of the last twenty years on Brazilian commercial aviation, with a focus on the development of the sector and of national airlines.

Keywords: business cycles; aviation; Brazilian airlines; transport; infrastructure.

LISTA DE GRÁFICOS

| | |
|---|----|
| Gráfico 1 - Comparação Market Share entre 2000 e 2013 | 24 |
| Gráfico 2 - Quantidade de passageiros pagos transportados entre 2000 e 2013 | 24 |
| Gráfico 3 - Quantidade de passageiros pagos transportados entre 2000 e 2019 | 29 |
| Gráfico 4 - Taxa de ocupação de voos entre 2000 e 2019 (RPK/ASK)..... | 30 |
| Gráfico 5 - Comparação Market Share entre 2013 e 2019 | 31 |
| Gráfico 6 - Quantidade de passageiros pagos transportados entre 2019 e 2020 | 33 |
| Gráfico 7 - Evolução do RPK, PIB e Yield - voos domésticos no Brasil | 36 |
| Gráfico 8 - Composição dos custos e despesas das empresas aéreas brasileiras..... | 37 |

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| INTRODUÇÃO..... | 8 |
| 1. OS CICLOS ECONOMICOS..... | 10 |
| 2. DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA NO SÉCULO XX | 11 |
| 3. PANORAMA ENTRE 2000 E 2005 – DA VIRADA DO MILÊNIO AO FIM DAS COMPANHIAS AÉREAS TRADICIONAIS | 14 |
| 4. PANORAMA ENTRE 2006 E 2007 – O APAGÃO AÉREO | 17 |
| 5. PANORAMA ENTRE 2008 E 2013 – A REFORMA DO SETOR AÉREO..... | 19 |
| 6. PANORAMA ENTRE 2014 E 2019 – DA CRISE POLÍTICO-ECONÔMICA A RETOMADA DA ECONOMIA | 25 |
| 7. PANORAMA DE 2020 - PANDEMIA DE COVID-19..... | 31 |
| CONCLUSÃO | 35 |
| REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO | 38 |

INTRODUÇÃO

Os ciclos econômicos estão presentes nas sociedades há centenas de anos, com períodos de expansões e retrações, e são constantemente estudados e analisados. Seus efeitos são observados em diversos setores da economia, sendo muitas vezes associados a decisões políticas ou mudanças culturais e tecnológicas.

A aviação comercial é um dos setores mais dinâmicos da atualidade, estando presente em todo o mundo, viabilizando conexões entre povos, nações e o comércio internacional em um mundo cada vez mais globalizado. Devido a pluralidade desse setor, muitas variáveis micro e macroeconômicas podem interferir em seu desempenho e desenvolvimento, portanto esse artigo busca analisar quais foram as possíveis variáveis que exerceram influência na aviação comercial brasileira nos últimos vinte anos.

Esse artigo está estruturado em sete capítulos, além da conclusão, os quais a partir do segundo capítulo, abordam de forma cronológica e linear um panorama dos eventos do ambiente econômico e os relacionam com seus impactos na aviação comercial brasileira, bem como ao desempenho das companhias aéreas nacionais.

O primeiro capítulo, explana de forma introdutória a teoria dos ciclos econômicos, apresentando os principais autores a cerca desse assunto, assim como a periodicidade dos ciclos. Adicionalmente, são expostos os principais ciclos da economia brasileira partindo do período colonial até a criação do plano real.

O segundo capítulo, apresenta de forma sucinta o surgimento das primeiras aeronaves e suas aplicações iniciais, seguido pelo desenvolvimento de todo setor aéreo brasileiro no decorrer de todo o século XX. São abordadas as criações das primeiras companhias aéreas brasileiras, a formação da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, a criação da Ponte Aérea Rio-São Paulo, o período de regulação estrita do setor aéreo durante a ditadura militar e por fim o processo de abertura econômica com a desregulamentação do setor.

O terceiro capítulo, traz um panorama da aviação comercial brasileira entre os 2000 e 2005, com o surgimento de novas companhias aéreas, que trouxeram consigo

um novo modelo de negócios. Também, são apresentadas as causas que levaram ao fim as três principais companhias aéreas do século XX, Varig, Vasp e Transbrasil.

O quarto capítulo, expõe o crescimento da demanda pelo transporte aéreo e a mudança no perfil dos consumidores desse modal. O foco dessa seção é compreender as causas da maior crise do setor aéreo brasileiro até então, a qual foi nomeada como Apagão Aéreo entre 2006 e 2007.

O quinto capítulo, apresenta um panorama das reformas e mudanças estruturais do setor aéreo entre os anos de 2008 e 2013, com a reestruturação da infraestrutura para atender a demanda crescente e os megaeventos que seriam sediados no Brasil nos anos seguintes. De modo conjunto, são identificadas as movimentações das companhias aéreas brasileiras com fusões e aquisições, as quais formaram um novo oligopólio.

O sexto capítulo, aborda a crise político-econômica de 2014 a 2016 e a retomada da economia entre 2017 e 2019, analisando seus impactos no setor aéreo com foco na oferta e demanda pelo transporte de passageiros, além do desempenho financeiro das companhias aéreas nacionais.

E, o sétimo capítulo, analisa de forma preliminar os impactos da pandemia de Covid-19 sob a perspectiva do setor aéreo, bem com as medidas e ajustes que foram feitos pelos governos, agências reguladoras e companhias aéreas para se adaptarem e impedirem a interrupção das operações, diante de um cenário sem precedentes.

1. OS CICLOS ECONOMICOS

Os ciclos econômicos são alvos de estudos desde o século XIX, período esse da revolução industrial. De modo geral, ciclos econômicos se consistem em flutuações das atividades econômicas em um dado período de tempo, oscilando entre fases de expansão e recessão. Os principais motivos que impulsionam os estudos sobre esse tema são as suas consequências sobre o produto e desemprego, assim como a possibilidade de evitar ou antecipar novas crises.

Um dos principais estudiosos dos ciclos foi o economista Joseph Alois Schumpeter, que em 1935 defendeu a existência da periodicidade irregular dos ciclos, e os dividiu em quatro fases, as quais são: prosperidade, recessão, depressão e renovação. Schumpeter (1939) descreve que uma inovação gera uma perturbação exógena, a qual impacta o estado de equilíbrio geral no qual a economia se encontra gerando assim oscilações, essas oscilações criam um quadro de incertezas e irregularidades até que a economia estabeleça um novo ponto de equilíbrio.

Quanto a periodicidade dos ciclos, Kondratiev (1926) defendeu a existência de ciclos longos com durações de quarenta e sessenta anos. Todavia, há autores que defendem ciclos curtos, sendo eles: Kuznets (1930) com a existência de ciclos de quinze a vinte e cinco anos, Juglar (1856) que apresentava a hipótese de ciclos de sete a onze anos, e por fim Kitchin (1923) com a defesa de ciclos de três a quatro anos. Uma vez que esse trabalho se incumbe de tecer uma análise setorial, o foco serão os ciclos de curto prazo.

Partindo do período colonial brasileiro podemos destacar os seguintes ciclos econômicos do nosso país: pau-brasil (1500 a 1530), ciclo da cana-de-açúcar (sec. XVI a XVIII), ciclo do ouro (sec. XVII a XVIII), ciclo do algodão (sec. XVIII a XIX), ciclo do café ou ouro negro (sec. XVIII a XIX) e o ciclo da borracha (sec. XIX a XX). Vale destacar que os períodos de cada um dos ciclos são ilustrativos, uma vez que as atividades econômicas desenvolvidas não eram necessariamente extintas com o fim dos ciclos, mas passavam a ter uma representatividade menor.

Ao olharmos para a história recente do Brasil, temos alguns ciclos ou fases da economia que merecem destaque, devido ao uso intenso da política monetária e fiscal. A exemplo disso, podemos observar aos anos de 1994 a 1996, nos quais a

média registrada de crescimento do PIB no período foi de 4,1% ao ano, e segundo Barbosa-Filho (2015):

A redução abrupta da inflação e a apreciação cambial promovida pelo Plano Real tiveram grande efeito positivo sobre o PIB durante este período, indicando que reduções da taxa de câmbio real tem efeito inicial expansionista no Brasil. (Barbosa-Filho, 2015, p. 2)

Os anos de 1997 a 1999, foram marcados pela elevação da taxa básica de juros, que serviu como resposta aos ataques especulativos à moeda brasileira e ao déficit do balanço de pagamentos, registrando elevação média de 1,4% no PIB. Além disso, ocorreu também a mudança do regime cambial, que perdeu sua ancoragem e passou a ser flutuante.

2. DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA NO SÉCULO XX

O século XX foi sem dúvidas muito importante para a definição da sociedade moderna e conectada que conhecemos hoje, foram incontáveis avanços nos mais diversos campos das ciências, medicina e tecnologia. Nesse mesmo período, surgiram os primeiros protótipos de objetos voadores mais pesados que o ar, capazes de transportar uma pessoa, e que algumas décadas depois se tornariam em aeronaves altamente tecnológicas e seguras.

Em 10 de novembro de 1906, um inventor brasileiro chamado de Alberto Santos Dumont entrou para a história, ao realizar um voo percorrendo 220 metros em Paris, utilizando um avião autopropulsionado que ficou conhecido como 14-bis. Tal feito colocou Santos Dumont na vanguarda da criação de aeronaves, assim como a dupla de irmãos norte-americanos de sobrenome Wright, que criaram um equipamento voador mais pesado que o ar e realizam um voo controlado nesse mesmo período.

Poucos anos após os primeiros voos de Santos Dumont e dos Irmãos Wright, os aviões já podiam ser vistos em alguns lugares do mundo desempenhando funções de transporte de mercadorias, serviços aeropostais, transporte de passageiros e até como equipamentos militares, os quais foram utilizados ainda na Primeira Guerra

Mundial como plataformas de observações e ataques. O rápido avanço do setor se deu devido ao surgimento descentralizado de várias fabricas e oficinas, que se especializaram na produção de aeronaves.

A segunda metade da década de 20, marca o surgimento do setor de transporte aéreo brasileiro, o qual iniciou as atividades com capital estrangeiro através de duas empresas, sendo a francesa Compagnie Générale Aéropostale, e a de origem germânica Condor Syndikat, a qual posteriormente ajudou na fundação da Viação Aérea Rio Grandense S/A, mais conhecida como VARIG, e tivera seu capital nacionalizado em virtude do corte de relações com a Alemanha na Segunda Guerra Mundial, transformando-se assim na Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda. A princípio, as atividades no Brasil limitavam-se aos serviços aeropostais, mas posteriormente evoluíram para o transporte de passageiros.

