

# AERO

## MAGAZINE

WWW.AEROMAGAZINE.COM.BR  
BRASIL · ANO 25 · Nº 293 · R\$ 18,00 · € 4,00

**25**  
MULHERES  
PIONEIRAS DA  
AVIAÇÃO

**DESAER**  
O SUCESSOR DO  
BANDEIRANTE

**SABE  
ALGUM?**  
OS AVIÕES  
E SEUS  
APELIDOS

inner



### ESPECIAL AVIAÇÃO COMERCIAL

- ▶ A CHEGADA DAS LOW COSTS
- ▶ DÓLAR, PETRÓLEO E CUSTO BRASIL
- ▶ UMA *STARTUP* AÉREA
- ▶ O MERCADO DE PILOTOS
- ▶ A POLÊMICA DAS BAGAGENS
- ▶ AS CONCESSÕES DE AEROPORTOS
- ▶ ENTREVISTAS: IATA, DECEA E ANAC

# AW196

VOAMOS O NOVO BITURBINA  
MÉDIO DA LEONARDO

# PANORAMA NACIONAL

*Apesar da desaceleração econômica do país, aviação comercial regular brasileira mantém ritmo de crescimento e volta a atingir a marca dos 100 milhões de passageiros transportados*

**POR** | EDMUNDO UBIRATAN



**P**oucos setores dependem tanto dos humores da economia quanto o transporte aéreo. A aviação é uma das atividades mais sensíveis às variações do Produto Interno Bruto (PIB) de um país. No Brasil, o setor experimentou uma retração que durou quase dois anos e meio. Nesse período, as empresas aéreas se viram obrigadas a manter a maior parte das frequências ao mesmo tempo que a cotação do dólar frente ao real e o preço do petróleo no mercado internacional subiam. Assim, apesar da crise, durante 18 meses consecutivos, o mercado de voos domésticos apresentou resultado positivo, com demanda e total de passageiros transportados em crescimento. Já no mercado de voos internacionais, demanda e volume de passageiros transportados avançam há 23 meses. Resultado: o país voltou a registrar números de 2015, quando as empresas





Céus abertos com  
Estados Unidos  
deverão melhorar  
frequências e  
reduzir tarifas

---

## A TARIFA SEM DIREITO A BAGAGEM DESPACHADA É A PREFERIDA POR 65% DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE AÉREO

---

tiveram mais de 100 milhões de passageiros transportados.

O resultado consolidado de agosto de 2018 mostra que a oferta cresceu 4,75% em 12 meses, enquanto a demanda subiu 4,40% no mesmo período. O fator de aproveitamento (ocupação das aeronaves) registrou leve recuo de 0,25%, chegando a 80,07%, o que mantém a aviação brasileira com um dos melhores resultados do mundo nesse quesito. A expansão do número de passageiros transportados no período foi de 4,36%. Entre janeiro e julho foram transportados 53,3 milhões de passageiros, aumento de 3,8% em relação ao ano anterior. “Isso representa cinco milhões de passageiros a mais no acumulado do ano, em comparação com o mesmo período de 2017”, aponta o presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas, Eduardo Sanovicz.

A entrada em vigor de novas regras da aviação no Brasil, possibilitando a venda de passagens e cobrança do despacho de bagagens, permitiu às companhias oferecerem tarifas básicas mais baixas, o que voltou a atrair passageiros. Hoje, a tarifa sem direito a bagagem despachada é a preferida

por 65% dos usuários do transporte aéreo. Isso ajudou a recuperar dois milhões de passageiros só no primeiro semestre deste ano. Isso permitiu que a aviação nacional retornasse em junho à marca de 100 milhões de passageiros transportados em 12 meses. “Muitos se perguntam como explicar esse crescimento diante de um cenário econômico estagnado. Isso acontece porque os passageiros puderam adquirir tarifas mais acessíveis”, explica Sanovicz.

### PARTICIPAÇÃO DE MERCADO

A Gol mantém a liderança no mercado doméstico, com 35,95% de *market share* (RPK), entre janeiro e agosto de 2018, seguida pela Latam, com 31,77%, enquanto a Azul possui 18,63% e a Avianca, 13,68%. No período, a variação, em pontos percentuais da participação da empresa em relação ao mesmo período do ano anterior, foi negativa em 0,25% para a Gol e 0,90% para a Latam, e positiva em 0,37% para a Azul e 0,78% para a Avianca.

Agosto de 2018 ainda registrou o maior nível de oferta e demanda para um mês de agosto em toda a série histórica, com o segundo maior volume de passageiros para o mês, atrás apenas do registrado em agosto de 2014.

