



Análise sobre a Influência da Regulação Estatal no Número de Companhias Aéreas no Mercado Brasileiro

Matheus Capoani, Zaida Cristiane dos Reis, Gabriel Sperandio Milan

RESUMO

A presente pesquisa fornece informações pertinentes à regulação estatal no setor de transporte aéreo nacional e suas influências no fomento de novas companhias aéreas. Por meio do estudo, procurou-se analisar, historicamente, a regulação e toma como objetivo avaliar as dificuldades de entrada de novas empresas no mercado brasileiro, bem como identificar as razões pelas quais se tem poucas companhias aéreas nacionais e mensurar o impacto da baixa concorrência para o usuário. Para tanto, foi desenvolvida uma pesquisa quantitativa e outra qualitativa para compreender diferentes pontos de vista acerca da regulação e suas perspectivas para o futuro, realizadas com profissionais operacionais, entusiastas e executivos de linhas aéreas. Entre os resultados da pesquisa, observou-se que o crescimento expressivo do setor dar-se-á somente após a estabilização econômica e a redução da carga fiscal que é aplicada sobre as companhias aéreas. De acordo com os dados analisados, o alto preço do combustível também influencia consideravelmente os custos das empresas aéreas, o que acarreta em passagens mais caras ao consumidor brasileiro.

Palavras-chave: Aviação Comercial. Companhias Aéreas. Competitividade. Regulação de Mercado. Transporte Aéreo.

1. INTRODUÇÃO

A presente pesquisa teve como foco central o setor de aviação comercial doméstico brasileiro, enfatizando os aspectos regulatórios que regem o mercado e as influências no fomento de novas companhias aéreas. Este tema é importante para se determinar as consequências a médio e longo prazo do intervencionismo estatal no setor, o que por vezes o torna burocrático e ineficiente.

Em 2018, dispõe-se de quatro grandes companhias aéreas que representam 99,2% do *market-share* doméstico (ANAC, 2016) em um mercado que movimentou, em 2017, cerca de 90 milhões de passageiros (ABEAR, 2018). Sob esta ótica, entende-se que a entrada de novas empresas é vital para o crescimento contínuo do setor nos próximos anos, assim como a menor interferência dos órgãos governamentais e a necessidade de redução da carga fiscal, para que, desta maneira, também incite a expansão das empresas já existentes.

O setor de transporte aéreo neste período de 2018, mais do que em qualquer outra época histórica, contribui na vida de milhares de pessoas que cruzam os céus do planeta diariamente. O Brasil é o terceiro maior mercado de aviação doméstica do mundo, estando atrás somente de Estados Unidos e China (ABEAR, 2014). Consoante a isso, o país é o segundo no mundo com maior número de aeroportos, contando com aproximadamente 2500 aeródromos públicos e privados (PEREIRA et al., 2017). Estes números evidenciam o forte potencial de desenvolvimento do setor de transporte aéreo nacional nos próximos anos aliado ao crescimento da indústria aeronáutica global.

O Estado manteve fortes períodos de controle sobre o modal, restringindo através de políticas regulatórias a livre concorrência e, desta maneira, garantindo participações privilegiadas de mercado a *players* específicos. No momento em que as normas regulatórias foram flexibilizadas a partir da década de 1990, vem havendo uma redução constante no preço



médio das tarifas, advindo primordialmente da política de liberdade tarifária que fora adotada, estimulando assim, a competição e barateando o serviço (CRAVO, 2014).

Neste estudo, portanto, buscou-se determinar quais as dificuldades da atuação de novos entrantes no setor de transporte aéreo no país, averiguando de maneira sucinta os diversos entraves e aparatos burocráticos interferentes nos processos. O estudo teve por finalidade estabelecer e avaliar as dificuldades de entrada de novas empresas no mercado brasileiro, bem como identificar o porquê de haver poucas companhias aéreas brasileiras, a mensuração e o impacto da baixa concorrência entre as empresas para o usuário e a compreensão de como o protecionismo dificulta o desenvolvimento acentuado do setor.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

É imprescindível correlacionar a pesquisa com o universo teórico (MARCONI; LAKATOS, 2017), deste modo, este texto expõe em tópicos temas referentes ao cenário do setor aéreo brasileiro em 2018, bem como o transporte aéreo e a economia nacional, a regulação estatal no setor de transporte aéreo nacional e a influência da regulação estatal no número de companhias aéreas no Brasil.

2.1 CENÁRIO DO SETOR AÉREO BRASILEIRO EM 2018

A aviação comercial nacional é um mercado importante e substancial no desenvolvimento da economia do país. Segundo dados da Boeing (2018), a aviação comercial brasileira corresponde por 40% de toda demanda de aeronaves de passageiros na América Latina. O setor de aviação no Brasil se estabeleceu em paralelo às primeiras tentativas bem sucedidas de voo do homem e desenvolve-se em um ritmo constante. Ao passar do tempo, emergiram grandes companhias aéreas nacionais, grupos internacionais e investidores, que acabaram por operar novos voos e introduzir tecnologias e processos diferenciados no país.

De acordo com dados da Associação Internacional de Transportes Aéreos (ou IATA – International Air Transport Association) (IATA, 2011), o transporte aéreo brasileiro representa 1,4% do PIB – Produto Interno Bruto da nação, em que Guimarães e Salgado (2003) justificam como sendo um mercado sujeito a flutuações cíclicas, que acaba refletindo na economia como um todo. Em detrimento disso, a Confederação Nacional do Transporte, CNT (2015), concorda que na análise econômica a aviação é apontada como um serviço intermediário, uma vez que é empregada como insumo para estimular o desempenho das demais atividades da economia.

Neste momento, o setor de aviação comercial nacional é indiscutivelmente mais flexível comparado aos anos 1970 e 1980. Após a liberação das tarifas, o setor passou por uma onda liberalizante, contando com a entrada de novas empresas e a saída de outras do mercado no início dos anos 2000 (FERREIRA, 2017).

Contudo, o cenário em 2018 remete aos anos 1990, com poucas companhias de aviação atuantes no mercado brasileiro no transporte de passageiros. Em 2018 o Brasil dispõe de cinco companhias aéreas de voos regionais, Asta, MAP, Passaredo, Piquiatuba e Rima, e quatro companhias de aviação que operam voos em todo território nacional, Latam Linhas Aéreas, Gol Linhas Aéreas, Azul Linhas Aéreas e Avianca Brasil. Nesse texto foram avaliados dados exclusivamente das quatro maiores companhias aéreas do país.