Ainda no período entre as décadas de 20 e 30, surgem novas companhias aéreas voltadas ao transporte de passageiros, sendo essas a Panair do Brasil com capital norte americano e a Viação Aérea São Paulo, ou simplesmente, VASP, a qual devido dificuldades financeiras teve seu controle acionário transferido para as mãos do governo do Estado de São Paulo, Estado esse que detinha boa parte da produção de café e concentrava, quase que de forma monopolista, toda a produção industrial brasileira.

Sobre a forte presença de capital estrangeiro no setor aéreo nesse intervalo de tempo, Bielschowsky e Custódio (2011) argumentam que:

[...] década de 1930 foi marcada por fortes barreiras à entrada geradas pelo acesso privilegiado à tecnologia – as inovações radicais que caracterizam a evolução da indústria de transporte aéreo nos anos 1930 só eram acessíveis às subsidiárias de empresas estrangeiras. Além das restrições tecnológicas, a fragilidade gerencial-financeira do incipiente capital nacional também limitava a atuação das empresas brasileiras [...] (BIELSCHOWSKY e CUSTÓDIO, 2011, p. 75)

BIELSCHOWSKY e CUSTÓDIO (2011) acrescenta que a acessibilidade do setor ao capital nacional se deu a partir da década de 40, com a redução das barreiras de entrada, propiciada pela difusão tecnológica. Já a consolidação das empresas

aéreas nacionais ocorreu somente na década de 50, sendo que o setor foi beneficiado anos antes com o imediato pós-guerra, que impulsionou e facilitou a compra de aeronaves usadas e a contratação de pilotos.

No final da década de 50, mais especificamente no ano de 1959, as empresas Varig, Vasp e Transbrasil firmaram um acordo com a finalidade de compartilhar uma rota específica, essa união criou um modelo de negócios revolucionário que foi a Ponte Aérea Rio-São Paulo, a qual ligava o Aeroporto Santos Dumont, localizado no Rio de Janeiro, e o aeroporto de Congonhas, em São Paulo. Essas empresas possuíam vários voos diários entre as duas cidades, os quais muitas vezes tinham os mesmos horários, diante disso, os passageiros que comprassem bilhetes da Ponte Aérea poderiam embarcar no próximo voo disponível de qualquer uma das três companhias. Com isso, as companhias conseguiam manter seus voos com ocupação máxima em todas as frequências, sem guerra de tarifas, gerando alta rentabilidade financeira na rota.

Os anos 70, durante a ditadura militar, foram marcados por forte expansão da infraestrutura aeroportuária, graças aos investimentos do Estado brasileiro por meio do PND, o que possibilitou a abertura de diversos aeroportos e inúmeras pistas de pousos. Esse período também foi caracterizado pela forte intervenção do Estado em todos os aspectos do setor aéreo, com a regulação de preços das passagens aéreas, frequência dos voos, autorização para aquisição/importação de aeronaves, divisão da área de atuação das companhias aéreas nacionais e regionais, além das barreiras de entrada para novas companhias, favorecendo assim o oligopólio formado pela Varig, Vasp e Transbrasil.

Todavia, a regulação de preços que inicialmente foi implantada para garantir a rentabilidade das companhias aéreas nacionais, passou a ser um dos principais fatores que comprimiram as margens financeiras a partir da década de 80, uma vez que os preços sofreram defasagem diante da crise inflacionária instalada no Brasil e da elevação do preço internacional do petróleo, o que refletiu diretamente nos combustíveis aeronáuticos. Esse cenário, fez com que as companhias aéreas se endividassem, e a falta de gestão levou muitas empresas de aviação regional à falência, mas a exceção no setor foi a companhia regional Transportes Aéreos Marília – TAM, que expandiu suas operações por meio da aquisição de outras empresas que enfrentavam dificuldades financeiras.

Diante do enredo mencionado acima, a partir de 1992 iniciou-se o processo gradual de desregulamentação do setor, o qual só foi concluído em 2002, conforme explica Bielschowsky e Custódio (2011):

[...] A crise financeira das empresas do setor, associada ao colapso do regime regulatório do período anterior e à falência do estado, motivou a desregulamentação progressiva do mercado de transportes aéreos no Brasil, o que resultou em profundas mudanças na estrutura deste mercado. A opção pela desregulamentação do setor foi resultado tanto da situação crítica das empresas do setor quanto da incapacidade do estado em coordenar uma solução para a crise. (BIELSCHOWSKY e CUSTÓDIO, 2011, p. 75)

Como resultado a partir desse período, a TAM que se limitava a atuação em rotas regionais, passou a operar em todo território nacional, além de começarem as guerras de preços entre as todas as companhias nas rotas mais movimentadas. Já a abertura econômica promovida pelo governo Collor, causou forte turbulência no modelo de negócios do oligopólio formado por Varig, Vasp e Transbrasil, sendo que os que resultados apareceriam a partir dos anos 2000.

3. PANORAMA ENTRE 2000 E 2005 – DA VIRADA DO MILÊNIO AO FIM DAS COMPANHIAS AÉREAS TRADICIONAIS

Os anos que antecederam à virada do milênio, foram marcados por uma atuação política neoliberal por parte do governo brasileiro, com um ciclo de privatizações, concessões, além do processo de abertura econômica do mercado. O plano de controle inflacionário bem-sucedido pós criação do Real, e a adoção do tripé macroeconômico (câmbio flutuante, metas fiscais e metas de inflação) sinalizaram ao mercado que o Brasil estava pronto para iniciar um novo ciclo de expansão e crescimento. Todavia, as altas taxas de juros eram um fator preocupante, uma vez que o país não possuía poupança interna e dependia de investimentos estrangeiros diretos.

Quanto aos dois primeiros anos do milênio, Barbosa-Filho (2018) analisa que:

[...] 2000-02, foi marcada pela consolidação do atual sistema de política macroeconômica [...]. Houve aceleração do PIB em 2000, mas a partir de 2001 a situação se deteriorou devido à combinação de restrições de oferta (o racionamento de energia elétrica de 2001) com a fragilidade externa da

economia (reservas internacionais reduzidas) em um contexto de incerteza política. A perspectiva de eleição de um candidato de esquerda – Lula – nas eleições de 2002 gerou novo ataque especulativo ao Real, com maxi-depreciação cambial e aumento da inflação em 2002. (Barbosa-Filho, 2018, p. 104).

No início do século XXI, o setor aéreo já não estava mais sob o regime de regulação estrita, bem como não gozava dos subsídios e demais estímulos do Estado. A partir desse momento, toda a estrutura vultuosa criada pelas companhias aéreas nacionais no decorrer do século anterior já não era mais tão eficiente, uma vez que se iniciava um processo de simplificação e acessibilidade do setor, além da ampliação da concorrência nos voos internacionais devido à abertura do mercado.

Em 2001, a TAM que já havia deixado para trás a classificação de companhia aérea focada em voos regionais, competia em paridade com as grandes empresas oligopolistas, disputando voos em todo território nacional e em alguns destinos na América do Sul. No início desse ano, houve o lançamento de uma nova empresa no Brasil a Gol Linhas Aéreas, que trouxe consigo um modelo de negócios denominado *low cost low fare*¹, já bem difundido nos Estados Unidos com a Southwest e na Europa com a Ryanair.

O ano de 2001, também deixou uma marca muito negativa para a aviação mundial, devido aos atentados terroristas de 11 de setembro, o qual além de fazer milhares de vítimas diretas, também criou instabilidade no setor e na economia com uma onda de medo, insegurança e incertezas. Esse atentado, foi um fator decisivo para a adoção de uma série de mudanças em aeroportos e aeronaves, como a criação da TSA² nos Estados Unidos e a instalação de portas blindadas em aviões comerciais em todo o mundo. Esse ocorrido não gerou impactos expressivos nas receitas ou no volume de passageiros nas operações dentro do Brasil, todavia, em dezembro do mesmo ano, a Transbrasil que passava já por dificuldades financeiras e acumulava prejuízos desde a década de 90 (antes mesmo da desregulamentação do setor

¹ Modelo que segue as seguintes premissas: i) frota unificada; ii) serviços de bordo simplificados; iii) estabelecimento de voos diretos e estrutura de rede simplificada; iv) estrutura funcional enxuta e terceirização de serviços competitivos; v) informatização das operações e uso de técnicas sofisticadas de gerenciamento de preços; vi) estrutura de tarifas simples, com uma única classe de serviços; e vii) uso da internet como principal veículo de vendas

² TSA - Transportation Security Administration é uma agência do Departamento de Segurança Interna que tem autoridade sobre a segurança do público que viaja nos Estados Unidos.

aéreo), chegou a um momento crítico, pois teve de cancelar todos os seus voos diante da impossibilidade de comprar combustível por falta de crédito, tendo por fim sua falência decretada no ano seguinte.

Após a posse do Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva em 2002, as companhias aéreas tradicionais buscaram o diálogo com o governo a fim de encontrar uma solução para as suas dificuldades financeiras, baseando-se no argumento de baixa rentabilidade do setor devido a tese do excesso de oferta. Todavia, a resposta do governo (que estava concentrado em manter uma postura neoliberal, como prometido ao mercado) foi contrária a esperada pelas companhias aéreas, que aguardavam um ganho de folego por meio do anúncio de regulações dos preços e/ou incentivos financeiros, o retorno dado por meio de um resolução do CONAC³ foi que caberia ao mercado o papel principal de induzir que a oferta e a demanda se adequassem mutuamente.

Entre 2003 e 2005, o governo adotou medidas ortodoxas no campo fiscal e monetário para combater a inflação e o desequilíbrio externo, porém, puxado pelo crescimento mundial houve uma elevação do PIB no período. No campo da aviação, durante esses anos, a Vasp (que fora privatizada em 1992) se limitava as rotas nacionais e tentava competir com a TAM e Gol, através das baixas tarifas, porém, diferente das concorrentes a Vasp não possuía a mesma eficiência na gestão dos custos operacionais, resultando em margens extremamente baixas. Quanto as receitas, mesmo com as baixas tarifas, a companhia não conseguia ocupar totalmente suas aeronaves, uma vez que os passageiros não tinham interesse em seus serviços devido aos constantes cancelamentos de voos, somando a isso haviam problemas de manutenção nas aeronaves, incapacidade de modernização da frota, dívidas e a falta de crédito junto aos fornecedores. Esse cenário, culminou na cassação da licença de operação da VASP pelo DAC⁴ em janeiro de 2005, encerrando assim suas operações de linha aérea.