No mercado internacional, as quatro empresas nacionais com operação no exterior respondem por aproximadamente 30% do mercado internacional brasileiro. No período entre agosto de 2017 e agosto de 2018, o setor registrou 19,54% de crescimento da oferta e 15,72% de crescimento da demanda. Assim como no mercado doméstico, o fator de aproveitamento teve queda, com redução de 2,70%, mas mantendo

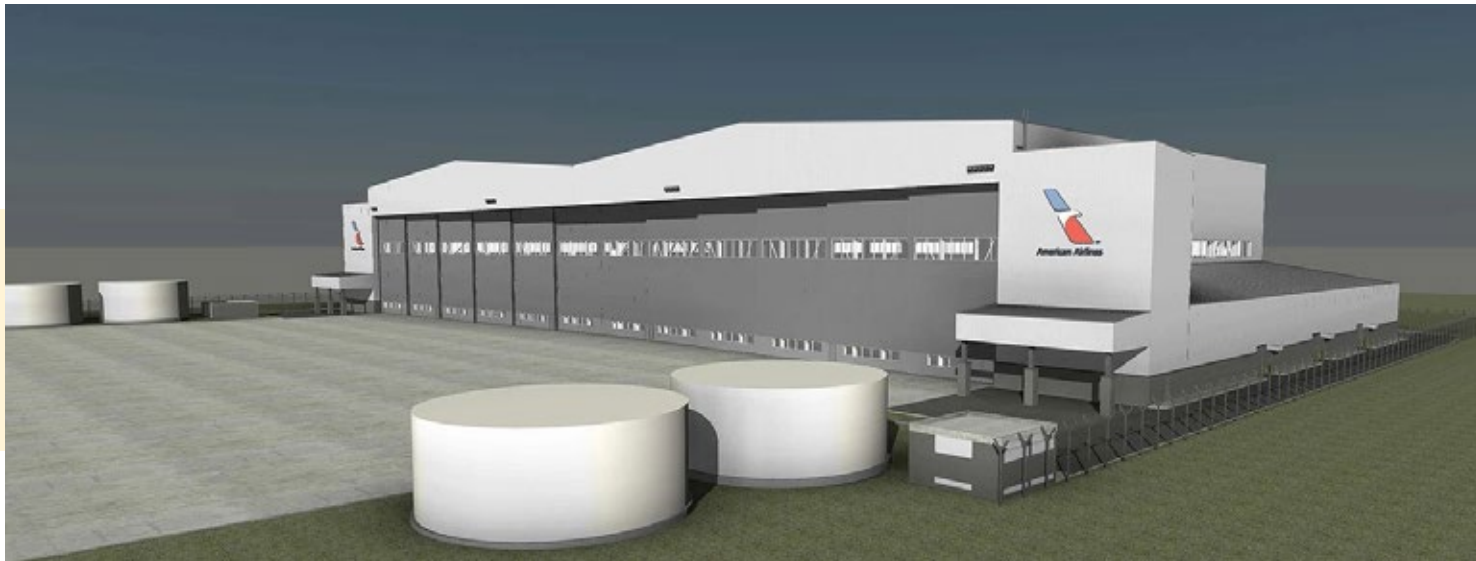
81,61%. O aumento total de passageiros no período foi de 8,95%. O *market share* entre as brasileiras no mercado internacional (RPK) foi de 68,85% para Latam, seguida pela Azul com 15,65%, Avianca com 7,94% e a Gol que encerrou com 7,57%.

### HANGAR DA AMERICAN

Com 70% do mercado internacional, as empresas aéreas estrangeiras com operação no Brasil se mantêm confiantes no país. A American Airlines, que possui em média 60 voos semanais ligando os Estados Unidos e o Brasil, continua sendo a principal empresa a ligar ambos os países e mantém a expectativa com relação à retomada do crescimento do Brasil. “O Brasil possui a peculiaridade de ingressar em crises e sair em curto prazo. Historicamente, as crises não são longas” afirma Dilson Verçosa, diretor da American Airlines no Brasil.

A empresa está construindo no aeroporto de Guarulhos seu primeiro hangar fora dos Estados Unidos, com investimento de US\$ 100 milhões. O objetivo é oferecer suporte aos aviões que ficam estacionados ao longo do dia no aeroporto paulista, uma média de seis aeronaves, realizando, assim, serviços de manutenção programada e reparos emergenciais. Com isso, a companhia espera evitar cancelamentos e atrasos por problemas de manutenção, ao mesmo tempo que aproveita o tempo ocioso dos aviões de forma produtiva.

O hangar com área construída de 17.000 m quadrados poderá atender simultaneamente a dois bimotores de grande porte, 777-300ER ou Airbus A350-1000, e será um dos maiores do país. A empresa espera inaugurar o espaço até o



final de 2018. A Latam aproveitou a obra para, em parceria com a American, construir um centro de serviços anexo, que fornecerá suporte à manutenção de pista e pequenos reparos. A empresa sul-americana investirá 130 milhões de reais na obra, que compartilha a mesma área de manobras com a American Airlines.

Já a Delta Air Lines, em junho de 2017, anunciou uma parceria com a Gol Linhas Aéreas para realizar quatro voos diários, sem escala, ligando as cidades de Miami e Orlando a Fortaleza e Brasília. Atualmente, a empresa norte-americana mantém sua parceria estratégica com a Gol, sem no entanto revelar os planos para uma maior participação na empresa brasileira.

A Azul Linhas Aéreas mantém sua oferta de voos para os Estados

Unidos e Portugal, aproveitando as parcerias com a JetBlue e a TAP Portugal, o que lhe permitiu ampliar o número de cidades atendidas através de acordos de compartilhamento.

