

## Desregulamentação do Setor Transporte: O Subsetor de Transporte Aéreo de Passageiros\*

Newton de Castro  
Philippe Lamy

O transporte aéreo de passageiros assume um papel de importância para o desenvolvimento econômico e mesmo para a manutenção da coesão política do Brasil, tendo em vista suas dimensões continentais e a ausência de sistema de transporte terrestre de passageiros, concorrente em nível de serviço, para distâncias superiores a 200 quilômetros. Aliado a esse fato, tem-se que as três principais regiões metropolitanas do país encontram-se distantes mais de 400 quilômetros, fazendo com que o Brasil figure no quinto lugar dentre os países do mundo, em termos de tráfego doméstico, e tenha a segunda maior rede aeroportuária.

Em 1989, as três companhias aéreas de âmbito nacional transportaram 16 milhões de passageiros em 478.000 vôos entre 594 pares de cidades do país. Nas viagens aéreas internacionais, as companhias nacionais transportaram 973.000 passageiros, ou 49% do total.

A regulamentação da atividade corre *paripassu* com a expansão do setor, que contou com até 22 companhias aéreas, em 1955. Mas, já em 1973, o Decreto 72.898 consolida um oligopólio de quatro companhias de atuação nacional. No âmbito regional, foi criado, em 1976, o SITAR-Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional que divide o país em cinco regiões, atribuídas, em regime de monopólio, a cinco companhias privadas. O decreto de 1973 consolida, também, a estrutura básica regulatória, a qual estabelece controles rígidos para o setor, e é explicitamente contrária a qualquer tipo de competição. Os controles do DAC-Departamento de Aeronáutica Civil, subordinado ao Ministério da Aeronáutica (este militar), se estendem das tarifas, rotas, horários, tipos de aeronaves e operações em geral, até a publicidade e aos financiamentos de compra de passagens. A infra-estrutura aeroportuária também é controlada rigidamente, sobretudo após a criação da INFRAERO, no final de 1972.

O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565 de 1986) esboça uma flexibilização das regras de conduta do setor. Conflitando com o restritivo Decreto 72.898/73, o CBA ficou sem regulamentação até o final de 1990, quando aquele decreto foi revogado. A partir de 1991, o DAC passa a flexibilizar a estrutura tarifária. Em setembro de 1992, no entanto, o DAC promulga um conjunto de portarias que, aparentemente, reforça o oligopólio das empresas existentes sobre as linhas de maior densidade.

A estrutura regulatória atual gerou uma situação ambígua no mercado de transporte aéreo nacional. De um lado, as transportadoras dispõem de relativa flexibilidade tarifária, mas, de outro, permanecem engessadas a um rígido esquema de concessão que limita e inibe fortemente adequações na capacidade ofertada. A consequência é uma estrutura de linhas que permanece praticamente inalterada há décadas, não obstante a radical mudança da tecnologia do setor (i.e., de aviões de pequena capacidade para os "wide bodies"). Essa situação tem sérias consequências para a nível de eficiência econômica alcançado pelo setor.

Uma agenda inicial de desregulamentação do setor deveria considerar, entre outros tópicos:

- a) a revisão da estrutura tarifária de maneira a permitir a diferenciação da tarifa unitária entre rotas;
- b) a flexibilização das linhas e rotas, assim como da alocação de aeronaves;
- c) a extinção das operações em "pool" (ponte aérea);
- d) a flexibilização tarifária dos serviços aeroportuários;
- e) a revisão das previsões de investimentos em aeroportos, em função de novos esquemas de rotas aéreas, em um ambiente desregulamentado;
- f) a abertura do mercado nacional aos vôos "charteres" e às companhias de âmbito regional.