Em julho do mesmo ano, a WebJet iniciou suas operações no Brasil, adotando o modelo de negócios semelhante ao da Gol, *low cost low fare*, porém com foco ainda

³ CONAC - Conselho de Aviação Civil, foi órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da política nacional de aviação civil.

⁴ DAC – Departamento de Aviação Civil, foi um órgão vinculado à Aeronáutica, responsável por estudar, orientar, planejar, controlar, incentivar e apoiar as atividades da aviação civil, pública e privada.

maior nas baixas tarifas, *low fare*, que já não vinham sendo tão praticadas pela Gol, devido à baixa concorrência no setor em virtude da falência da Transbrasil e Vasp, além das dificuldades financeiras da Varig. Alguns meses depois, uma empresa de aviação regional chamada OceanAir (que posteriormente mudou o nome para Avianca Brasil), também iniciou as operações de linhas aéreas expandindo sua atuação para todo o território nacional, tendo como público alvo os viajantes corporativos.

Já a Varig, que até 2001 era a maior companhia aérea do país (posto perdido para TAM ao final do mesmo ano), vinha amargando prejuízos consecutivos desde a década de 90 nas rotas internacionais e perdendo *market share*⁵ nas rotas dentro do Brasil. Em 2005, quando suas dívidas já ultrapassavam os 5 bilhões de reais, várias aeronaves foram tomadas pelas empresas de *leasing*⁶ devido à falta de pagamento, além disso, distribuidoras de combustíveis negavam-se a abastecer as aeronaves se os pagamentos não fosse à feitos à vista. Diante disso, em junho foi decretada sua recuperação judicial, e no ano seguinte as operações de linha aérea foram adquiridas pela Gol. Sobre a crise da Varig, Ferreira (2017) argumenta que:

Os maiores obstáculos que a empresa enfrentou foram os seguintes: uma cultura empresarial sólida e cristalizada mas que não conseguiu responder às mudanças no mercado de aviação; uma estrutura gigantesca, burocrática e de pouca flexibilidade; a abertura do mercado brasileiro; o fim da monodesignação para os voos internacionais; as constantes guerras tarifárias; os altos custos operacionais; e por fim, a dificuldade da empresa em inovar e em se tornar mais competitiva como fizeram as rivais TAM e Gol. [...] Acredita-se que o maior problema da Varig foi o fato da empresa demorar muito tempo para perceber que o paradigma de consumo tinha mudado, ou mesmo que o mundo já tinha mudado. (Ferreira, 2017, p. 20)

4. PANORAMA ENTRE 2006 E 2007 – O APAGÃO AÉREO

O período de 2006 a 2007 continuou com um cenário econômico externo muito favorável, permitindo o acúmulo de reservas de moedas estrangeiras graças ao aumento do preço das commodities, em decorrência da escalada da demanda chinesa por tais produtos. Essa fase, também foi marcada pela expansão e consolidação do programa federal de transferência de renda Bolsa Família (criado em 2003) e pela

⁵ *Market share* - grau de participação de uma empresa no mercado em termos das vendas de um determinado produto/serviço; fração do mercado controlada por ela.

⁶ *Leasing* - contrato no qual o arrendador faz a compra de algum bem específico e se torna seu proprietário e, “arrenda” esse bem para o cliente que contrata a operação.

retomada dos investimentos em infraestrutura através do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, o qual em seu discurso de lançamento o então Presidente Lula disse:

Queremos continuar crescendo de maneira correta, porém, de forma mais acelerada. Crescer de forma correta é crescer diminuindo as desigualdades entre as pessoas e entre as regiões, é crescer distribuindo renda, conhecimento e qualidade de vida. (Lula, 2007).

Ainda sobre esse período, Carvalho (2018) descreve que:

O acesso maior ao crédito, combinado à redução de desigualdades e crescimento do emprego, reforçou o dinamismo do consumo das famílias e do mercado interno durante o período do Milagrinho (Carvalho, 2018, p21).

Os avanços nos campos econômicos, em especial a ampliação da renda das famílias, refletiram no crescimento consumo de bens e serviços duráveis, lazer e turismo, impactando assim a demanda pelos serviços aéreos, resultando na elevação de 44% no total de passageiros transportados, 27,6% do RPK⁷ e 21,7% do total de Carga Paga/Km⁸, entre 2000 e 2006, conforme dados da ANAC⁹ (2021).

Contudo, tamanho crescimento não foi suportado pela infraestrutura existente no setor aéreo, a qual se mostrou insuficiente, uma vez que os últimos investimentos significativos em infraestrutura haviam ocorrido, ainda no período da ditadura militar, na década de 70 por meio do PND. Por consequência, a aviação civil brasileira passou pelo seu período mais turbulento entre 2006 e 2007, quando o país vivenciou um colapso, que ficou conhecido como “apagão aéreo”, o qual foi caracterizado por um conjunto de eventos como: os acidentes com os voos Gol 1907 e Tam 3054, a sobrecarga e greve dos controladores de tráfego aéreo, a escassez de pilotos e os inúmeros atrasos e cancelamentos de voos. Conforme explica Monteiro (2009):

⁷ RPK (*Revenue Passenger-Kilometers*) - refere-se ao volume de Passageiros Quilômetros Transportados, ou seja, a soma do produto entre o número de passageiros pagantes e a distâncias em quilômetros das etapas.

⁸ Carga Paga/Km - refere-se ao volume (kg) de todos os bens que tenham sido transportados na aeronave, exceto correio e bagagem, e tenham gerado receitas direta ou indireta para a empresa aérea em cada quilômetro, ou seja, a soma do produto entre a quantia (kg) de carga paga e a distâncias das etapas.

⁹ ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil, é a agência regulatória federal responsável por regular e fiscalizar as atividades da aviação civil e a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil.

Uma das principais dificuldades colocadas em evidência pelo “apagão” disse respeito à falta de investimentos em infraestrutura de apoio ao voo, tanto no controle do espaço aéreo quanto nos aeroportos. (Monteiro, 2009, p. 123).

De acordo com a análise de Pereira (2015), essa fase também foi caracterizada por uma forte pressão das companhias aéreas nacionais, que argumentavam que os altos investimentos na modernização das frotas, atualização do modelo de gestão e redução dos preços das passagens aéreas, não tinham contrapartidas equivalentes pelo setor público, devido à ausência de um planejamento integrado para o setor, além da falta de investimentos em infraestrutura, sistemas informatizados e incentivos a qualificação profissional, uma vez que parte do controle e monitoramento do tráfego aéreo era exercido por militares da Aeronáutica.

Em 2007, foi instaurada uma CPI¹⁰ para investigar as causas do Apagão Aéreo, e através dessa investigação foi constatado que o governo federal havia contingenciado verbas que seriam destinadas a melhorias no setor, a fim de garantir o superávit nominal¹¹. O relatório final da CPI também apontou que, um fator agravante para a situação foi a falta de uma política nacional de aviação civil que coordenasse todo o sistema de forma conjunta, papel esse que deveria ser praticado pela ANAC.

5. PANORAMA ENTRE 2008 E 2013 – A REFORMA DO SETOR AÉREO

Em 2008, o mundo acompanhou a crise financeira que iniciou com o setor imobiliário nos Estados Unidos e se expandiu para todos os outros setores econômicos de diversos países. Quanto ao Brasil, os efeitos foram a redução do crédito, e queda da demanda por commodities, além da saída expressiva de capitais estrangeiros. Conforme aponta Carvalho (2018), o resultado foi uma contração significativa da demanda doméstica, o que resultou na queda do PIB durante três trimestres. Todavia, os efeitos econômicos da crise financeira mundial não foram tão

¹⁰ CPI - Comissão Parlamentar de Inquérito é uma investigação conduzida pelo Poder Legislativo.

¹¹ Superávit Nominal é uma das maneiras possíveis para calcular o superávit do país. O superávit é o excedente positivo entre receitas e despesas; o superávit nominal é calculado considerando juros e correção monetária das dívidas.

acentuados no Brasil, e chegaram a ser classificados como “marolinha” pelo presidente Lula, uma vez que representou uma pequena oscilação na atividade economia, a qual logo se recuperou e continuou em forte expansão.

No campo político-econômico, os anos entre 2008 e 2013 foram marcados por tentativas de redução de custos para as empresas nacionais e elevação da competitividade perante ao mercado externo, para tal, o governo federal adotou medidas como a elevação da taxa básica de juros, desvalorização cambial e subsídios à alguns campos econômicos. Carvalho (2018) analisa que esses movimentos geraram impactos muito negativos para o país, pois elevaram a dívida do estado e não foram eficientes para estimular o crescimento.

Já no campo da aviação, esses anos foram caracterizados por várias medidas e reformas que tinham por objetivo garantir a segurança e eficiência do setor aéreo brasileiro, além de adequar todo o sistema e infraestrutura para suprir a expansão contínua da demanda interna, bem como para se preparar para os grandes eventos que seriam sediados no Brasil nos anos seguintes, sendo esses: a Copa das Confederações FIFA de 2013, Jornada Mundial da Juventude em 2013, Copa do Mundo FIFA 2014 e os Jogos Olímpicos Rio 2016. Sobre essas mudanças Pereira (2015) analisa que:

Com a oficialização do Brasil como país sede de megaeventos mundiais, com maior destaque para a Copa do Mundo 2014, sob olhares da FIFA, se abriu espaço para a exposição de novas articulações e a caminhada para um novo discurso da aviação civil com novos sentidos e lógicas operantes. A partir desse momento, novos termos passaram a ser incorporados e a serem vistos com frequência nas falas dos sujeitos envolvidos com a aviação civil, como: planejamento, reestruturação, mudanças, investimento, estímulo, desafios. (Pereira, 2015, p. 142).

Nesse período também, houve uma quebra de paradigma, uma vez que a aviação deixou de ser um modal de transporte disponível apenas para as classes mais abastadas, associado ao luxo e poder, e passou a ser acessível as classes emergentes, tornando-se um modal democrático. Essa transformação se deu devido a alguns fatores, sendo os principais: a estabilidade economia e monetária do país, ascensão da nova classe C, surgimento das companhias *low cost low fare* e a liberdade tarifária do setor.

Aproveitando-se da expansão do mercado aéreo brasileiro, no final de 2008 surgiu uma nova companhia a Azul Linhas Aéreas Brasileiras, que iniciou suas operações inovando ao adotar exclusivamente em sua frota aeronaves brasileiras fabricadas pela Embraer, os jatos E190 e E195. A Azul decidiu concentrar seus esforços em atender grandes cidades, porém que não eram o foco das grandes companhias aéreas, um exemplo disso foi a escolha do Aeroporto de Viracopos em Campinas como sua base operacional. Conforme relata o portal AeroFlap (2018), após 6 meses de operações a Azul já atendia em 13 cidades brasileiras e contava com 10 aeronaves em sua frota, além de deter 4% de *market share*, o que a posicionava como a terceira maior companhia aérea do país.