### DESREGULAMENTAÇÃO

O Brasil está entre os maiores usuários do transporte aéreo no mundo. E conquistou isso em menos de 20 anos. Na virada do milênio, foram transportados 33 milhões de passageiros. Em 2014, pouco mais de uma década depois da desregulamentação do setor de 2001, o Brasil atingiu a marca de 100 milhões de passageiros transportados. O curioso é que, em 1999, havia no país quatro grandes empresas aéreas, o mesmo número atual, mas nenhuma delas sobreviveu.

As quatro praticamente sumiram antes mesmo da desregulamentação tarifária.

De lá para cá, surgiram quatro novas companhias, que aumentaram a oferta e reduziram drasticamente o valor do bilhete. Além disso, apenas a frota da Gol de hoje corresponde quase às de Varig, Tam (da época), Vasp e Transbrasil, somadas. A primeira década dos anos 2000 representou grandes mudanças na aviação regular, com o surgimento da Gol Linhas Aéreas (que foi a primeira companhia brasileira criada dentro do conceito *low cost low fare*), a falência de Transbrasil e Vasp, seguida da criação da Anac e, por fim, a quebra da Varig.

Além disso, duas tristes marcas foram registradas no período, o acidente com o voo 1907 que

Hangar da American Airlines em Guarulhos prestará auxílio à frota da empresa no Brasil



colidiu com um Legacy no Mato Grosso e a queda do voo 3054, em Congonhas. Juntos, os desastres fatais tiveram um total de 353 vítimas. O resultado foi a mais grave crise registrada na longa história do transporte aéreo no Brasil. O chamado “Apagão Aéreo” causou transtornos e dúvidas na capacidade do país em gerenciar o crescimento da aviação regular.

Ainda assim, em 2008, um ano depois da crise, surgia no mercado brasileiro a Azul, que, com uma operação concentrada em Campinas, distante do cobiçado mercado paulistano, passou a voar em diversas rotas secundárias. A consolidação do modelo de negócios se deu com a fusão com a regional Trip, criando, assim, a empresa com a mais vasta malha aérea da atualidade. A fusão da TAM com a Lan, dando origem à Latam, consolidou a aviação sul-americana. Por fora, a Avianca que chegou à beira da falência em 2007, quando ainda usava a marca Oceanair, reestruturou-se e se tornou a quarta força no mercado doméstico, apostando em um ser-

viço diferenciado e voos apenas em linhas altamente lucrativas.

## CÉUS ABERTOS

Sem o *glamour* do passado, as quatro companhias passaram a disputar também o mercado internacional com gigantes norte-americanas e europeias, além de assistirem à chegada das poderosas companhias árabes ao país. Recentemente, a Emirates Airline ampliou os voos para São Paulo, adicionando uma nova frequência para Santiago do Chile, com escala em Guarulhos, operada com o Boeing 777, que se soma ao voo diário entre a capital paulista e Dubai.

Um dos principais desafios atuais é em relação ao acordo de céus abertos entre o Brasil e os Estados Unidos, que, embora simplifique a oferta de voos, exige maior preparo das empresas aéreas. Antes do acordo, as empresas esbarravam no limite de 301 voos semanais entre os dois países. Até 2017, as companhias brasileiras operavam 59 voos semanais para os Estados

Unidos, enquanto as americanas possuíam 137 frequências para o Brasil. As empresas aéreas de ambos os países consideram o acordo fundamental para o crescimento do setor. “Esse acordo é fundamental para o desenvolvimento da aviação nacional, proporcionando o aumento das operações aéreas internacionais entre o nosso país e os Estados Unidos”, declarou Jerome Cadier, CEO da Latam Airlines Brasil. De acordo com a Delta Air Lines, em comunicado, o acordo beneficia e promove oportunidades de negócios em ambos os países. “O Open Skies apoia a estratégia de longo prazo da Delta no Brasil e a América Latina”.

Os céus abertos pressionam ainda mais as contas das empresas brasileiras. A Gol, que registrou prejuízo de 1,3 bilhão de reais no segundo trimestre, conseguiu aprovar através do conselho de administração do Smiles a compra antecipada de passagens, no valor de 600 milhões de reais. A aquisição dos créditos vem em um momento difícil para Gol, que enfrenta perdas bilionárias ao mesmo tempo que recebe novas aeronaves – capazes de oferecerem maior economia operacional e alcance estendido. Já a Azul busca diversificar seus acordos, como o recém-divulgado com a francesa Aigle Azur. A parceria iniciada em julho deste ano inclui voos para Orly (nos arredores de Paris) e Viracopos, em três frequências semanais em *code-share*.

A Avianca mantém a expectativa com relação às operações nos Estados Unidos, que se tornou o primeiro destino de longo curso com bom aproveitamento, desde o fim das operações dos voos para a África, feitos pela Oceanair. ✈



# A INVASÃO DAS **LOW COST**

*Norwegian Air e Sky Airline são pioneiras no país oferecendo voos internacionais com modelo de baixo custo e cobrança para despachar bagagem, marcar assento e até usar os bins*

**O** modelo *low cost* não é uma novidade no mercado brasileiro, mas voltou a chamar atenção após a Anac autorizar a Norwegian Air a operar voos regulares ao Brasil. A empresa norueguesa se notabilizou por oferecer tarifas baixas em rotas intercontinentais e agora mira a América do Sul com seu modelo de negócios.