Compondo o cenário do setor da aviação comercial no país, observa-se que no Brasil, a estrutura de mercado se compõe em um oligopólio concentrado puro (COUTO, 2014) graças às incertezas e flutuações constantes na economia (VALENT, DORNELLES, VALENT; 2014). Conforme Bottini (2017), Gol e Latam são as empresas mais consolidadas deste mercado, contudo, não são as que performam as melhores margens. Desde o ano de sua



fundação, a Azul vem ampliando a frota de aeronaves e ofertas de voo, consolidando assim, sua posição no mercado doméstico e garantindo exclusividade em diversas rotas, principalmente em trechos regionais. A Avianca Brasil, empresa da Avianca Holdings, vem modernizando sua frota nos últimos anos, melhorando a eficiência e a quantidade de voos em rotas que previamente já possuíam altas demandas.

A Figura 1 exibe um panorama geral com informações das quatro maiores companhias aéreas brasileiras, com o ano de fundação, quantidade de aeronaves e a malha aérea. Todas as informações foram retiradas do site das empresas no mês de abril de 2018.

Figura 1: Panorama geral das quatro maiores companhias aéreas brasileiras



Fonte: Elaborada pelos autores a partir do *site* oficial das companhias aéreas (04/2018).

O mercado de transporte aéreo passa por constantes modificações no mundo todo. São mudanças em procedimentos e tecnologias de voo que acarretam em um meio de transporte cada vez mais seguro e globalizado. A torrencial disputa competitiva na indústria aeronáutica mundial neste momento de 2018 é um reflexo das progressivas transformações que o setor vem percorrendo.

2.2 TRANSPORTE AÉREO E A ECONOMIA NACIONAL

Devido à complexidade de seu território, as operações aéreas tem um papel fundamental no desenvolvimento do Brasil. Dessa maneira, há algumas atividades envolvidas para com que estas operações sejam viáveis. Segundo a IATA (2011), o setor de transporte aéreo comercial é composto por três tipos distintos de atividades: (i) companhias aéreas; (ii) infraestrutura terrestre; e (iii) fabricação aeroespacial.

As companhias aéreas são responsáveis pelo transporte de cargas e passageiros. Se tratando acerca da infraestrutura terrestre estão às instalações aeroportuárias e os serviços prestados aos passageiros, bem como o manuseio de bagagens e a emissão de bilhetes. Adicionalmente, a fabricação aeroespacial é um pilar fundamental e o princípio das atividades aeronáuticas. É neste setor em que se desenvolve e projeta-se aeronaves, motores e sistemas (IATA 2011).

Segundo a ASD – Aerospace and Defence Industries Association of Europe, a



indústria aeronáutica global obteve em 2016 US\$ 2,7 trilhões de participação no PIB – Produto Interno Bruto mundial (ASD, 2017).

Com tantas atividades relacionadas e trilhões de dólares envolvidos nos processos deste transporte, Fernandes e Pacheco (2015) classificam os agentes econômicos da cadeia de valor do transporte aéreo em empresas aéreas, gestores de aeroportos, fabricantes de aeronaves, empresas de *leasing*, prestadores de serviços em terra, *catering*, manutenção aeronáutica (MRO), agentes de viagens, sistemas de reservas, agentes de cargas e empresas de abastecimento.

O setor da aviação comercial regular de passageiros no Brasil é de extrema importância para a geração de empregos e renda, além de contribuir para dinamizar das demais atividades econômicas e interligar os quatro cantos de um país de dimensões continentais. Desta forma, o setor de aviação nacional emprega cerca de 1,2 milhões de pessoas, sendo em empregos diretos, indiretos e induzidos (ABEAR, 2014).

Com a desregulamentação do setor aéreo nacional a partir dos anos 1990, pôde-se verificar o decréscimo do preço médio das tarifas e o aumento no número de passageiros transportados nos últimos anos. Para mensurar estes dados, utiliza-se o *yield management*. O *yield management* é o gerenciamento de rendimento, ou seja, da disponibilidade das tarifas e/ou assentos para venda com o objetivo de maximizar a receita, a taxa de ocupação (*load factor*) ou o *yield* dependendo o foco a se seguir (ALVES, 2017).

A *yield* tarifa aérea média doméstica de todas as companhias aéreas brasileiras terminou o ano de 2016 em 0,3084 R\$/Km (ANAC, 2017). No setor da aviação, além dos cálculos de custos e distância, as passagens aéreas são precificadas de acordo com a oferta e a procura. O *yield management* é um termo bastante utilizado na aviação para determinar o valor médio do quilômetro voado. Cabe destacar que em uma década houve decréscimo de 47% em relação a 2007, ano em que o índice registrava 0,649 R\$/Km, segundo a ANAC (2017).

De acordo com a CNT (2015), “um dos principais fatores de estímulo ao crescimento da demanda foi a redução dos preços cobrados pelas passagens aéreas médias no Brasil, possibilitada com o advento da liberdade tarifária”. De forma ilustrativa, segue a Figura 2, com a demanda por transporte aéreo de passageiros e cargas no Brasil no período de 1938-2015.

Figura 2: Demanda por transporte aéreo de passageiros e cargas no Brasil (1938-2015)



Fonte: ICAO a partir de dados da ABEAR.



Direta ou indiretamente toda a população mundial é afetada pelas benesses do setor, impulsionado pela crescente demanda de passageiros e o transporte de cargas. Segundo Selmi (2016), a Agência de Classificação de Risco Fitch prevê que a maior parte dos mercados na América Latina deve manter um crescimento saudável de tráfego aéreo, guiados por melhoras nas condições macroeconômicas. Essa dinâmica está pressionando a infraestrutura aeronáutica existente, com uma demanda por maior capacidade e melhor desempenho (BID, 2016).

2.3 A REGULAÇÃO ESTATAL NO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL

O setor de transporte aéreo é onde se exerce o poder do Estado de quatro maneiras: espaço aéreo controlado pelo Estado, pois permite realizar a unidade do território reduzindo as distâncias entre as fronteiras; porque permite ao Estado interligar os centros econômicos e de poder; e por conta do transporte ter sido criado como um serviço público, mesmo funcionando como um negócio privado (ITANI, 2009).

Desta maneira, a regulação do transporte ocorre em três etapas primárias, como a regulação de mercado, econômica e técnica. A regulação de mercado consiste em normas nacionais e internacionais que regem rotas, tarifas e a concorrência entre as companhias aéreas. A regulação econômica envolve questões associadas à infraestrutura aeroportuária e ativos relacionados. Perante a regulação técnica, cabe afirmar que são regras associadas diretamente à segurança das operações aéreas (BID, 2016).

