

Audiência Pública Câmara dos Deputados no dia 26 de setembro de 2023, terça-feira, às 16 horas sobre Preços e prestação dos serviços de transporte aéreo regular.

Professor Elton Fernandes, Ph.D.

Professor Titular dos Programas de Engenharia de Produção e Engenharia de Transportes da COPPE/UFRJ.

Prezados Senhores e Senhoras,

Vou me deter a dados das duas últimas décadas, antes da chamada pandemia da COVID-19, embora nossa situação atual no que diz respeito ao Transporte Aéreo Comercial deva ser atribuída a um período mais longo, talvez desde o início da redemocratização do País, iniciando com o Governo do ex-presidente Fernando Collor de Mello.

Os registros da ANAC mostram cerca de 1637 aeródromos no Brasil, sendo 1104 privados e 533 públicos. Entre eles identificamos, de 2002 a 2019, **5295** ligações ou rotas aéreas domésticas regulares (ODs) entre **329 aeródromos** (OD neste texto/pronunciamento significa um voo regular direto entre dois aeroportos). Do total de ODs, **apenas 397** foram observadas todos os anos durante o período de 18 anos. Em 2002 existiam **152 aeródromos** com voos regulares domésticos com **1826 ODs**, no ano de 2019 esses números eram de **164 aeródromos e 1386 ODs**. Embora tenha havido um pequeno acréscimo no número de aeroportos de 2002 para 2019, houve uma redução no número de ODs. Mas o mais impressionante é que já tivemos, dos aeródromos existentes, **329 operando** a aviação regular, o que indica uma disponibilidade de infraestrutura bem superior a utilizada, em **2019 apenas 164**. Durante o período, observamos **49 companhias aéreas** diferentes que operaram transporte aéreo doméstico regular, mas **em 2002 apenas 18**, e em **2019 apenas 10**. Uma redução do número de empresas operando, indicando uma alta volatilidade na operação de empresas aéreas. Na verdade, desde o colapso da VARIG e outras empresas aéreas brasileiras se observa um desmonte da capacidade relativa das empresas aéreas nacionais no seu conjunto tendo em vista o mercado. A maioria das que operavam em 2002 não estavam em 2019. Em **2019, apenas 3 companhias aéreas forneciam mais de 90% dos voos**. Esses dados mostram a elevada volatilidade do mercado doméstico de transporte aéreo regular e a concentração da oferta no mercado brasileiro. Neste

mercado volátil, as companhias aéreas concentram a sua oferta em ODs mais prósperas, efetivamente desconsiderando o mercado regional.

No Brasil alguns assuntos são tratados de forma absolutamente marginal, entre eles está o caso do turismo, da cultura e também do transporte aéreo. Um país que já possuiu uma posição respeitada e destacada no mundo da aviação comercial, hoje alienou praticamente toda a sua indústria de transporte aéreo comercial para o planejamento de empresas internacionais, que vêem o Brasil como um mercado secundário em suas estratégias. Principais aeroportos administrados por empresas multinacionais, transporte aéreo internacional operado principalmente por empresas de outros países. Até um dos orgulhos da engenharia brasileira, a Embraer, busca se associar a uma gigante estrangeira da indústria de aeronaves, onde terá certamente um papel secundário. O Brasil se mostra adormecido no que se refere ao transporte aéreo comercial e a cada passo entrega o seu futuro à sorte das estratégias de empresas estrangeiras, que sempre olharam para o Brasil como uma colônia a ser explorada à exaustão.

O Brasil, mesmo com o crescimento do tráfego, relativamente regrediu na área de transporte aéreo comercial regular nas últimas décadas. O país teve sua malha de transporte aéreo regular encolhida tanto em termos de rotas quanto de aeroportos. Os investimentos ao invés de fortalecer a malha, fortaleceram aeroportos sitiados por densas malhas urbanas, acirrando os problemas ambientais da aviação. As empresas aéreas nacionais praticamente se entregam a parcerias com multinacionais de outros países para sobreviver, na verdade não negociam parcerias para expandir sua atuação.

O que fazer em um país onde se discute a permissão de empresas internacionais assumirem também o transporte aéreo doméstico de passageiros. Se o Congresso Brasileiro já está disposto a lançar uma pá de cal no que sobrou da indústria de transporte aéreo brasileira, existe pouca esperança para uma política no setor, só resta continuar com o discurso que a mão invisível do mercado irá resolver tudo e esperar, porque ainda não resolveu.

Preço e nível de serviço do transporte aéreo regular de passageiros no Brasil, quase que totalmente desregulamentado, são resultados da política do setor e da visão do empresariado nacional sobre as possibilidades desse mercado. Os últimos governos decidiram, com apoio dos parlamentares,

entregar todo o ativo do transporte aéreo à gestão da iniciativa privada, sob uma alegação que o setor seria mais bem administrado e ofereceria melhores condições para seus usuários sem necessidade de se utilizar recursos dos impostos dos contribuintes que possuem outras prioridades. O setor privado além de administrar melhor, iria investir e ainda pagar pela utilização dos ativos do governo. Veja o exemplo do Galeão no Estado do Rio de Janeiro, o Governo se movimentando para subsidiar uma concessionária privada que não teve sucesso, embora seja uma excelente administradora de aeroportos em outros países. Será que o Estado e a população de Rio de Janeiro são culpados do insucesso na gestão do Galeão ou a empresa definiu mal seu negócio e não quer fazer os investimentos necessários para ter sucesso? Se hoje os preços são altos e o nível de serviço baixo, algo deu errado. A melhoria desse cenário negativo está nas políticas do governo, está no comportamento dos empresários do setor ou mesmo está em uma combinação dos dois? Se encontrarmos as razões dos fracassos, existem formas de melhorar e resolver o que consideramos que não vai bem? O Governo (executivo e parlamento) e os Empresários estarão dispostos a tomar as medidas necessárias para correção de rumo? O futuro será aquilo que desejamos ou será aquilo que outras pessoas acham que merecemos? São inúmeras as questões que teremos que responder para traçar o futuro do transporte aéreo de passageiros no Brasil.

Eu me dispus a fazer essas considerações, não para me colocar como um apresentador de soluções, que precisam ser fruto de estudos mais profundos e não de opiniões de momento de quem quer que seja, mas para dar minha opinião de que o Brasil precisa de uma indústria nacional de aviação comercial robusta e não simplesmente entregar nosso futuro, em uma área estratégica, para o bel sabor dos interesses corporativos de empresas de outros países. Uma nação tão rica não tem talentos e empresários competentes para gerir uma área estratégica como o transporte aéreo comercial? Fica a questão.

As considerações neste texto/pronunciamento são exclusivamente do autor em função de seus anos de pesquisa na área, não representam nenhuma posição institucional.

Obrigado,