As empresas de baixo custo operam na aviação regular desde meados da década de 1970, quando modelos como o norte-americano da Southwest Airlines conquistaram o mundo. Em resumo, uma empresa *low cost* possui uma filosofia operacional que busca cortar todo e qualquer custo operacional desnecessário. Em geral, esse modelo de negócios inclui uma frota composta por uma única família de aeronaves, amplo uso de sistemas digitais que vão da venda do bilhete ao *check-in* e aeronaves com configuração de alta densidade com assentos que não reclinam. Além disso, não raro, o voo mais barato exige uma série de conexões, muitas delas superiores às 5 horas.

## NORWEGIAN E AIRASIA

A Norwegian é a terceira maior *low cost* na Europa, atrás de Ryanair e easyJet. Mas, diferente das rivais, tem grande parte do seu mercado nas Américas. Um dos destaques da Norwegian é sua eficiência operacional. Ironicamente, a empresa é uma das poucas *low cost* que operam com mais de um tipo de avião, tendo atualmente três modelos de aeronaves, 737-800, 737 MAX 8 e 787 Dreamliner. Ainda assim, a companhia busca ampliar sua frota com aeronaves com baixo custo operacional e elevado índice de eficiência no consumo de combustível, com pedidos para os A321neo LR e A330neo.

Quem também opera mais de um modelo de aeronave é a malaia AirAsia, que voa com a família A320 em voos no sudeste asiático e o A330 em voos de longo curso, através da AirAsia X. A criação de mais de uma divisão operacional é comum em empresas *low cost*, que voam tanto voos domésticos como de longo curso.

## COBRANÇAS ACESSÓRIAS

Outra característica das empresas *low cost* é o foco no transporte de passageiros com o menor número

possível de serviços agregados, cobrando por refeição, escolha de assento e bagagem despachada. As tarifas de algumas companhias aéreas não incluem nem mesmo o acesso aos compartimentos de bagagem na cabine. Os bilhetes são comercializados com direito a um item pessoal. Se a bagagem não couber embaixo do assento da frente, é necessário pagar pelo uso do compartimento superior ou para despachá-la.

Em voos de longo curso, a Norwegian oferece a possibilidade de o passageiro transportar apenas uma mala de mão de até 10 quilos. Na rota entre Londres e Buenos Aires, a primeira da empresa na América do Sul, para despachar uma mala de 20 quilos existe um custo de 45 dólares, caso despache duas malas o valor é de 70 dólares. Uma refeição pode custar até 45 dólares, dependendo da opção escolhida. A cobrança de serviços separados do valor da passagem aérea permite que um bilhete pela empresa norueguesa custe 40% menos que das rivais no mesmo trecho.

A Norwegian ainda não definiu as rotas que pretende inaugurar no próximo ano no Brasil, mas a expectativa é que passe a



Norwegian Air demonstrou interesse especial na América do Sul e deve iniciar operações no Brasil





Ryanair foi uma das pioneiras na cobrança por bagagem, assento e alimentação

voar de Londres para São Paulo e Rio de Janeiro. Um dos pontos favoráveis à companhia no mercado brasileiro é que poderá voar para os principais aeroportos do país, diferente do que acontece na Europa, onde suas operações estão em aeroportos secundários, o que torna a operação mais barata.

#### FRONTIER E SKY AIRLINE

Mesmo com o Brasil enfrentando uma crise econômica, o mercado de transporte aéreo continua em alta, ainda que com números inferiores ao de anos atrás. A recém-aprovada autorização para cobrança de bagagens despachadas fez o país voltar a chamar atenção de empresas de baixo custo. Ao flexibilizar as regras para cobrança de serviços, as empresas podem oferecer bilhetes com descontos agressivos, oferecendo nas tarifas mais baixas apenas o direito de o passageiro voar para seu destino final, cobrando por todo o resto. Em voos nos Estados Unidos, por exemplo, a Frontier – que é uma


das principais representantes do segmento *low cost* na América do Norte – oferece voos entre Denver e Miami por até 35 dólares, ante mais de 150 dólares das empresas tradicionais. A diferença é que a tarifa não inclui opção de escolha de assento, exige *check-in online*, não oferece refeição a bordo, permite o transporte apenas de um item pessoal, não sendo aceito nem mesmo mochila a bordo.

Visando modernizar o transporte aéreo brasileiro e flexibilizar regras ainda bastante engessadas, em um ato bastante incomum, a Anac liberou em apenas duas semanas a análise do pedido da Norwegian para operar no Brasil, ante os usuais 120 dias médios para esse tipo de processo. Além disso, a Sky Airline, a segunda maior empresa aérea do Chile, que também opera no modelo de baixo custo, foi autorizada a iniciar suas operações para o Brasil. As operações devem começar nos dias 5 e 6 de novembro, com voos entre Santiago do Chile e o Rio de

Janeiro e Florianópolis, respectivamente.