Até os anos 1990, o governo brasileiro regulava fortemente a indústria aérea do país. O antigo Departamento de Aviação Civil – DAC (atualmente, Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC), controlava as tarifas e limitava a competição. O excesso de regulação sobre as companhias aéreas tornava os voos extremamente caros e mantinham o mercado estagnado. Sobre o forte controle Estatal, os preços de voos domésticos eram comumente mais altos do que voos internacionais. (CROCITTI; VALLANCE; CRITES, 2012).

De acordo com Monteiro (2007), a partir da década de 1990, com o início dos processos de flexibilização dos marcos regulatórios vigentes, as companhias aéreas passaram a participar de um mercado mais competitivo, de livre concorrência e com menor intensidade de intervenção estatal. Com normas mais flexíveis, segundo Cravo (2014), passou-se, então, a estimular a entrada de novas empresas neste segmento.

Durante muitos anos as autoridades tentaram influir na formação dos preços utilizando para isso seu poder de coerção. Medidas de controle de preços paralisam o bom andamento do mercado, tirando da economia a sua força motora e a tornando ineficiente (MISES, 2010). O Poder Público brasileiro viu como uma necessidade a liberação tarifária no setor aéreo, exatamente por ser constatado que, em um mercado engessado, não há desenvolvimento.

Muito se tem avançado na questão da redução do preço médio das tarifas aéreas domésticas (como se pôde verificar anteriormente), contudo, ainda assim, mesmo após um longo período de flexibilização das normas regulatórias do setor de transporte aéreo nacional, inclusive, Nakagawa (2014) explica que o Brasil é o 12º país mais caro do mundo para viajar de avião. Os brasileiros pagam 48% mais caro que britânicos e 223% mais caro que os norte-americanos para cada 100 quilômetros voados, de acordo com a empresa alemã GoEuro.

Segundo Fernandes e Pacheco (2015), o governo interfere no mercado do transporte aéreo no país principalmente através de dois mecanismos: o de regulação das operações e o de regulação de preços. Neste momento a competição por tarifas aéreas está liberada, entretanto, as tarifas de auxílio à navegação e tarifas aeroportuárias ainda são controladas pelo Poder Público. Portanto, são facilmente constatados os benefícios dos processos de desregulamentação do setor aéreo no Brasil através da competição por preços, diferenciação



dos serviços e o incremento da oferta de voos, o que consequentemente acarretou no aumento do número de passageiros transportados nas últimas décadas.

2.4 INFLUÊNCIA DA REGULAÇÃO ESTATAL NO NÚMERO DE COMPANHIAS AÉREAS NO MERCADO BRASILEIRO

Desde seu princípio, percebe-se que a aviação comercial de carga e/ou de passageiros é um negócio de altíssimo risco e extremamente oneroso, ainda mais se tratando de países em desenvolvimento, como o Brasil. Além dos empecilhos regulamentais, os custos operacionais do modal são altíssimos, principalmente por conta da variação cambial.

Segundo Lima (2014), em todo o mundo, a aviação foi tratada com mãos de ferro pelos governantes durante quase toda sua história. Esta questão começou a ser modificada a partir da década de 1970, com os processos de desregulamentação do setor provindos por parte dos Estados Unidos e Europa (MEDEIROS, 2012).

Pode-se definir que o espaço aéreo é propriedade autodeclarada do governo; é ele quem determina até quais empresas aéreas podem operar determinadas rotas em determinados horários (ROQUE, 2009). Deste modo, Cravo (2014) explica que *slot* refere-se a um período de tempo e se relaciona a um determinado espaço que a companhia utilizará para que sua aeronave realize os procedimentos de pouso e decolagem em um aeroporto. Adicionalmente, Fernandes e Pacheco (2015) conferem que “o sistema de concessão de voos e *slots* nos aeroportos não leva em consideração a sazonalidade da demanda”.

Até o ano de 2011 os grandes aeroportos brasileiros eram controlados pela Infraero, empresa de administração aeroportuária do Governo Federal. Contudo, a partir de então, vem ocorrendo uma série de privatizações nos principais aeroportos nacionais. Nota-se que os impactos das privatizações geraram receitas comerciais significativas em um curto período de tempo nos primeiros aeroportos concedidos à iniciativa privada, como os aeroportos de Guarulhos, Campinas, Brasília, Natal e Rio de Janeiro - Galeão (RESENDE, 2017).

Até o segundo semestre de 2018, já foram concedidos à iniciativa privada 10 aeroportos: Aeroporto de Guarulhos, Campinas, Brasília, Natal, Rio de Janeiro – Galeão, Porto Alegre, Florianópolis, Salvador, Fortaleza e Belo Horizonte – Confins.

Uma grande vilã da rentabilidade que incide sobre as companhias aéreas é a diferença de ICMS entre os estados, que podem variar entre 12% e 25% (ABEAR, 2017). Ainda de acordo com a Abear (2017), este fator é determinante para o crescimento e maturação de uma empresa, tendo em vista que 26% dos custos operacionais das aéreas é o combustível no Brasil, enquanto a média mundial é 14%.

Segundo a Abear (2018), neste momento, o Brasil produz 80% do combustível que é consumido no setor. Contudo, o preço do combustível utilizado na aviação brasileira é sempre mais alto do que o mercado internacional. Isto decorre por conta da falta de competitividade no setor petrolífero, onde este é mantido pela empresa estatal de petróleo, que refina o combustível utilizado nos aviões.

Outro fator determinante para que se houvessem passagens aéreas mais acessíveis é uma legislação trabalhista mais flexível (GRANDI, 2018), bem como a redução na carga tributária do setor aéreo, que corresponde, de acordo com o IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, em IPI, IRPJ, CSLL, IRRF, CIDE, impostos de importação e IOF, na esfera federal, ICMS e IPVA, no âmbito estadual, e ISS e IPTU no contexto municipal (IPEA, 2010).

Alguns grupos também pleiteiam a abertura de mercado para com que empresas estrangeiras realizem voos domésticos no país, algo que é hoje proibido no Brasil. Esta modalidade de operação, conhecida como cabotagem, é permitida única e exclusivamente nos países membros da União Europeia a fim de estreitar as relações comerciais entre as nações



do bloco. É possível voar de Roma até Milão na britânica easyJet ou de Paris à Lyon com a alemã Lufthansa, por exemplo (TWIDELL, 2016).