Quanto a reestruturação do setor, em 2009 foi instituída a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), que consistiu em um conjunto de diretrizes e estratégias que orientaram o planejamento das instituições responsáveis pelo desenvolvimento da aviação civil brasileira, estabelecendo objetivos e ações estratégicas para esse setor, e integraram-se ao contexto das políticas nacionais brasileiras.

Logo em seguida, foram realizados diversos estudos para identificar e corrigir as fragilidades do setor, de modo a equiparar-lo os padrões operacionais dos países desenvolvidos. Um desses estudos foi realizado pela consultoria McKinsey & Company, contratada pelo BNDES, com o intuito de fazer um diagnóstico completo do setor de transportes aéreos do Brasil. Entre as principais constatações da consultoria, estava o fato de que a infraestrutura aeroportuária em âmbito nacional não acompanhou o crescimento da demanda, gerando assim gargalos nas pistas de pousos, *slots*¹² e terminais de passageiros, consequentemente reduzindo o nível de serviços, elevando os custos operacionais e o consumo de combustíveis, criando diversas externalidades negativas, inclusive ao meio ambiente. Outro ponto crítico identificado pela McKinsey foi o sistema ineficiente e diferenciado de alíquotas de tributação sob os combustíveis em cada um dos estados brasileiros, que estimulava a prática do *tankering*¹³ pelas companhias aéreas.

¹² *Slot* é a permissão dada para que uma operação planejada por uma empresa aérea possa usar toda a infraestrutura aeroportuária necessária para chegar ou sair de um aeroporto de nível 3 em uma data e hora específicas.

¹³ *Tankering* é a prática do carregamento de combustível além do tecnicamente necessário a partir dos locais de menor alíquota.

Em posse do diagnóstico das fragilidades e necessidades de mudanças apresentadas nos estudos, o governo brasileiro focou seus esforços e investimentos na melhoria da infraestrutura aeroportuária, e aproveitou a eminência dos megaeventos para dar urgência na execução dos projetos, os quais eram anunciados como legados estruturais. O portal AeroFlap (2019), descreve a situação dos aeroportos:

Enquanto a aviação brasileira enfrentava um pujante crescimento no início da década, a infraestrutura apresentava o maior gargalo possível do setor. [...] Muitos aeroportos regionais estavam abandonados, impossibilitando voos da Trip e Azul. Nas capitais os pequenos aeroportos transportavam duas vezes mais passageiros do que a sua capacidade, muitos embarques ocorriam na remota, sob sol e chuva, diminuindo drasticamente o conforto para os passageiros. (AeroFlap, 2019).

Diante da elevação da demanda e do curto espaço de tempo para preparar a infraestrutura para os megaeventos, o governo brasileiro buscou investimentos por meio da iniciativa privada, através da concessão de aeroportos. Assim como o modelo adotado nos Estados Unidos e na Europa, no qual muitos aeroportos são privatizados ou concedidos, o Brasil optou pelo modelo de concessão, que consiste na transferência temporária (com prazos médios de 20 a 30 anos), e com isso o setor ganhou agilidade devido a desburocratização e a dispensa de processos licitatórios para as construções, ampliações e reformas dos parques aeroportuários.

Até o final de 2013, os seis principais aeroportos internacionais já haviam sido concedidos, sendo eles: Aeroporto Internacional de Natal (Inframérica), Aeroporto Internacional de Brasília (Inframérica), Aeroporto Internacional de Campinas (Aeroportos Brasil Viracopos), Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos (GRU Airport), Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro-Galeão (RIOgaleão) e o Aeroporto Internacional de Belo Horizonte-Confins (BH Airport). Com os recursos financeiros obtidos através das concessões dos maiores aeroportos do país, o governo pode concentrar os investimentos em melhorias essenciais de infraestrutura nos aeroportos de outras capitais e até mesmo em alguns regionais.

Quanto as companhias aéreas, a Gol em um movimento de contenção da concorrência anunciou a intenção de compra da Webjet em julho em 2011, a partir de

então ambas empresas começaram a operar em sinergia por meio de um *codeshare*¹⁴. Todavia as operações conjuntas não duraram muito tempo, visto que em novembro de 2012, apenas um mês e meio após a aprovação da compra pelo CADE¹⁵, a Gol extinguiu todas as operações da Webjet, com isso ela reforçou seu posicionamento de mercado e de quebra conquistou alguns *slots* em aeroportos importantes.

Em maio de 2012, a Azul anunciou a fusão com a Trip, que era a maior companhia aérea regional brasileira, criando assim a *holding* Azul Trip. O resultado dessa união foi a ampliação da frota e da malha aérea, a qual chegou a quase 100 destinos nacionais, muito à frente da TAM que operava em 45 destinos. Em abril de 2013, o CADE aprovou a operação, porém, como estratégia de marketing, a marca Trip foi descontinuada e a companhia adotou como padrão único a marca Azul em todas as suas aeronaves.

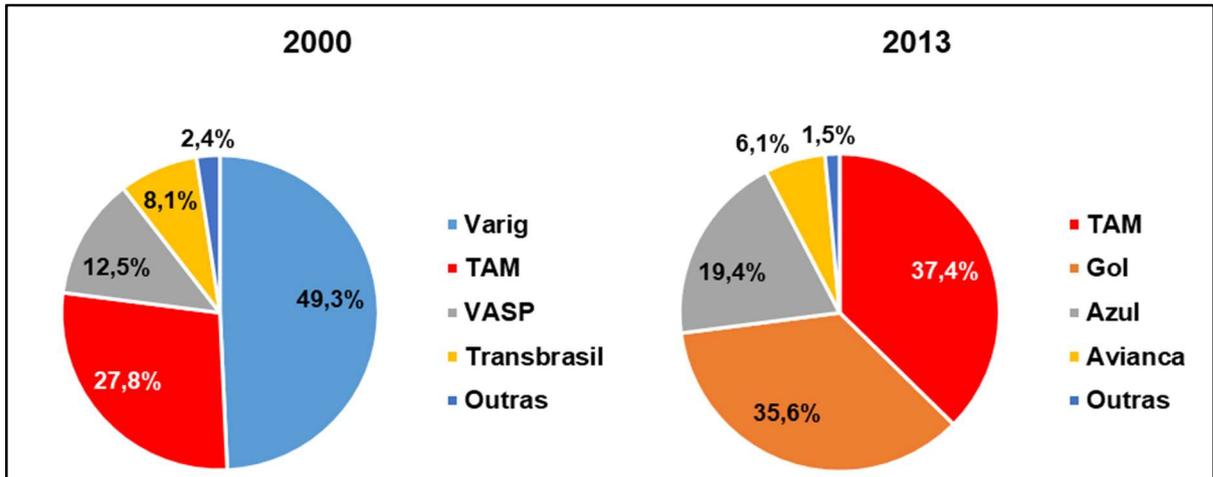
Em junho de 2012, foi concluída a fusão da TAM com a chilena LAN Airlines, dando origem ao Grupo LATAM Airlines. Essa união formou o maior grupo da América Latina em malha aérea, atendendo 24 países, com mais 53 mil funcionários.

Diante desses movimentos, 98,5% do mercado aéreo doméstico brasileiro passou a ser controlado por quatro companhias ao final de 2013, representando um novo oligopólio no setor, assim como era no começo dos anos 2000, porém agora formado, em sua maioria, por companhias que outrora não existiam (Gol, Azul e Avianca). O Gráfico 1 ilustra a distribuição das fatias do mercado aéreo de forma comparativa entre 2000 e 2013, com base no total de passageiros pagos transportados nos respectivos anos:

¹⁴ *Codeshare* é um acordo de ajuda mútua entre as companhias aéreas, que transportam passageiros cujos bilhetes foram emitidos por outra companhia. O objetivo é elevar a taxa de ocupação dos voos e oferecer novas possibilidades para os clientes, aumentando a gama de destinos, assentos e horários.

¹⁵ Cade - Conselho Administrativo de Defesa Econômica é uma autarquia federal brasileira que tem como missão zelar pela livre concorrência no mercado.

Gráfico 1 - Comparação Market Share entre 2000 e 2013

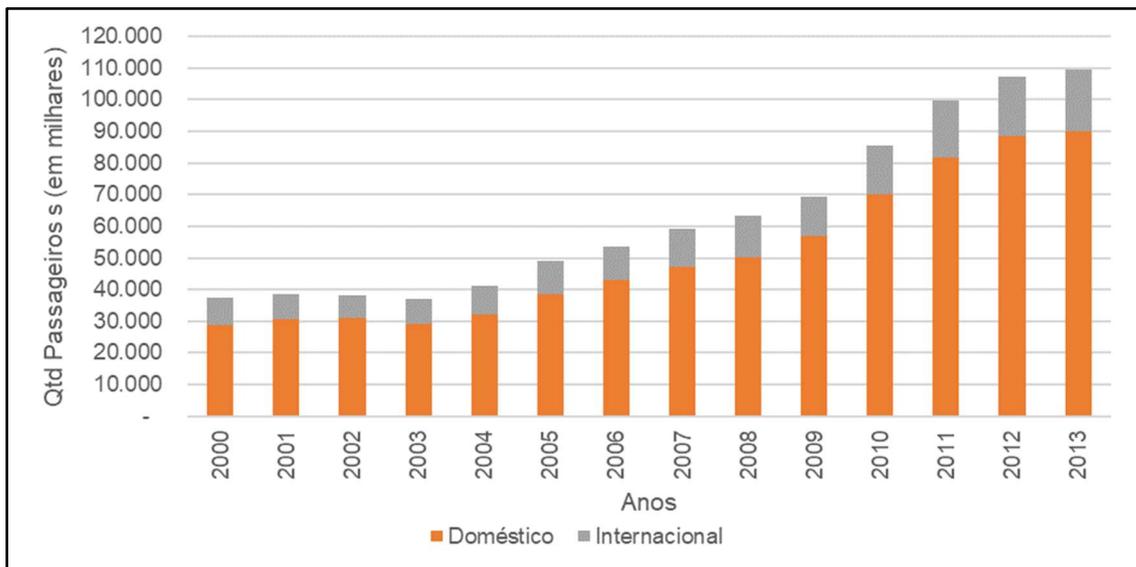


Fonte: Elaborado pelo autor (2021), base de dados ANAC.