#### RYANAIR E GOL

A irlandesa Ryanair observa há vários anos o mercado brasileiro, nunca descartando a possibilidade de, em parceria com sócios locais, criar uma empresa de baixo custo no país. A própria Gol, que surgiu dentro do conceito *low cost-low fare*, trabalha para criar um modelo de negócios mais enxuto em voos internacionais. Com a chegada dos primeiros 737 MAX 8, a empresa espera retomar os voos para os Estados Unidos, mas agora sem escalas no Caribe. Os primeiros voos devem ligar Fortaleza e Brasília a Orlando, em voos diretos. Para isso, o serviço será bastante simplificado. O entretenimento de bordo, por exemplo, oferece uma ampla opção de filmes e internet a bordo, mas que exige o uso de dispositivos portáteis pessoais. Ao retirar o complexo, caro e pesado sistema de entretenimento *on-demand*, a empresa consegue reduzir peso, o que se traduz em menor consumo de combustível. Mesmo não comentando oficialmente, o serviço de bordo também deve ser resumido.

O modelo de baixo custo, em certa medida, tem sido utilizado no Brasil em voos domésticos, com cobrança de bagagem despachada e serviço de bordo simplificado. Mas o país ainda está longe de praticar o conceito contemporâneo de *low cost*, em que o passageiro compra a passagem para poder embarcar, pagando por todo o restante. A dúvida é saber se o mercado brasileiro está preparado para essa modalidade. Até porque, aparentemente, esse deve ser o caminho. 

# STARTUP AÉREA

*Tendo o Uber como referência, o empresário David Neeleman promete revolucionar o transporte aéreo regular ao levar o conceito low cost ao limite*

Nos últimos anos, o substantivo *startup* se tornou comum no mundo do empreendedorismo, quase sempre associado à inovação e a modelos inéditos de negócios. O empresário David Neeleman tem em seu currículo uma série de empresas aéreas criadas para mudar o mercado. Embora não sejam exatamente inovadoras, já que o setor aéreo não permite grandes invenções, todas se estabeleceram quebrando alguns paradigmas. Em 1999, fundou a jetBlue, que revolucionou o modelo de negócios *low cost low fare* nos Estados Unidos. Menos de uma década depois, criou no Brasil a Azul Linhas Aéreas, que se tornou em menos de dez anos a maior empresa do país em número de destinos atendidos. Ao adquirir o controle da TAP Portugal e 32% da companhia aérea francesa Aigle Azur, o empresário acredita que agora poderá criar uma genuína empresa *startup* na aviação.

O projeto, conhecido pelo condinome Moxy, promete ir além de uma companhia de baixo custo. A ideia é reinventar o setor. Para isso, Neeleman acredita que poderá criar um

modelo de negócios que agregue a experiência da operação *low cost* com um serviço altamente personalizável pelo passageiro. O conceito tem como base a desregulamentação de mercado, por meio da qual as empresas podem vender um bilhete aéreo por um valor mínimo e o passageiro ir agregando serviços conforme sua necessidade. Por várias vezes, Neeleman afirmou que o sucesso da jetBlue estava no fato de ser uma empresa de serviço ao cliente que, por acaso, utiliza aviões. Um dos destaques da jetBlue é seu serviço *premium* se comparado às rivais de baixo custo.

A nova empresa deverá oferecer ao cliente um amplo espectro de serviços que poderão ser adquiridos de forma altamente personalizada, como opção de serviço a bordo. Como é natural no mundo atual, a Moxy fará amplo uso de sistemas digitais, da administração, operação e venda de bilhetes à forma como o cliente se relaciona com a companhia. A empresa, segundo Neeleman, será tecnologicamente avançada. Alguns analistas acreditam que o conceito seguirá algo próximo ao que fez o Uber, ou seja, terá como base um aplicativo extremamente simples

com o qual o usuário estabelece uma experiência única e personalizada – dentro da realidade e da complexidade de uma reserva aérea. Usando a comparação com a jetBlue, Neeleman afirmou que “a Moxy será uma empresa de tecnologia que por acaso opera aviões”.

## AIRBUS A220

Para a nova empresa, já estão encomendados 60 jatos Airbus A220, um pedido anunciado logo após o fabricante europeu assumir o programa CSeries, em julho. Um dos destaques do avião para a proposta oferecida pela Moxy é sua controversa configuração 2+3, que parece ser justamente um dos fatores que levaram à escolha do novo bimotor. Para o empresário, com cinco assentos por fileira, o A220 oferece apenas um assento do meio, que, ainda assim, está a apenas uma cadeira do corredor, algo desejável, na avaliação dele.

Além disso, a Bombardier trabalhou em novos conceitos para permitir o máximo de conforto aos passageiros, mesmo sendo um avião projetado para rotas regionais, que em geral obrigam as empresas aéreas a adotarem uma configuração de alta densi-



dade. Para tornar a viagem mais confortável, o avião conta com janelas maiores, menor diferencial de cabine e *design* que priorizou o conforto dos ombros e o espaço para as pernas.