Em 2018, as empresas aéreas estrangeiras possuem um limite de aporte de recursos em empresas aéreas nacionais de 20%. Tramita neste momento na Câmara dos Deputados o projeto de Lei nº 7424/2017, que altera o art. 181 do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, para eliminação do limite até então vigente (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2017). Segundo Botelho (2018), somente Arábia Saudita, Etiópia, Haiti e Venezuela mostram-se mais restritivos à participação de investidores estrangeiros neste setor do que o Brasil.

Adicionalmente, o órgão regulatório do setor no país, cria um sistema de normas intrincado e confuso, dificultando, assim, a entrada de novas empresas nacionais no mercado (SANTORO, 2013). Neste horizonte, Garschagen (2015, p. 32) afirma que “o governo, de interventor sistemático da vida econômica, passa a interferir e a regular os diferentes modos de vida com a finalidade de enquadrá-los à agenda política ou à ideologia no poder ou aos projetos dos grupos de interesse e dos grupos de pressão”.

Deste modo, cabe afirmar que apesar dos avanços nos processos de desregulação do setor, ainda assim, o Estado mantém um forte controle sobre o modal que por vezes o torna burocrático e ineficiente, não acompanhando as demandas do mercado. A alta carga tributária aplicada sobre todas as operações, o controle aeroportuário, a regulação de preços e operações, as limitações ao aporte estrangeiro e a quantidade de impostos e taxas acima da média internacional são exemplos da intervenção estatal no setor.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 CARACTERIZAÇÃO DO AMBIENTE DE PESQUISA

O ambiente desta pesquisa deteve-se no cenário da aviação comercial nacional e suas influências na economia do Brasil, detendo-se, exclusivamente, na análise de dados e informações pertinentes às quatro maiores companhias aéreas do país. Aliás, Lagôa (2016) cita que o setor da aviação foi um dos mais afetados em um contexto macroeconômico durante a crise econômica brasileira, impactando diretamente a saúde financeira das companhias aéreas brasileiras. Em consequência, o preço das passagens aumentou de forma considerável, reduzindo, assim, o número de voos e de passageiros.

Entende-se que a aviação civil nacional contribui direta e indiretamente na geração de milhões de empregos, facilitando a exportação de bens produzidos no país, o investimento externo direto e o turismo, movimentando assim, ano após ano, a economia das nações.

Compreende-se, ao fim deste texto, como o Estado influencia no desenvolvimento e surgimento de novos concorrentes em um mercado seletivo. Os resultados findam promover o debate acerca do tema e constituir propostas desburocratizantes no setor aeronáutico e em todos os setores da economia, para que o resultado sempre seja o incentivo a livre concorrência, que, como fora evidenciado, acarretou em um setor mais confiável, seguro e profícuo nas últimas décadas.

3.2 OBJETIVOS DA PESQUISA

O objetivo geral desta pesquisa foi o de avaliar as dificuldades de entrada de novas empresas aéreas nacionais no mercado de aviação comercial brasileiro. Assim, para determinar a influência da regulação estatal no número de companhias aéreas no Brasil, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

- a) Identificar as razões pelas quais se tem poucas companhias aéreas brasileiras;
- b) mensurar o impacto da baixa concorrência para o usuário;



- c) verificar como o protecionismo impede o desenvolvimento acentuado da aviação civil nacional;
- d) propor sugestões direcionadas ao aprimoramento das políticas públicas referentes à aviação civil no mercado brasileiro.

3.3 TÉCNICAS E PROCEDIMENTOS ADOTADOS

Para realização da pesquisa, evidenciou-se a necessidade de realização de dois questionários, um de natureza quantitativa e outro de natureza qualitativa. Foi utilizado o método quantitativo no questionário direcionado a profissionais operacionais do setor de aviação e entusiastas. Por outro lado, o método qualitativo foi utilizado para executivos e gestores de empresas aéreas, com questões focadas especificamente neste grupo respondente. Evidenciou-se a necessidade de encaminhar os questionários das pesquisas para pessoas que estivessem relacionadas ao setor de transporte aéreo de alguma forma, isso por se tratar de um tema pouco difundido em nossa sociedade. Por conta disso, a amostra da população de deve exclusivamente neste público.

A utilização de métodos quantitativos se refere em apoiar um modelo que prevalece a preocupação estatístico-matemática (MARCONI; LAKATOS, 2017), ao passo que utilizar métodos qualitativos consiste em avaliar as relações dinâmicas entre o mundo objetivo e a subjetividade, algo que não pode ser traduzido em números (PRODANOV; FREITAS, 2013).

Esta pesquisa baseou-se em uma amostra não probabilística por conveniência, na qual, Prodanov e Freitas (2013) definem que o pesquisador seleciona os elementos a que tem acesso para que representem o universo, tendo em vista que o acesso ao pessoal envolvido com o setor de aviação engrandeceu a pesquisa. Foram entrevistados 80 profissionais do setor através do questionário quantitativo, como pilotos de linhas aéreas, pilotos em formação, controladores de tráfego aéreo, entusiastas, etc. Através do questionário qualitativo, foram entrevistados dois executivos de linhas aéreas nacionais.

Desenvolveu-se, então, um questionário com sete questões para o grupo de profissionais operacionais e entusiastas, onde as respostas foram obtidas exclusivamente por meio eletrônico mediante formulário. Para o grupo de executivos, foram encaminhadas quatro questões descritivas através de *e-mails*.

O processo de análise dos dados da pesquisa quantitativa foi realizado de acordo com os resultados obtidos na enquete estruturada desenvolvida. Na pesquisa qualitativa, foi observada a análise comparativa, a fim de demonstrar os dados coletados. A análise dos dados foi feita para atender aos objetivos da pesquisa e comparar com a finalidade de confirmar ou rejeitar os pressupostos da pesquisa (PRODANOV; FREITAS, 2013).

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS

A análise dos dados ou resultados da pesquisa é apresentada em duas partes. A primeira parte dos resultados traz os dados provenientes da pesquisa quantitativa, destinada aos resultados obtidos junto ao questionário disponibilizado no *Google Forms* para profissionais e entusiastas do setor. A segunda parte, por sua vez, é destinada à pesquisa qualitativa, designada aos resultados obtidos via questões abertas enviadas por *e-mail* junto a executivos de companhias aéreas e analisadas através do *software NVivo 11*.