Todavia, é uma característica comum no mercado aéreo global a necessidade de elevado volume de recursos financeiros, e uma grande escala mínima para a rentabilidade operacional. Esses fatores, contribuem para que o mercado aéreo seja naturalmente concentrado

Ao final desse período também foi possível observar a expansão da demanda pelo transporte aéreo, representada pela elevação de 194% do número de passageiros pagos entre os anos 2000 e 2013, o qual cresceu tanto nas operações domésticas como internacionais, 212,7% e 130,9%, respectivamente. O Gráfico 2 ilustra o crescimento do total de passageiros transportados em voos domésticos e internacionais entre os anos 2000 e 2013.

Gráfico 2 - Quantidade de passageiros pagos transportados entre 2000 e 2013



Fonte: Elaborado pelo autor (2021), base de dados ANAC.

6. PANORAMA ENTRE 2014 E 2019 – DA CRISE POLÍTICO-ECONÔMICA A RETOMADA DA ECONOMIA

A partir de junho de 2013, ocorreram vários protestos pelo Brasil, motivados pela insatisfação popular com a tarifa dos transportes e com a baixa qualidade dos serviços públicos, face a elevada carga tributária do país. Os protestos se estenderam durante os semestres seguintes e novos fatores fomentaram o descontentamento da população, sendo os principais: a polaridade política, os escândalos de corrupção e a recessão e desaceleração econômica.

No que tange a economia brasileira, entre 2014 e 2016, o país passou por uma recessão, causada por um conjunto de fatores, sendo eles externos como o fim do ciclo de alta dos preços das commodities, que reduziu substancialmente as exportações brasileiras e a entrada de moedas estrangeiras, e fatores internos como a chamada “nova matriz econômica”, que consistiu em uma forte intervenção na economia (monetária e fiscal) por parte do governo.

Enquanto que no começo da década, entre 2011-13, a economia registrou um crescimento médio 3,0% a.a. no produto interno bruto, essa taxa de crescimento foi negativa com média de -2,1% a.a. entre 2014-16, e seguiu a passos lentos ente 2016-19 uma vez que a elevação do PIB não superou a média de 1,2% a.a., representando uma recuperação econômica menor do que a esperada.

Somado a isso, foram revelados esquemas de corrupção envolvendo executivos de empresas estatais, empresários e integrantes do alto escalão do governo federal e de vários estados da federação. O resultado desse cenário desastroso no campo econômico-fiscal atrelado a desmoralização política, culminou em um processo de impeachment presidencial em 2016.

No que tange a aviação comercial, a redução média de 4,5% das tarifas aéreas em 2014 em relação a 2013, favoreceu a conservação do crescimento do número de passageiros pagos transportados em voos nacionais e internacionais, os quais

atingiram 80% da taxa de ocupação (RPK/ASK¹⁶) em 2014. Essa eficiência operacional é reflexo na elevação de 6% demanda (RPK), enquanto que a oferta (ASK) se expandiu em apenas 1%, reduzindo assim a ociosidade, ou seja, mais pessoas foram transportadas com o mesmo nível de oferta. A aviação também se consolidou como o modal preferencial para o transporte de passageiros em viagens interestaduais, concentrando 63% das viagens contra os 37% do modal rodoviário.

Em 2014, as companhias aéreas estavam otimistas diante dos números consistentes de crescimento de passageiros, além da perspectiva de elevação da demanda devido a Copa do Mundo no Brasil. Tal otimismo se converteu em investimentos, a Avianca expandiu sua frota para atender a demanda nacional com a adição de 7 aeronaves modelo A320, a Azul anunciou o arrendamento de 12 aeronaves *widebody*¹⁷ para iniciar suas operações com voos internacionais, já a Gol investiu em tecnologia para modernizar seus canais digitais, permitindo o check-in através de dispositivos móveis, enquanto que a Latam continuou concentrando seus esforços na integração da sua malha com todas suas subsidiárias latino-americanas, conectando-as aos mais diversos destinos mundiais.

No mesmo ano, a responsabilidade pela aviação comercial deixou de ser vinculada ao Ministério da Defesa e foi transferida para a SAC - Secretaria de Aviação Civil, a qual passou também a ser responsável pela ANAC e Infraero, sendo que essa questão estava em pauta desde o apagão aéreo e era uma reivindicação de todo o setor. Portando toda a gestão do setor deixou de ser militar e passou a ser controlada por civis, com exceção do controle do espaço aéreo.

A partir de 2015, o setor aéreo sentiu os efeitos do fraco desempenho da economia brasileira, a qual sofreu uma contração de 3,8% do PIB, sendo que a demanda pelo transporte de passageiros no setor aéreo cresceu apenas 1%, enquanto houve uma queda de 18% nas toneladas de cargas pagas transportadas.

¹⁶ ASK (*Available Seat-Kilometers*) - Refere-se ao volume de Assentos Quilômetros Oferecidos, ou seja, a soma do produto entre o número de assentos oferecidos e a distância das etapas.

¹⁷ Widebody - são aeronaves a jato com dois corredores. Devido ao seu tamanho, são usadas em voos de longa distância, pois acomodam centenas de passageiros, além de ter mais espaço para transportar carga.

De modo geral, esse cenário resultou na redução de R\$ 288 milhões no fluxo de caixa e prejuízo de R\$ 5,8 bilhões, acumulados entre as empresas associadas a ABEAR¹⁸.

Apesar da recessão econômica, conforme estudo publicado pela ABEAR (2016, p. 18), em 2015 a aviação brasileira foi responsável por 3,1% da produção nacional, ou seja, R\$ 193,4 bilhões, considerando efeitos diretos, indiretos e induzidos. Além ser responsável por 6,5 milhões de empregos, distribuindo R\$ 59,2 bilhões em salários e gerando R\$ 25,4 bilhões em impostos.

Diante do segundo ano consecutivo de queda do PIB brasileiro, o qual foi de -3,6% em 2016, a demanda representada pelo volume de passageiros embarcados em voos domésticos e internacionais reduziu, registrando -5,5% e -3,4%, respectivamente. Todavia, em resposta a redução da demanda, as companhias aéreas redimensionaram a oferta de assentos, reduzindo-os em igual proporção, além de reduzir a frota em 11,6% com a devolução de 58 aeronaves, em consequência desses movimentos foi possível manter a taxa de ocupação em 80%, mesmo patamar registrado desde 2014. Esses ajustes também refletiram no quadro de funcionários diretos das companhias aéreas, o qual foi reduzido em 6,8%, ou seja, 3.926 profissionais foram demitidos em 2016.

Ainda no final de 2016, a ANAC aprovou uma norma que permitiu as companhias aéreas cobrarem por todas as bagagens despachadas pelos passageiros, até então havia a obrigatoriedade de oferecer uma franquia gratuita de 23 quilos por passageiros nos voos domésticos e 32 quilos nos voos internacionais. Essa mudança se deu a pedido das companhias aéreas, que argumentam que essa é uma prática comum em outros países, pois possibilita a ampliação da oferta de espaço para o transporte de cargas no porão das aeronaves, bem como a elevação das receitas operacionais, em contrapartida, permite a redução dos preços das tarifas para os passageiros que viajam com menos bagagens. Todavia, antes da decisão da ANAC ocorrem diversos debates entre a agência reguladora, as companhias aéreas e os órgãos de defesa dos direitos dos consumidores, pois não estava claro se a

¹⁸ ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas, representa mais de 99% do mercado brasileiro de aviação doméstica (em 2016). Tem por objetivo apoiar ações e programas que promovam o crescimento da aviação civil no país de forma consistente e sustentável.

redução dos preços das passagens seria uma obrigatoriedade, resultado assim em possíveis danos aos consumidores finais.

A partir de 2017, o Brasil iniciou um processo lento de recuperação econômica, com o crescimento de 1,3% do PIB. De modo geral, a aviação comercial também aproveitou o reaquecimento da economia, uma vez que a demanda cresceu em 3,2% chegando a 92 milhões de passageiros transportados em voos domésticos e 21,3 milhões em voos internacionais, com a maior taxa de ocupação registrada até então de 81,5% e 85,3%, respectivamente, possibilitando assim a redução de 2,4% no consumo de combustíveis e emissões de CO², em proporção as toneladas-quilômetros transportadas. Esses avanços permitiram que as companhias aéreas brasileiras voltassem a registrar lucro líquido positivo, após dois anos consecutivos de prejuízos, o resultado de 2017 foi de R\$ 412 milhões, segundo a ABEAR, sendo o maior dos últimos sete anos.

Em 2018, a economia brasileira seguiu o mesmo ritmo do ano anterior, com o crescimento de 1,3% do PIB, estando portando abaixo dos pares internacionais. Nesse mesmo ano, o país sofreu com uma crise de abastecimento sem precedentes em maio, devido à greve geral de nove dias dos caminhoneiros, a qual afetou de forma direta as operações aéreas em decorrência da falta do fornecimento de combustíveis, gerando mais de 270 cancelamentos e/ou alterações em voos, além de R\$ 50 milhões em prejuízos diários para o setor aéreo.