O projeto inicial da Moxy é voar o máximo possível ponto a ponto. De acordo com Neeleman, apenas no território continental dos Estados Unidos, existem aproximadamente 800 destinos potenciais. Para ele, será difícil

alguma rota na Moxy ter concorrente em voos diretos. O projeto é bastante audacioso, visto que, além da própria jetBlue, a nova companhia aérea terá de disputar espaço com companhias de baixo custo bastante competitivas em rotas secundárias, como a Allegiant Air, que voa praticamente apenas voos diretos, além da pioneira do setor, a Southwest Airlines, e as *ultra-low cost* Spirit Airlines e Frontier Airlines. ✈

---

---

NOVA EMPRESA ADOTOU  
O AIRBUS A220 E PROMETE  
CRIAR LEQUE DE OPÇÕES  
DE SERVIÇO E PREÇOS  
PARA O PASSAGEIRO

---

---



# CUSTO BRASIL

*Infraestrutura limitada, dólar em alta e combustível com valor recorde comprometem crescimento da aviação regular no Brasil*

O preço do querosene de aviação (QAv) aumentou aproximadamente 80% entre agosto de 2017 e setembro deste ano. O combustível representa, em média, um terço do valor do bilhete aéreo, segundo os operadores. Ao mesmo tempo, o dólar acumulou apenas em 2018 alta de 16,4%, o que tem impacto significativo em um setor com 60% dos custos fixos atrelados à moeda norte-americana.

A greve de caminhoneiros, no final de maio, afetou a distribuição de combustível em diversos aeroportos, gerando o cancelamento de diversos voos. O impacto foi tão forte que reduziu em 0,98% do fator de aproveitamento dos voos, que foi de 76,94% no mês. À primeira vista, um valor quase imperceptível, mas foi o pior patamar em 57 meses, desde agosto de 2013, quando o aproveitamento havia sido de 74,24%. Sendo o indicador da eficiência das companhias aéreas, o fator de aproveitamento está diretamente relacionado à utilização das aeronaves, que são os recursos mais caros das empresas. Um baixo aproveitamento, atrelado a dólar e combustível altos, significa perdas milionárias ao setor.

## COMBUSTÍVEL

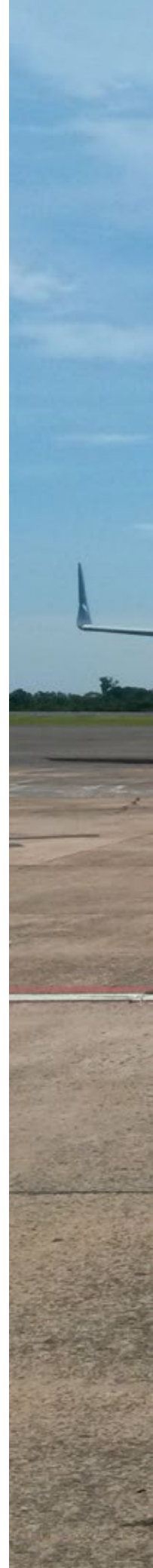
O Brasil ainda possui, na avaliação das companhias aéreas, uma complexa, cara e pouco eficiente tributação do combustível aeronáutico, com incidência direta do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), que pode chegar à 25% dependendo do estado. De acordo com relatório produzido pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata), a Associação de Transporte Aéreo da América Latina e Caribe (Alta) e Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abea), em 2017 o setor aéreo teve um custo extra de R\$ 1,3 bilhão com a atual precificação do querosene de aviação (QAv).

Recentemente, a Agência Nacional do Petróleo (ANP) colocou em consulta pública uma minuta que pretende criar uma fórmula que possibilite dar mais transparência à formação de preços de combustíveis no Brasil. As entidades de aviação pretendem ter acesso à fórmula de precificação do QAv com objetivo de poder sugerir mudanças que possam trazer mais competitividade ao transporte aéreo brasileiro, que é fortemente impactado pelo elevado preço do combustível. Na semana de 20 de agosto, o querosene atingiu seu maior patamar histórico no Brasil, com

valor médio de R\$ 3,30. Segundo dados da ANP, o valor foi o mais alto desde que a liberdade tarifária entrou em vigor no Brasil em 2002. Nos últimos dois anos, o QAv acumula alta de 82%. “O preço do combustível de aviação no Brasil é um dos mais altos do planeta”, afirma o diretor-geral da Iata para o Brasil, Dany Oliveira. “Desenvolver uma precificação atrelada a uma fórmula transparente de preços para diminuir os custos é de fundamental importância para o crescimento sustentável do transporte aéreo em todo o país”.

O elevado custo do querosene, segundo a Abea, é um dos motivos da baixa competitividade das empresas aéreas brasileiras frente a suas rivais estrangeiras. Além disso, as companhias ainda contam com a vantagem de terem custos muito menores do que os existentes no Brasil. Por conta disso, desde o início do ano, as companhias vêm buscando alternativas para evitar repassar tais custos integralmente aos passageiros, por meio de ajustes nos valores de serviços adicionais (bagagem e assento) para não impactar no bilhete básico.

“O combustível de aviação é o maior e mais importante item de custo das companhias aéreas. Uma mudança na precificação









---

Governo deverá concluir privatizações e adotar leilão em blocos de aeroportos

---

atual do querosene de aviação auxiliaria no desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil, contribuindo para o desenvolvimento econômico e o crescimento do país”, diz o diretor executivo da Alta, Luis Felipe de Oliveira.