4.1 DADOS PROVENIENTES DA PESQUISA QUANTITATIVA

Na pesquisa quantitativa, foram obtidas 80 respostas de profissionais operacionais da aviação comercial e entusiastas. Estima-se que o questionário tenha sido encaminhado a 250



pessoas através de mensagens via celular, *e-mail* e outras redes sociais, representando 32% de respondentes do total de indivíduos que receberam o formulário. Observa-se que a pesquisa abrangeu uma grande variedade de profissionais do setor de aviação comercial nacional; dessa maneira, pôde-se avaliar de diferentes pontos de vista os resultados obtidos.

Na primeira questão verificou-se qual a relação do entrevistado com o setor de aviação comercial nacional. Entre os 80 respondentes, 24 (30%) se dimensionaram na categoria de controladores de tráfego aéreo, seguido por 13 entusiastas (16,2%), 10 pilotos em formação (12,5%), 8 pilotos de linhas aéreas (10%) e 8 comissários de bordo (10%). Os demais respondentes enquadraram-se em auxiliares de rampa, jornalistas, mecânicos, engenheiros aeronáuticos, instrutores de voo, consultores e profissionais responsáveis pela segurança.

Para se avaliar o maior benefício ao passageiro em um cenário com mais empresas atuando no mercado, a segunda questão foi primordial para esta definição. 45% dos respondentes creem que em um cenário mais concorrido o maior benefício seria a redução do preço médio das tarifas, seguido da maior oferta de voos (22,5%), aumento da qualidade do serviço (13,7%), diferencial dos serviços ofertados (15%) e uma pequena parcela (3,8%) acredita que não há benefícios ao passageiro em um cenário mais concorrido.

Um quesito primordial que merece destaque é de que 51,2% do total de respostas dessa questão preocuparam-se com o serviço em um todo, como a maior oferta de voos (22,5%), aumento da qualidade do serviço (13,7%) e diferencial dos serviços ofertados (15%).

A maior oferta de voos proporciona ao passageiro maiores possibilidades de deslocamento, assim como chegar a locais mais isolados através do meio aéreo. Outro fator significativo que resultou em 13,7% do total de respostas é o aumento da qualidade de serviço, que, segundo Gomes (2014), pode ser definida como o grau em que as expectativas dos clientes são atendidas. Dessa maneira, 11 pessoas acreditam que há muito a melhorar em relação à qualidade do serviço aéreo prestado pelas companhias aéreas nacionais.

Este grupo de respondentes acredita que a incerteza econômica, o aumento de impostos, o menor volume de negócios, o desemprego e entre outros, são fatores do atual ambiente político-econômico que estão influenciando o setor de transporte aéreo negativamente. Esta questão foi elaborada para compreender como fatores externos à aviação dificultam o desenvolvimento acentuado do setor no país. Knight (1921) define a incerteza econômica como a incapacidade de definir a probabilidade de ocorrência de eventos futuros.

Deste modo, Ferreira et al. (2017), Koren e Tenreiro (2007) e The World Bank (2012) citam que países em desenvolvimento, como o Brasil, possuem um nível mais elevado de incerteza, principalmente por conta do setor industrial ser mais concentrado, a forte dependência de *commodities* e a profundidade do dano e dificuldade de recuperação em casos de desastres naturais, epidemias e guerras. Neste contexto, Barboza e Zilberman (2018) concordam que a teoria econômica sugere que a incerteza tem efeitos contracionistas sobre a atividade econômica. Representando uma enorme parcela do PIB das nações, o setor da aviação também sofre veementemente com isto.

A quarta questão foi desenvolvida para ser extremamente centrada e direta, desta vez, indagando os efeitos em um cenário pouco concorrido. Procura-se compreender de fato se em um cenário com poucas companhias aéreas o passageiro é o maior afetado ou não, visando responder aos objetivos específicos. Constata-se que 95% dos entrevistados assinalaram a opção de que nesta situação o passageiro acaba pagando mais caro a tarifa aérea, além da baixa oferta de voos e diferenciação do serviço.

De acordo com a CNT (2015), “a tendência de concentração observada no transporte aéreo é condizente com a estrutura oligopolista que caracteriza o mercado, que ratifica a necessidade de regulação do setor”. Deste modo, observa-se que a amostra populacional crê que é necessária a entrada de novas empresas no setor aéreo doméstico, a fim de haver mais

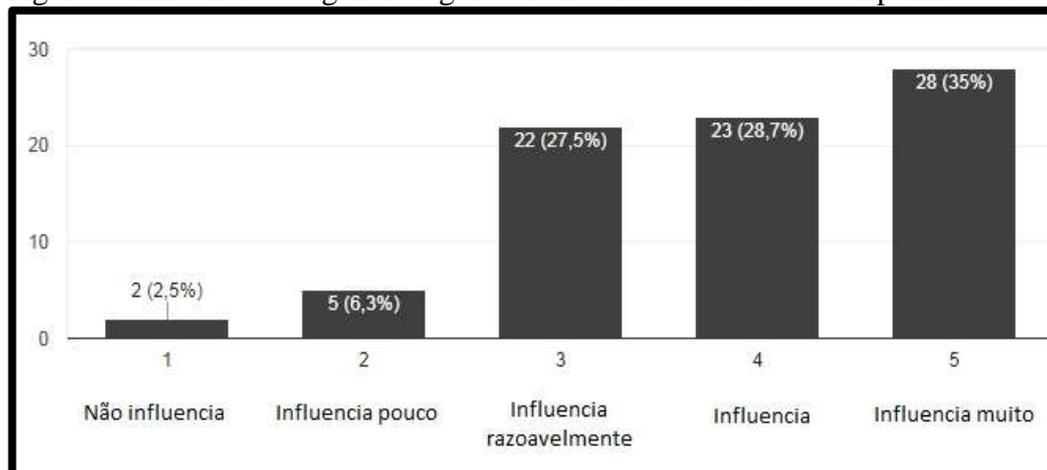


benefícios para os passageiros.

A pergunta cinco questiona sobre a influência da agência reguladora de aviação civil do Brasil na entrada e fomento de novas companhias aéreas para operação de voos regulares. Foi utilizada uma escala do tipo Likert para compreender de uma maneira mais ampla e com um grau maior de concordância ou discordância nesta questão.

A Figura 3, portanto, é elucidativa, salientando a Influência da agência reguladora na entrada de novas companhias aéreas:

Figura 3: Influência da agência reguladora na entrada de novas companhias aéreas



Fonte: Elaborado pelos autores.