Apesar das dificuldades apresentadas no decorrer do ano, houve uma elevação de 4,4% da demanda, chegando a 118,7 milhões de passageiros transportados entre voos domésticos e internacionais, além do crescimento de 13% da demanda no transporte de cargas (em toneladas transportadas). Todavia nos resultados operacionais, a desvalorização do real frente ao dólar e a elevação do preço dos combustíveis (aumento de 28% do preço do petróleo WTI entre 2017 e 2018), foram responsáveis pelo incremento de 16,4% dos custos por passageiros, conforme exposto no relatório anual publicado pela ABEAR (2019):

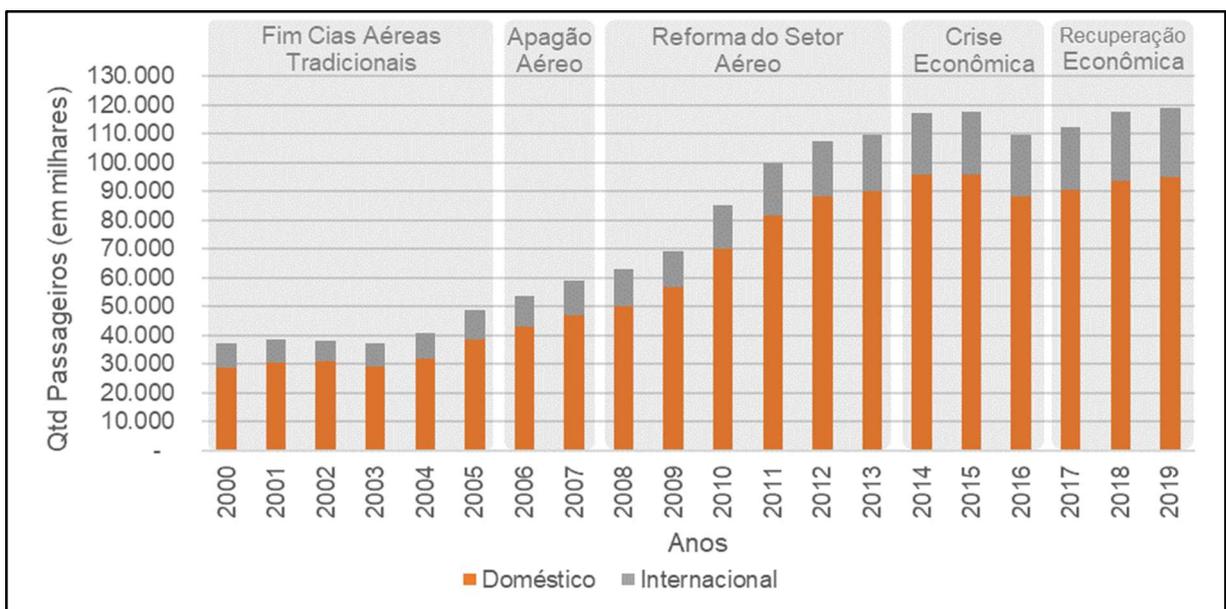
As empresas aéreas brasileiras estão especialmente expostas às variações cambiais e às flutuações do preço do petróleo no mercado internacional. Basta dizer que, na outra ponta, cerca de 74% das receitas das quatro maiores [companhias aéreas] em 2018, correspondendo aos voos domésticos, estavam vinculadas à moeda nacional. Considerando-se as variações dos preços unitários dos insumos, as demonstrações de resultados e as estatísticas delas, conclui-se que os custos dos serviços aéreos públicos

(voos domésticos e internacionais) por passageiro-quilômetro transportado passaram de cerca de R\$ 0,22 em 2017 para R\$ 0,26 em 2018. (ABEAR, 2019).

Mesmo com os avanços numéricos expressivos no crescimento da demanda, as companhias aéreas brasileiras registraram prejuízo líquido de R\$ 1,9 bilhões. Diante disso, em dezembro a Avianca Brasil entrou em um processo de recuperação judicial, uma vez que já acumulava prejuízos de períodos anteriores, representando uma operação deficitária. Poucos dias depois, onze das suas aeronaves foram alvo de mandatos de busca e apreensão, devido à falta de pagamento de seus arrendamentos. Os meses seguintes foram marcados por vários cancelamentos de voos por parte da Avianca Brasil, além da devolução de outras aeronaves e, em maio de 2019 suas operações foram encerradas definitivamente, sendo que em julho do ano seguinte foi decretada a sua falência.

Em 2019, o PIB brasileiro registrou crescimento de 1,1%, ao final desse ano a demanda do setor aéreo cresceu em 1,3% com o total de 119,2 milhões de passageiros transportados, superando o resultado de 2017 e acumulando o crescimento de 71,7% se comparando aos resultados de 2009, conforme pode ser visto no Gráfico 3, que apresenta o histórico da quantidade total de passageiros pagos transportados entre os anos 2000 e 2019.

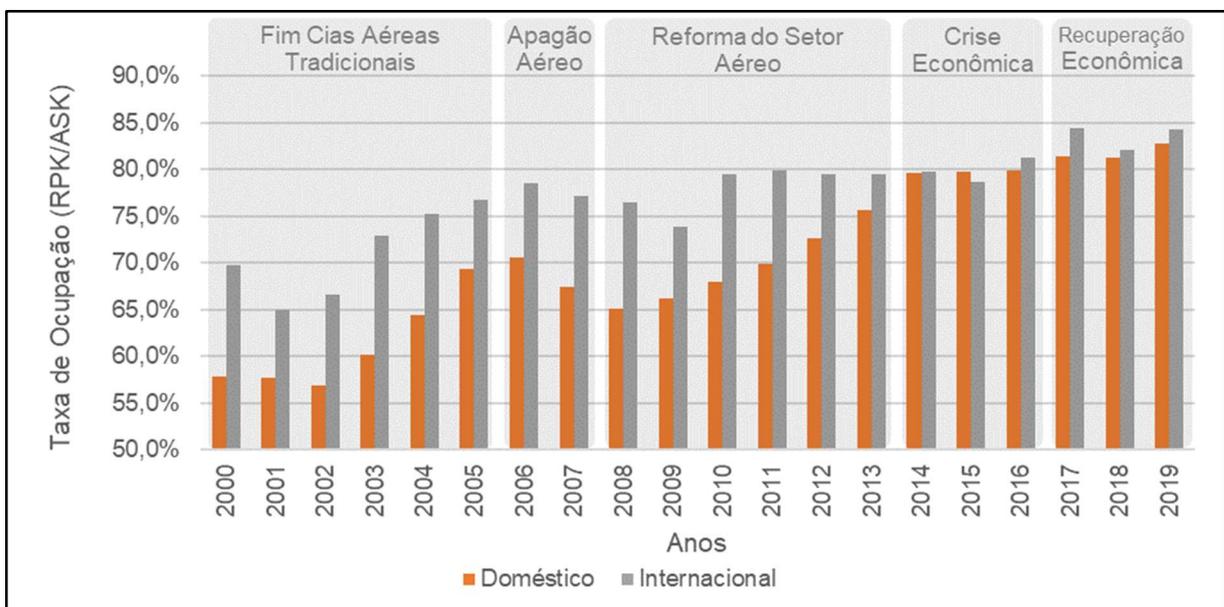
Gráfico 3 - Quantidade de passageiros pagos transportados entre 2000 e 2019



Fonte: Elaborado pelo autor (2021), base de dados ANAC.

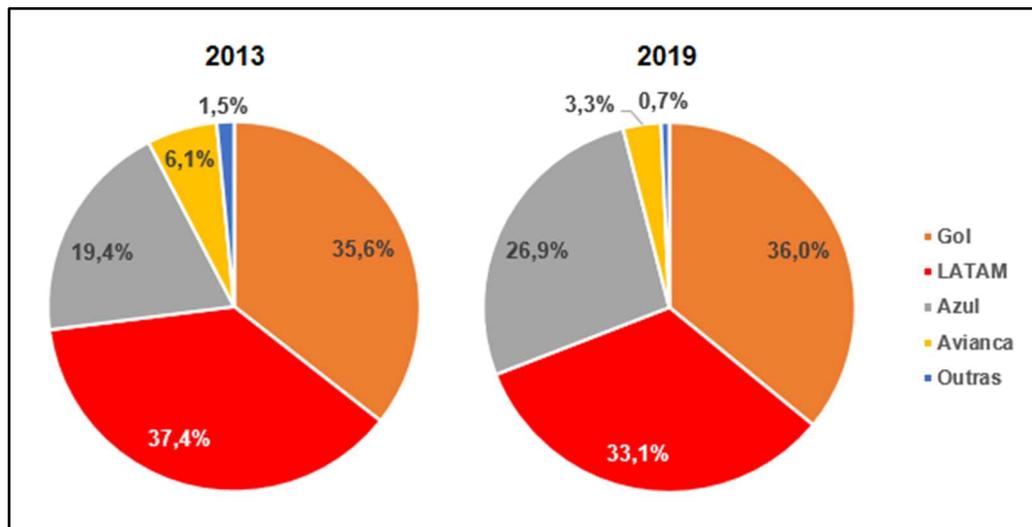
Ainda em 2019, houve também melhoria na eficiência operacional das companhias aéreas, que desde a crise econômica brasileira realizaram uma série de ajustes com o objetivo de equalizar a oferta de assentos à demanda de passageiros, de tal modo que em 2019 a taxa de ocupação cresceu nos voos domésticos e internacionais, alcançando 82,7% e 84,3%, respectivamente. O Gráfico 4 ilustra a evolução da taxa de ocupação dos voos domésticos e internacionais entre os anos 2000 e 2019.

Gráfico 4 - Taxa de ocupação de voos entre 2000 e 2019 (RPK/ASK)



Fonte: Elaborado pelo autor (2021), base de dados ANAC.

O mercado aéreo de voos domésticos manteve seu alto nível de concentração, assim como observado em anos anteriores, com quatro companhias dominando 99,3% do *market share*, representado pelo total de passageiros pagos transportados nos respectivos anos. A principal alteração em relação a 2013, foi a elevação da participação de mercado da Azul em detrimento da LATAM, conforme pode ser visto no Gráfico 5, que apresenta um comparativo da distribuição das fatias de mercado de voos domésticos.

Gráfico 5 - Comparação Market Share entre 2013 e 2019

Fonte: Elaborado pelo autor (2021), base de dados ANAC.

7. PANORAMA DE 2020 - PANDEMIA DE COVID-19

Em dezembro de 2019, surgiram as primeiras notícias referentes a um novo vírus, o qual afetava as vias respiratórias causando pneumonia viral e possuía alto índice de contaminação, sendo nomeado como Covid-19. Inicialmente, os casos foram identificados na região de Wuhan na China continental, todavia, devido a globalização e o fluxo constante de pessoas e mercadorias ao redor do mundo, pouco tempo depois foram identificados casos semelhantes de contaminações em diversos países. No Brasil, o primeiro caso identificado de contaminação foi registrado em 26 de fevereiro de 2020.

No começo de março de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) emitiu um alerta global classificando a Covid-19 como pandemia. Na sequência, inúmeros países fecham seus espaços aéreos em uma tentativa de inibir a circulação de pessoas e impedir a disseminação massiva do novo vírus, causando assim o cancelamento de milhares de voos comerciais em todo o mundo. Paralelamente, iniciaram-se operações com voos especiais para repatriação de pessoas que estavam presas em zonas de risco.

Diante desse cenário inédito, as companhias aéreas viram a demanda despencar drasticamente e não era financeiramente sustentável manter as rotas e

frequências de voos na ausência dos passageiros, sendo assim, um novo desafio surgiu, onde e como armazenar as aeronaves que não seriam utilizadas? Em todo o mundo, inclusive no Brasil, as companhias aéreas anteciparam a aposentadoria de diversas aeronaves que ainda estavam em plenas condições de uso, porém eram menos eficientes (em relação ao consumo de combustíveis e manutenções) e as enviaram para desertos, enquanto que o restante da frota de aeronaves foi armazenada em pátios de aeroportos, hangares, centros de manutenções e até mesmo em pistas de pousos, gerando cenas nunca vistas antes.