### INFRAESTRUTURA

Outro grave problema no Brasil é a falta de infraestrutura. A maior parte dos aeroportos com capacidade de atender e movimentar passageiros de linha regular estão localizados em capitais ou cidades médias. Em cidades pequenas, com menos de 100.000 habitantes ou distantes dos grandes centros, em especial no interior do país, a maior parte dos aeródromos não oferece condições de receber voos regulares. Como comparação, o estado de São Paulo, que concentra a maior parte do PIB do país, conta com basicamente três aeroportos com voos regulares em larga escala: Congonhas, Guarulhos e Viracopos, os três localizados nas imediações da região metropolitana da capital.

Os demais aeroportos, como Araçatuba, Presidente Prudente e Ribeirão Preto, possuem capacidade limitada para ampliar a oferta de voos. A situação é ainda mais grave em estados como o Ceará, que conta, na prática, apenas com o aeroporto de Fortaleza. Mesmo Brasília, que movimentava grande parte do tráfego nacional, possui apenas um aeroporto. Como comparação, Londres possui seis aeroportos em sua região metropolitana.

### MAIS EFICIÊNCIA

O consumo de combustível é em todo o mundo o maior problema para o setor aéreo. A indústria aeronáutica tem buscado reduzir de forma considerável o consumo a cada geração de aviões desde o choque do petróleo, em 1970. A atual geração de aeronaves oferece até 25% de economia no consumo de querosene em relação aos modelos lançados no final da década de 1990. Além dos novos aviões, as empresas buscam formas de se tornarem mais eficientes em seus voos. As opções vão do adensamento da capacidade à redução do peso das aeronaves, simplificando *galley*s, reduzindo o serviço de bordo, oferecendo serviço de entretenimento *on demand* (que utiliza o dispositivo portátil do passageiro), adotando assentos mais leves, entre outras medidas.

De acordo com um relatório do *International Council on Clean Transportation* (ICCT), entre as 20 empresas que voam no Atlântico Norte, a Norwegian Air é a mais eficiente no consumo de combustível na métrica de quilômetro por passageiro. Entre

os motivos está a adoção de uma cabine de alta densidade. Mesmo a cabine *premium* contando com algumas amenidades, ainda está longe dos assentos *premium* das rivais, como British Airways e Lufthansa. Pelo relatório do ICCT, a Norwegian possui uma média de 44 quilômetros-passageiro por litro de combustível, enquanto a Airberlin, segunda colocada, obtém um índice de 35 quilômetros-passageiro, o que representa uma diferença de 14% entre ambas as empresas. Em último lugar está a British Airways, com apenas 27 quilômetros-passageiro por litro, valor 51% pior do que o da Norwegian.

A média das empresas que operam na rota foi de cerca de 34 quilômetros-passageiro por litro. Um dos motivos é a gigante britânica operar basicamente o 747-400 e o A380 nessas rotas, o que eleva consideravelmente o consumo dentro de tais parâmetros. Evidentemente, o uso de aeronaves maiores permite oferecer cabines de primeira classe e executiva mais confortáveis, assim como serviço de bordo diferenciado. Além disso, possibilita melhor aproveitamento dos porões para transporte de cargas.

Ainda assim, em muitas rotas, a opção por custos menores é mais vantajosa do que o valor agregado por serviços como carga aérea. Esse é um dos motivos de o Boeing 757 ainda ser utilizado em diversas rotas do Atlântico Norte. E é justamente nesse mercado que a Airbus pretende inserir o A321neo LR, que oferece capacidade para voos entre a Europa e a costa leste do Canadá e Estados Unidos, mesmo em configuração de alta densidade. ✈





Cobrança por bagagens criou conflito entre setor aéreo, defesa do consumidor e congresso

# A LEI DAS BAGAGENS

*A desregulamentação ainda é um desafio em um país em que faltam políticas claras e os conceitos de empresas low cost nunca foram efetivamente aplicados pelas empresas aéreas nacionais*

No mesmo dia em que a autorização de voo para a Norwegian Air foi publicada no Diário Oficial, permitindo a operação no Brasil da primeira empresa *low cost* com foco no mercado internacional, o Senado aprovou um projeto de lei PSL 186/2018 que proíbe a cobrança pela escolha de assento. A medida foi vista com bastante preocupação pelo setor aéreo. Especialmente porque o projeto, de autoria do senador José Reguffe (sem partido-DF), não estava na pauta de votação do plenário e ainda dependia de análise de comissão temática do Senado. O projeto está agora em análise da Câmara dos Deputados e, se for aprovado e sancionado, a marcação de assento será obrigatoriamente gratuita. O descumprimento da regra pelas companhias aéreas implicará em cobrança de multa.

Especialistas apontam que a regulamentação excessiva vai na contramão do que vem acontecendo em boa parte do mundo, onde se busca uma completa flexibilização de regras do ponto de vista do mercado. Em outras palavras, as empresas aéreas decidem o modelo que desejam

adotar, qual tarifa será oferecida e quais serviços serão inclusos ou opcionais. A própria Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas), por meio de nota oficial, desaprovou a iniciativa por entender que vai contra o livre mercado e compromete a competitividade da aviação comercial.