Houve 35% dos respondentes que assinalaram a opção de que a agência reguladora influencia muito na entrada de novas companhias. Ainda assim, destaca-se que 91,2% das respostas obtiveram índices três ou maior, que representam: influencia razoavelmente (três), influencia (quatro) e influencia muito (cinco). De acordo com Roque (2011), o setor aéreo é uma indústria de rede, contudo, apenas o elemento fluxo passou por uma relativa desestatização. O autor ainda cita que muito embora as barreiras de entrada no mercado, limitadoras da concorrência, continuem firmemente controladas pela ANAC. Aliado a isso, constata-se que a média entre todas as 80 respostas foi de aproximadamente 4,64, assim, grande parte dos resultados aloca-se entre as dimensões de “Influencia” e “Influencia muito”.

A sexta questão foi direcionada a possibilidade hipotética de companhias aéreas estrangeiras realizarem voos domésticos no Brasil. Conforme mencionado no referencial teórico, atualmente as empresas aéreas estrangeiras tem um limite de 20% na participação da estrutura de capital de companhias aéreas brasileiras. Companhias aéreas norte-americanas e chinesas, por exemplo, possuem participação nas companhias aéreas nacionais, embora não possam operar voos domésticos com suas aeronaves no país.

Também se utilizou a escala de Likert nesta questão, onde se obteve como resultado que 11,3% são desfavoráveis, 10% pouco favoráveis, 17,5% que esta questão é indiferente, 31,3% são favoráveis e 30% são muito favoráveis. Na União Europeia, onde o preço das passagens aéreas é extremamente mais em conta do que os Estados Unidos, as companhias aéreas dos países do bloco podem realizar voos domésticos em qualquer país, mas tendo que respeitar as rotas que as empresas nacionais oferecem no seu território (NOACK, 2017).

Segundo Noack (2017), a União Europeia pressiona os Estados Unidos a adotar uma legislação similar, argumentando que isto reduziria bilhões de dólares por ano ao consumidor e tornaria as empresas aéreas mais eficientes. No Brasil, conclui-se que a maioria dos respondentes seria favorável a entrada de empresas estrangeiras realizando voos domésticos.

A última pergunta do questionário quantitativo foi realizada em forma de parágrafo



para, desta forma, compreender como que o grupo de profissionais e entusiastas da aviação visualiza o setor no futuro, com o objetivo de propor sugestões direcionadas ao aprimoramento das políticas públicas.

Realizando um apanhado geral, nove pessoas comentaram sobre a palavra “crescimento”, ou seja, uma grande parcela dos respondentes vislumbra um cenário favorável do setor nos próximos anos. Entre as justificativas, foi mencionada a liberação de uma cota maior de capital estrangeiro nas empresas nacionais, assim como outros fatores que colaborariam para o crescimento progressivo do setor, como a redução de impostos, flexibilização das normas regulatórias, otimização dos recursos e a recuperação macroeconômica.

A respeito disso, alguns respondentes afirmaram que o setor é muito regulado no Brasil, por isso, acredita-se que o futuro dependa de como o governo enxerga a aviação. No caso de um plano de fomento à aviação regional, como o revogado PDAR – Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional, ou mesmo a confirmação da possibilidade de uma cota maior do capital estrangeiro em empresas nacionais, os respondentes veem o setor com um crescimento mais sustentável. Caso se mantenha os altos impostos aos insumos como combustíveis e a intensa restrição no setor, os respondentes veem essa possibilidade de crescimento reduzida.

Uma parcela de respondentes acredita que havendo uma melhora substancial na economia como um todo, haveria inevitavelmente fortes índices de crescimento. Também se comenta neste sentido a respeito do fomento de novas empresas caso a economia recupere-se no curto e médio prazo, o que por sua vez aumentaria a malha aérea e haveria uma maior acessibilidade ao transporte aéreo no Brasil.

Contudo, um dos respondentes crê que neste momento a expectativa em relação ao futuro da aviação comercial está sem horizonte, não tendo alguma perspectiva de melhora, com valores dos combustíveis e impostos altíssimos para importação de uma aeronave. Falta de infraestrutura nos aeroportos e falta de interesse dos governantes também foram citados.

De outra forma, um respondente comentou que a aviação vive ciclos, e hoje por diversos motivos, como a economia do país, por exemplo, influenciam para que o crescimento da atividade esteja reduzido. A pessoa cita que em breve o setor voltará a crescer, contudo, no Brasil são poucas empresas aéreas regulares, qualquer falência, venda ou redução de alguma companhia reduz muito a oferta geral no país.

Um dos respondentes comenta que há uma excessiva intervenção estatal no modal, o que é prejudicial ao livre mercado comprovadamente eficaz na aviação. Conclui-se também que se deve dar liberdade às empresas para que estas possam competir entre si, buscando atrair nichos de mercado específicos ou buscar atrair determinado público consumidor, que é um dos pilares essenciais para que o transporte aéreo de passageiros no Brasil possa ser massificado como deve ser.

Pode-se afirmar, então, que em um âmbito geral, a sétima questão foi relevante para a completa percepção do futuro da aviação comercial de passageiros na visão de profissionais e *experts* do setor.

4.2 DADOS PROVENIENTES DA PESQUISA QUALITATIVA

Dois executivos internacionalmente reconhecidos participaram da pesquisa de natureza qualitativa. O respondente (E1) é co-fundador de uma companhia aérea nacional, e o outro, E2, é atual Diretor Executivo de outra aérea. Buscou-se com a participação destes gestores compreender assuntos pertinentes acerca da regulação do setor de aviação no país na visão de quem efetivamente faz parte de cargos de diretoria de companhias aéreas. A fim de facilitar e dimensionar as respostas coletadas, utilizou-se o *software* NVivo 11 para verificar a



frequência de palavras mais utilizadas pelos respondentes e, deste modo, viabilizar os resultados mais assertivamente.

Os respondentes retratam na primeira questão problemas que a aviação nacional enfrenta em comparação a outros países. Um dos tópicos citados pelo primeiro entrevistado (E1), é a respeito do marco regulatório atrasado, que é menos propício a fomentar uma abertura de mercado e condições favoráveis de competição. Outro item mencionado por este executivo é sobre a corrupção que historicamente assola o país, algo que também está presente no setor aeronáutico e dificulta um cenário competitivo mais aguçado.

Por outro lado, o segundo respondente (E2) acredita que as exigências regulatórias estão adequadas com as normas de outros países, evidenciando que a aviação é uma indústria global e não há espaço para modificações.

A segunda questão trata sobre o protecionismo do mercado brasileiro. O E1 comenta que adicionalmente ao protecionismo, há incompetência, um sistema tributário bizantino e corrupção, em que estes são entraves para com que ainda assim no Brasil custe mais caro para voar do que em diversos países no mundo. O E2 mencionou que não há protecionismo, citando que no setor de aviação comercial brasileiro há enormes possibilidades de entrada de novos competidores.