Dadas as dimensões continentais do Brasil e a existência de localidades remotas e de difícil acesso, no final de março a ANAC em conjunto com as principais companhias aéreas estabeleceu a malha essencial de voos, de modo a garantir a continuidade operacional e a existência de pelo menos uma ligação aérea diária em todos os estados. Sendo assim, ficou assegurada a integração aérea nas capitais dos 26 estados mais o Distrito Federal, além de outras 19 cidades, por meio de 1.241 voos semanais, os quais eram ao total 14.781 antes da pandemia em 106 destinos nacionais. Também, foi aprovada pelo Congresso Nacional a Medida Provisória 925/20, que deu o prazo de 12 meses para que as companhias aéreas realizassem o reembolso do valor das passagens que foram canceladas devido ao agravamento da pandemia, gerando assim uma sobrevida ao caixa das companhias.

Ainda em março as companhias aéreas Azul, Gol e LATAM, anunciaram a isenção dos custos das passagens, nos assentos disponíveis, aos profissionais de saúde que estivesse atuando diretamente no combate a pandemia, com essa iniciativa os profissionais pagariam apenas a taxa de embarque cobrada pelos aeroportos. Ainda como uma forma de agradecimento, os trechos voados pelos profissionais aculeariam pontos bonificados nos programas de fidelidade das respectivas companhias.

Em abril, a ANAC aprovou uma medida emergencial que permitiu as companhias aéreas utilizarem a cabine de passageiros das aeronaves para o transporte exclusivo de cargas, até então só era permitido o transporte de cargas nos porões das aeronaves. Essa medida foi uma forma de dar fôlego financeiro as companhias aéreas, que viram suas receitas derivadas do transporte de passageiros reduzirem drasticamente, possibilitando assim a geração de caixa por meio do fretamento da frota para transportar suprimentos médicos, equipamentos de proteção

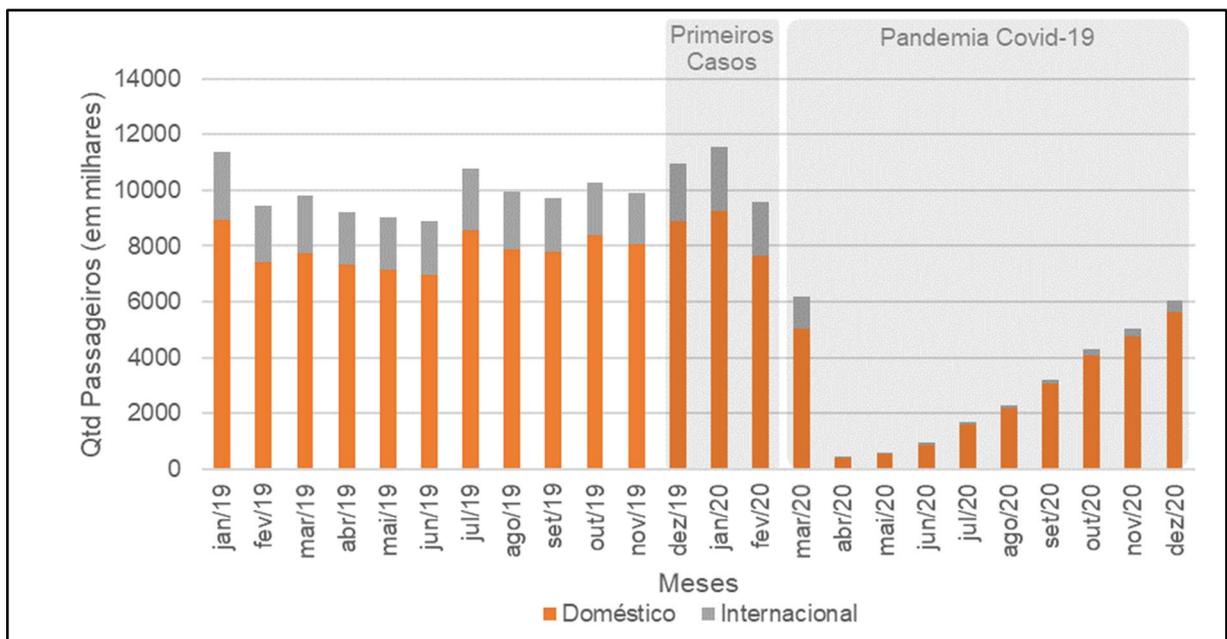
individual, produtos hospitalares, entre outras mercadorias. Nos meses seguintes, se tornaram frequentes os voos de cargas operados pelas companhias aéreas brasileiras para buscar insumos em destinos não atendidos anteriormente em rotas regulares, como China e Índia.

Sobre a malha essencial, a gratuidade do transporte para os profissionais da saúde e o transporte de cargas, Juliano Noman, diretor-presidente da ANAC, argumentou que:

A aviação de vários países está parando por completo. O que estamos fazendo no Brasil é porque sabemos que o serviço aéreo é essencial para ajudar o país a superar esse cenário sem precedentes, permitindo o deslocamento de materiais, profissionais de saúde e das pessoas que ainda precisam viajar. (Noman, ANAC, 2020).

Mesmo com a malha essencial, houve uma redução significativa entre 2019 e 2020 no número total de passageiros transportados em voos domésticos e internacionais, sendo de -52,5% e -72%, respectivamente. O Gráfico 6 demonstra a queda da demanda, ilustrando a quantidade de passageiros pagos transportados em 2019 antes da pandemia da Covid-19 e em 2020 durante a pandemia.

Gráfico 6 - Quantidade de passageiros pagos transportados entre 2019 e 2020



Fonte: Elaborado pelo autor (2021), base de dados ANAC.

Diante desse cenário adverso, as companhias aéreas brasileiras registraram um prejuízo de R\$ 19,7 bilhões acumulado até o terceiro trimestre de 2020, com margem líquida de -132,3%. Apesar desse resultado, todas as companhias aéreas mantiveram suas operações, sendo que apenas a Latam entrou com pedido de recuperação judicial nos Estados Unidos, enquanto que no cenário global 42 companhias decretaram falência ou entraram em recuperação judicial até novembro.

CONCLUSÃO

A aviação se tornou um meio de transporte indispensável em um mundo globalizado, pois viabiliza conexões, encurta distâncias e permite o intercâmbio global de culturas, pessoas e mercadorias, as quais não seriam possíveis através de outros modais. Estando presente atualmente nos mais diversos ramos da sociedade como: transportes, comunicações, agricultura, esporte, segurança e defesa.

Desde os seus primórdios a aviação tem fortes laços com o Brasil e com os brasileiros, partindo do pioneirismo na criação dos primeiros objetos voadores mais pesados que o ar, passando pelo advento das primeiras companhias aéreas brasileiras, bem como pela inovação com novos modelos de negócios como a Ponte Aérea, até o estabelecimento de padrões modernos de infraestrutura e segurança operacional, se tornando uma referência para muitos países.

Uma característica comum no mercado aéreo global é a necessidade de elevado volume de recursos financeiros, dado o valor dos ativos, além de uma grande escala mínima para viabilizar a rentabilidade operacional, gerando assim barreiras de entrada significativas. Esses fatores, contribuem para que o mercado aéreo seja naturalmente concentrado em poucas empresas, a exemplo do que ocorre no mercado brasileiro que é dominado atualmente por três companhias aéreas, caracterizando-se como um oligopólio.

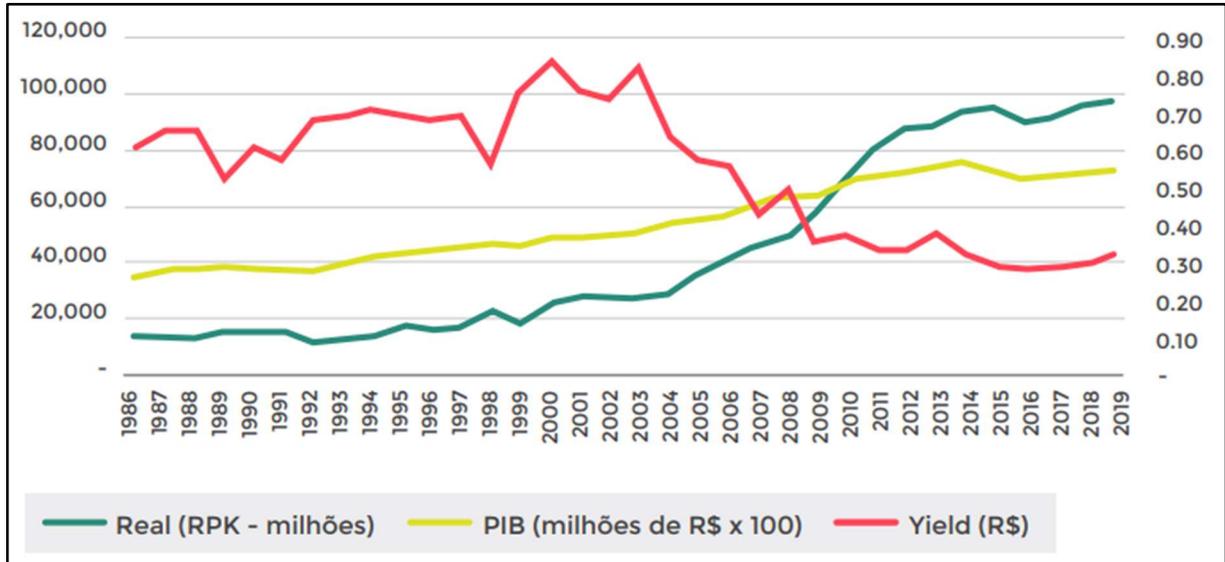
Ao longo dos últimos vinte anos, foi possível observar o crescimento da aviação comercial brasileira em conjunto com os avanços econômicos. Em 2020, a ABEAR publicou um estudo com um modelo econométrico de regressão múltipla, tendo o RPK como variável explicada, o PIB brasileiro e o Yield¹⁹ (ajustados pelo IPCA) como variáveis explicativas. O estudo concluiu que, a demanda representada pelo RPK é muito elástica em relação ao PIB, uma vez que a elevação de 1 ponto percentual do PIB adiciona 2,41 pontos percentuais no RPK, enquanto que a elasticidade preço da demanda é negativa em -0,45. O modelo apresentou R^2 de 98,36%²⁰, ou seja, apenas

¹⁹ Yield – é a tarifa média paga pelos passageiros por quilômetro voado.

²⁰ R^2 - coeficiente de determinação, indica o poder de explicação do modelo estatístico, variando entre 0 e 1.