## DEFESA DO CONSUMIDOR

A associação ainda alega que o Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor (DPDC), órgão da Secretaria Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça, já havia se pronunciado publicamente sobre o tema em meados de fevereiro, quando avaliou não haver ilegalidade na cobrança. As empresas aéreas afirmam que a modalidade permite a oferta de diferentes tarifas, conforme as necessidades de cada cliente. “Quem só precisa garantir o transporte entre duas localidades paga o mínimo possível e tem à disposição um produto de entrada”, afirma a Abear.

O texto do PLS 186/2018 caracteriza como prática abusiva ao direito do consumidor a cobrança pela escolha prévia do lugar. “Quando compra uma pas-

sagem, o consumidor tem que ter o direito à marcação de assento. A empresa não pode querer cobrar, já que, na medida em que compra a passagem, o consumidor tem que viajar em algum lugar”, afirma o relator Reguffe. “Sempre foi assim, e agora as empresas aéreas estão querendo inventar a roda”.

O modelo recém-adotado no Brasil é comum na Europa e nos Estados Unidos, que levam o modelo à maior extensão possível. Ou seja, dependendo da tarifa, a empresa permite ao passageiro apenas embarcar no avião com um item pessoal. A vantagem é oferecer voos com passagens com preços extremamente baixos. As gigantes *low cost* Ryanair e easyJet oferecem em suas tarifas mais básicas preços até 60% menores do que as rivais – que possibilitam escolha de assento e despacho de bagagem.

## BAGAGENS

O senador Humberto Costa (PT-PE) afirmou que a aprovação do PLS 186/2018 pelo Senado “não é a garantia de nada”. De acordo com o senador, em 2016 foi aprovado o projeto que proíbe a cobrança por bagagens despachadas, mas a matéria não foi pauta para votação pelo presidente ▶



da Câmara, deputado Rodrigo Maia (DEM-RJ). “Nós aprovamos um projeto de resolução que impedia a cobrança de bagagens, mas o presidente da Câmara até hoje não colocou para votar”, afirmou Costa.

A medida de cobrança das bagagens também se tornou polêmica no Brasil, onde muitos afirmam que a medida é abusiva. Contudo, o mercado mostra a boa aceitação da medida por parte dos passageiros. Em nota, a Gol afirmou que adota o modelo de precificação dinâmica, permitindo que diferentes públicos tenham acesso ao transporte aéreo, garantindo a oferta de tarifa mais adequada e mantendo a preferência do cliente. Segundo a companhia, “65% dos clientes optam pelas tarifas mais econômicas, com bagagem de mão de até 10 quilos”.

Dados da Abear apontam que, desde a entrada em vigor das novas regras das bagagens, as companhias aéreas passaram a oferecer uma nova classe tarifária, com valores menores do que as demais existentes. Hoje, cerca de dois terços dos bilhetes são vendidos nesta categoria.

Embora as empresas afirmem que os passageiros aderiram ao modelo, o senador Jorge Viana (PT-AC) afirmou em plenário que a segmentação tarifária reduziu o acesso ao transporte aéreo. “Tínhamos 120 milhões de passageiros por ano. Agora estamos perto de 80 milhões de pessoas, por conta dos preços abusivos e dessas medidas absurdas de cobrar assento, separando as famílias na

hora de pegar um voo. Isso é um escândalo”, argumentou Viana.

A Abear contesta, em nota, essa redução do número de passageiros apontada pelo político, baseada em dados da Anac. De acordo com a associação, a partir da autorização pela cobrança de serviços, as companhias aéreas criaram uma nova modalidade de tarifa econômica e as empresas aéreas recuperaram 2 milhões de passageiros apenas no primeiro semestre de 2018, possibilitando ainda em junho voltar a marca de 100 milhões de passageiros trans-

portados em 12 meses. Além disso, o relatório da Anac aponta que preço médio da tarifa no Brasil era de 357 reais no ano passado, valor que se mantém estável em 2018, mesmo com a escalada do dólar e do preço do combustível.

Ainda distante de um consenso sobre desregulamentação das tarifas, o assento conforto também é alvo de contestação. A Câmara da Ordem Econômica e do Consumidor do Ministério Público Federal divulgou nota pública sobre a cobrança do assento conforto. Para o colegiado, a não ser que a companhia aérea de







fato ofereça alguma vantagem ao passageiro a cobrança é ilegítima.

O ministério deseja que a Anac regulamente as exatas dimensões do assento (largura e distância entre as poltronas) e outras vantagens que caracterizem e padronizem o produto entre todas as companhias aéreas. Entre os argumentos do MPF está o de que cada empresa venda o assento conforto com serviços agregados diferentes, além do maior espaço para as pernas, prioridade na hora do embarque e *check-in* e compartimento de bagagem exclusivo.

“Padronizar o serviço é proibir a concorrência, fere o princípio básico de livre mercado”, afirma Carlos Chaves, advogado especialista em direito aeronáutico.

A possível mudança na legislação poderá impedir a entrada de novas empresas aéreas no Brasil. Na ocasião do anúncio da autorização para voar para o país, o porta-voz da Norwegian afirmou que para operar no mercado é necessário ser uma companhia moderna e não como uma aérea do passado. O que é diretamente impactado pela legislação do país.



---

---

## REGULAMENTAÇÃO EXCESSIVA VAI NA CONTRAMÃO DO QUE VEM ACONTECENDO EM BOA PARTE DO MUNDO

---

---