Nesta direção, Trisotto (2018) garante que além do excesso de proteção econômica, há outros fatores que prejudicam o livre comércio brasileiro: o regime tributário complexo e o ativismo judiciário. Ambos os respondentes citam em suas respostas o sistema tributário como um impedimento para o crescimento progressivo do setor. Um dos motivos que impedem o empreendedorismo nacional são os obstáculos oferecidos por este sistema, em que se observa como burocrático, arcaico e ineficiente.

A respeito das dificuldades de entrada de novas companhias aéreas para operação de voos domésticos no país, o E1 crê que entraves burocráticos e a necessidade de uma base de sustentação econômica significativa são fatores que inibem o surgimento de empresas. Deste modo, o E2 avalia que no momento não há dificuldades, tendo em vista que hoje se opera com quatro companhias aéreas nacionais. O segundo executivo também é propositivo com o acordo de céus abertos, ou *open skies*, entre o Brasil e Estado Unidos, para que execute-se o transporte internacional para qualquer localidade de outro país, contudo, não permite a operação de voos domésticos na outra nação.

A respeito do futuro do setor no país, o E1 espera que o mercado volte a se aquecer no momento em que a economia nacional der sinais favoráveis. Aditivamente, o entrevistado acredita que em cinco ou seis anos pode-se apresentar taxas de crescimento vigorosas. De acordo com o E2, a aviação mundial possui fortes perspectivas de crescimento. O executivo reitera que espera que a carga tributária alinhe-se com a dos outros países e que haja investimento na infraestrutura aeronáutica nacional, para que assim, o Brasil atinja patamares mundiais de demanda.

Conforme os dois entrevistados (E1 e E2), o avanço do setor no país será possível somente caso a economia nacional der sinais favoráveis de crescimento. A alta carga tributária em todos os processos do setor foi destacada diversas vezes pelos entrevistados, visto que isto gera um custo adicional às empresas. Os entrevistados demonstraram pontos de vista diferentes em algumas questões, como a respeito do protecionismo e a competitividade do setor no Brasil.

4.3 ANÁLISE COMPARATIVA DOS RESULTADOS

A fim de elucidar os dados coletados através da pesquisa quantitativa e da pesquisa qualitativa elaborou-se a Tabela 1, em que se comparam os principais resultados demonstrados.



Tabela 1: Análise comparativa dos resultados

	Quantitativa	Qualitativa (E1)	Qualitativa (E2)
Crescimento do setor	X	X	X
Marco regulatório atrasado	X	X	-
Protecionismo do setor	X	X	-
Dificuldade de entrada de novas empresas	X	X	-
Alta carga tributária	X	X	X
Cenário competitivo	-	-	X

Fonte: elaborado pelos autores.

Desta maneira, cabe avaliar que houve respostas distintas entre os resultados das duas pesquisas, principalmente se tratando dos resultados provenientes da pesquisa qualitativa junto aos dois executivos entrevistados (E1 e E2). Na pesquisa qualitativa, os entrevistados concordam em aspectos de crescimento e da alta carga tributária no setor. Adicionalmente, cabe salientar que as posições assinaladas acerca da pesquisa quantitativa referem-se a uma análise da resposta da maioria dos respondentes.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo primordial desta pesquisa foi o de assimilar e contribuir para futuras aplicações práticas, sempre visando o aumento da qualidade dos serviços prestados pelas companhias aéreas, a acessibilidade da população ao transporte aéreo e a possibilidade de uma menor intervenção estatal no setor, fator que vem se reduzindo ao passar dos anos e comprovadamente acarretou em resultados favoráveis a toda nação.

Entende-se que o número de respondentes das pesquisas foi apropriado para se compreender a opinião de profissionais operacionais, entusiastas e executivos do setor de aviação comercial acerca da regulação do setor de transporte aéreo. Consoante a isto, também foi determinante avaliar os maiores benefícios em um cenário com maior número de empresas aéreas atuando no setor, as influências do atual ambiente político-econômico na aviação e os demais aspectos relacionados ao futuro do mercado aeronáutico nacional.

Os participantes concordam que há benefícios em um cenário com mais companhias aéreas e acreditam que havendo poucas empresas ofertando voos o passageiro é o maior afetado, por conta de estarem pagando mais caro, além da baixa oferta de voos e baixa diferenciação no serviço prestado.

Cabe afirmar, ainda, que em um âmbito geral, a maioria dos respondentes espera uma taxa gradual de crescimento do setor nos próximos anos. Assim sendo, os respondentes da pesquisa consideram que o crescimento do ramo somente será plausível através da redução de taxas, impostos, custos adicionais aplicados pelo governo às companhias aéreas e uma flexibilização nas normas regulatórias.

Entre as limitações do estudo, considera-se a escassez de materiais bibliográficos referentes à regulação do setor de transporte aéreo no mercado brasileiro um relevante fator limitante. Ademais, a pesquisa voltou-se à aviação comercial regular de passageiros, não averiguando regulações específicas para o transporte de voos fretados (*charters*) ou até mesmo para o transporte de cargas, contudo, alguns tópicos são intrínsecos a ambos.

Como sugestões para futuras pesquisas, pode-se examinar partindo do pressuposto deste trabalho dados mais específicos verificando a influência dos custos gerais na rentabilidade das companhias aéreas, bem como realizar uma abordagem maior nas influências econômicas da regulação estatal neste mercado.