1,64% das variações dos valores das ocorrências não são capturadas pelo modelo estatístico. O Gráfico 7, ilustra as observações feitas no estudo da ABEAR.

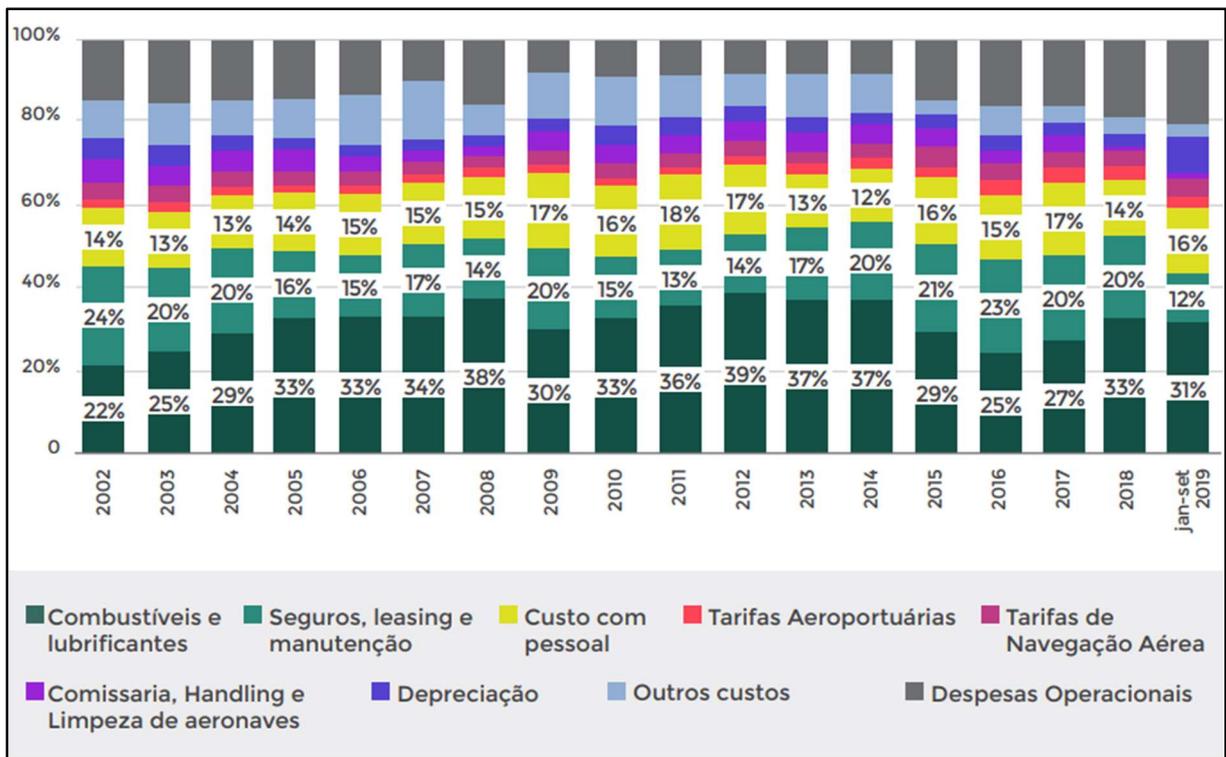
Gráfico 7 - Evolução do RPK, PIB e Yield - voos domésticos no Brasil



Fonte: Elaborado pela ABEAR (2020), base de dados ANAC e IBGE.

Os achados [...] explicam por que entre 2002 e 2019 o tamanho do mercado doméstico no Brasil (medido em RPK) cresceu 2,51 vezes enquanto o PIB cresceu apenas 1,46 vez. Ocorre que no mesmo período a queda real das tarifas pagas por quilômetro voado (Yield, corrigido pelo IPCA) foi de cerca de 58%. A combinação desses dois efeitos determinou o crescimento notável da demanda doméstica [...]. (ABEAR, 2020).

O principal custo das companhias aéreas brasileiras são os combustíveis, os quais apesar de serem produzidos/refinados no Brasil, sofrem com as variações do preço internacional do petróleo (cotado em dólares), bem como com a elevada carga tributária, a qual incidem PIS/COFINS e ICMS, o que torna o preço desse insumo um dos mais elevados de todo o mundo. O segundo maior custo está relacionado as despesas com seguros, leasing e manutenção, os quais são fundamentais para a operação das companhias. O Gráfico 8, ilustra a composição dos custos e despesas das companhias aéreas brasileiras no decorrer do período entre 2002 e 2019.

Gráfico 8 - Composição dos custos e despesas das empresas aéreas brasileiras

Fonte: Elaborado pela ABEAR (2020), base de dados ANAC e IBGE.

A recessão econômica que atingiu o Brasil entre 2014 e 2016, bem como a retomada lenta da economia, mostram a necessidade do setor aéreo em equilibrar a eficiência operacional e a gestão dos custos, além de se manter atualizado em relação às novas tecnologias relacionadas à infraestrutura, para que se conserve o elevado padrão de segurança operacional e a satisfação dos consumidores, bem como nas evoluções e atualizações das frotas de aeronaves, com o objetivo de reduzir os custos relacionados a manutenções, consumo de combustíveis e a emissão de CO², elevando assim a competitividade de todo o setor.

A aviação comercial nacional possui um papel importante na integração das regiões do país, e se desenvolve mutuamente com os fluxos comerciais e culturais. Apesar das dificuldades vivenciadas pelo setor nos últimos anos, em decorrência da recessão econômica e da pandemia da Covid-19, conclui-se que o Brasil possui um setor aéreo funcional e dinâmico, com amplas oportunidades de crescimento e desenvolvimento, que certamente irá alçar belos voos nos próximos anos, tão logo o Brasil e o mundo se recupere das adversidades.

REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO

DE LIMA, Izabel Cristina. **Ciclos Econômicos: Teoria e Evidência**. 39º Encontro Nacional de Economia/ANPEC, 2011.

BARBOSA-FILHO, Nelson H. **Revisionismo histórico e ideologia: as diferentes fases da política econômica dos governos do PT**. *Brazilian Keynesian Review*, 4(1), p.102-115, 2018.

FERREIRA, Natália dos Santos. **Discussão das Abordagens Teóricas na Investigação de Práticas de Concorrência Predatória no Transporte Aéreo**. Anais do XII ENCITA, 2006.

CARVALHO, Laura. **Valsa Brasileira: Do Boom ao Caos Econômico**. São Paulo: Editora Todavia, 2018.

SCHUMPETER, J. A. **Business cycles**. New York: McGraw-Hill, 1939, p. 461.

MONTEIRO, Cristiano Fonseca. **Estado e Mercado no Transporte Aéreo Brasileiro Pós-Reformas**. *Revista Política & Sociedade*, 8(15), p.117-143, UFSC, 2009.

ASSIS, Bruna F. S. Pereira; PEREIRA, Deivison. **Cenários Prospectivos na Aviação Comercial Brasileira**. *Revista Geintec*, 8(1), p.3686-3700, 2017.

BIELSCHOWSKY, Pablo; CUSTÓDIO, Marcos da Cunha. **A Evolução do Setor de Transporte Aéreo Brasileiro**. *Revista Eletrônica Novo Enfoque*, 13(13), p.72-93, 2011.

FERREIRA, Josué Catharino. **Um Breve Histórico da Aviação Comercial Brasileira**. XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas, ABPHE, 2017.

PEREIRA, Gírlayne Danusia Farias. **Ressignificando uma estrutura em crise: (RE)Discutindo a aeromobilidade no Brasil pós Apagão Aéreo**. Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Departamento de Ciências Administrativas, UFPE, 2015.

MCKINSEY & COMPANY. **Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil: Relatório Consolidado**. Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES, 2010.

ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas. **Panorama 2014 - O setor aéreo em dados e análises**, 2015.

ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas. **Panorama 2015 - O setor aéreo em dados e análises**, 2016.

ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas. **Panorama 2016 - O setor aéreo em dados e análises**, 2017.

ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas. **Panorama 2017 - O setor aéreo em dados e análises**, 2018.

ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas. **Panorama 2018 - O setor aéreo em dados e análises**, 2019.

ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas. **Panorama 2019 - O setor aéreo em dados e análises**, 2020.

PEREIRA, Giralayne Danusia Farias. **Ressignificando uma estrutura em crise: (RE)Discutindo a aeromobilidade no Brasil pós Apagão Aéreo**. Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Departamento de Ciências Administrativas, UFPE, 2015.

UOL. Leia o discurso de Lula no lançamento do PAC. **Congresso em Foco**, 2007. Disponível em: <<https://congressoemfoco.uol.com.br/especial/noticias/leia-o-discurso-de-lula-no-lancamento-do-pac/>>. Acessado em 16 de novembro de 2020.

Passageiro de Primeira. **O que é e quanto custa um slot de um aeroporto**, 2020. Disponível em <<https://passageirodeprimeira.com/o-que-e-e-quanto-custa-um-slot-de-um-aeroporto/>>. Acessado em 21 de novembro de 2020.

PETRIN, Natália. **Ciclos econômicos do Brasil**. Disponível em: <<https://www.todoestudo.com.br/geografia/ciclos-economicos-do-brasil>>. Acessado em 18 de fevereiro de 2021.

ANAC. **Dados Estatísticos**. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos>>. Acessado em 10 de abril de 2021.

PLANALTO. Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). **Decreto Nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6780.htm>. Acessado em 18 de abril de 2021.

AEROFLAP. **História da Azul – Os 10 anos de uma significativa companhia aérea na Aviação Brasileira**, 2018. Disponível em: <<https://www.aeroflap.com.br/historia-da-azul>>. Acessado em 25 de abril de 2021.

AEROFLAP. **2010/2019 – Uma década na aviação comercial**, 2019. Disponível em: <<https://www.aeroflap.com.br/2010-2019-uma-decada-na-aviacao-comercial>>. Acessado em 27 de abril de 2021.

G1. **ANAC aprova regra que autoriza aéreas cobrarem por bagagem despachada**, 2016. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/anac-aprova-regra-que-autoriza-aereas-cobram-por-bagagem-despachada.ghtml>>. Acessado em 22 de maio de 2021.

ANAC. **Malha aérea essencial começa no sábado (28)**, 2020. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/noticias/2020/malha-aerea-essencial-comeca-no-sabado-28>>. Acessado em 30 de maio de 2021.

ANAC. **Empresas aéreas brasileiras acumulam prejuízo de 19,7 bi em 2020**, 2020. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/noticias/2020/empresas-aereas-brasileiras-acumulam-prejuizo-de-19-7-bi-em-2020>>. Acessado em 03 de junho de 2021.