REFERÊNCIAS

- ABEAR. **20 maiores mercados domésticos da aviação mundial**. 2014. Disponível em: <<https://bit.ly/2JmnbAX>>. Acesso em: 12 jul. 2018.
- ABEAR. **Aviação brasileira agenda 2020**. 2014. Disponível em: <<https://bit.ly/2qfrhSB>>. Acesso em: 16 jul. 2018.
- ABEAR. **Dados e fatos**. 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/2PYqFvL>>. Acesso em: 10 jul. 2018.
- ABEAR. **Redução do ICMS de combustível da aviação é benéfica para Estados**. 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/2SqRwIR>>. Acesso em: 21 jul. 2018.
- ALVES, Francisco. **Yield management ou revenue management?** 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/2yyUmx1>>. Acesso em: 17 jul. 2018.
- ANAC. **ANAC apresenta o Anuário do Transporte Aéreo 2016**. 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/2Ks8fB5>>. Acesso em: 17 jul. 2018.
- ANAC. **Painel de indicadores do transporte aéreo**. 2016. Disponível em: <<https://bit.ly/2yHfKQF>>. Acesso em: 12 jul. 2018.
- ASD EUROPE. **WAM: GMIS 2017 highlights importance of aerospace industry as a major contributor to global GDP**. 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/2qeAt9Z>>. Acesso em: 17 jul. 2018.
- BARBOZA, Ricardo de Menezes; ZILBERMAN, Eduardo. **Os efeitos da incerteza sobre a atividade econômica no Brasil**. 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/2OacOks>>. Acesso em: 25 jul. 2018.
- BID. **Transporte aéreo: regulação e economia**. 2016. Disponível: <<https://bit.ly/2PYuhy1>>. Acesso: 17 jul. 2018.
- BOEING. **A Boeing Aviação Comercial no Brasil**. 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/2O6pxVn>>. Acesso em: 13 jul. 2018.
- BOTELHO, José Ricardo. **Aviação brasileira: um olhar sistêmico**. 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/2D9maf5>>. Acesso em: 21 jul. 2018.
- BOTTINI, Gabriela. **Companhias aéreas: sentença ou oportunidade?** *Markets St.*, v. 19, p. 12-13, 2017.
- CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Projeto de Lei n.º 7.425, de 2017**. Coordenação de Comissões Permanentes, Brasília, 02 maio 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/2CM0Dbp>>. Acesso em: 21 jul. 2018.
- CNT. **Transporte aéreo de passageiros**. Transporte e economia, Brasília, 2015. Disponível em: <<https://bit.ly/2qfrd5j>>. Acesso em: 14 jul. 2018.



COUTO, Regina Leal. **Análise da defesa da concorrência no mercado de transporte aéreo brasileiro**. 2014. 44 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Curso de Ciências Econômicas, Universidade de Brasília, Brasília, 2014.

CRAVO, Beatriz Malerba. A alocação de slots e a concorrência no setor de transporte aéreo. **Journal Of Transport Literature**, v. 8, n.1, p. 159-177, 2014.

CROCITTI, John; VALLANCE, Monique; CRITES, Byron. **Brazil today: an encyclopedia of life in the republic**. Santa Barbara, California: Abc-clio, 2012. 741 p.

FERNANDES, Elton; PACHECO, Ricardo Rodrigues. **Transporte aéreo no Brasil: uma visão de mercado**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2015.

FERREIRA, Josué Catharino. Um breve histórico da aviação comercial brasileira. In: Congresso Brasileiro de História Econômica, 12. **Anais...** Niterói, 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/2lr9dTe>>. Acesso em: 14 jul. 2018.

FERREIRA, Pedro Costa et al. **Medindo a incerteza econômica no Brasil**. Rio de Janeiro: IBRE/FGV, 2017.

GARSCHAGEN, Bruno. **Pare de acreditar no governo**. Rio de Janeiro: Record, 2015.

GOMES, João Luiz. **Qualidade em serviços**. 2014. Disponível em: <<https://bit.ly/2EXn0h4>>. Acesso em: 17 maio 2018.

GRANDI, Guilherme. **Entenda por que o Brasil não tem companhias aéreas 'low cost' como as da Europa**. 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/2JIRLuo>>. Acesso em: 20 jul. 2018.

GUIMARÃES, Eduardo Augusto; SALGADO, Lucia Helena. **A regulação do mercado de aviação civil no Brasil**. Rio de Janeiro: Ipea, 2003.

IATA. **Relatório da importância do transporte aéreo no Brasil**. London, 2016.

IATA. **Economics benefits from air transport in the U.S.** Oxford, 2011.

IPEA. **Panorama e perspectivas para o transporte aéreo no Brasil e no mundo**. 2010. Disponível em: <<https://bit.ly/2qee5NJ>>. Acesso em: 21 jul. 2018.

ITANI, Alice. Saúde e gestão na aviação: a experiência de pilotos e controladores de tráfego aéreo. **Psicologia & Sociedade**, p. 203-212, 2009.

KNIGHT, F. H. **Risk, uncertainty and profit**. New York: Hart, Schaffner and Marx, 1921.

LAGÔA, Tatiana. **Crise acerta em cheio o setor de aviação civil brasileiro**. Disponível em: <<http://diariodocomercio.com.br/noticia.php?id=165403>>. Acesso em: 23 jul. 2018.

LIMA, Edvaldo Pereira. **Maestro de voo: Pedro Janot e Azul – uma vida em desafios**. Barueri: Manole, 2014.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia do trabalho**



científico. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

MEDEIROS, Simone. **Desregulamentação do transporte aéreo brasileiro**. 2012. Disponível em: <<https://bit.ly/2ERElaZ>>. Acesso em: 20 jul. 2018.

MISES, L. V. **Intervencionismo, uma análise econômica**. São Paulo: Instituto Ludwig von Mises Brasil, 2010.

MONTEIRO, Cristiano Fonseca. A Varig e o Brasil entre o desenvolvimento nacional e a competitividade global. **Civitas – Revista de Ciências Sociais**, v. 7, n. 1, p.35-58, 2007.

NAKAGAWA, Fernando. **Brasil é o 12º país mais caro do mundo para viajar de avião**. 2014. Disponível em: <<https://bit.ly/2Q1bNgh>>. Acesso em: 19 jul. 2018.

NOACK, Rick. **Why are flights so much cheaper in Europe than in the U.S.?** 2017. Disponível em: <<https://wapo.st/2yG99pB>>. Acesso em: 23 jul. 2018.

PEREIRA, Deivison da Silveira et al. Os impactos das variáveis macroeconômicas no setor de aviação comercial Brasileira. **Engevista**, v. 19, n.4, p. 1.025-1.045, 2017.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

RESENDE, Caio Cordeiro de. **Uma avaliação da política de privatização de aeroportos brasileira: uma abordagem por controle sintético**. Economics and Politics Research Group. Brasília: Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

ROQUE, Leandro. **Aeroportos + governo = caos**. 2011. Disponível em: <<https://www.mises.org.br/Article.aspx?id=866>>. Acesso em: 25 jul. 2018.

ROQUE, Leandro. **Tributação x regulamentação – o que é pior?** 2009. Disponível em: <<https://mises.org.br/Article.aspx?id=271&ac=209010>>. Acesso em: 20 jul. 2018.

SANTORO, Bernardo. **Crise da Gol, oligopólio e dupla-punição ao usuário**. 2013. Disponível em: <<https://bit.ly/2PwF5pY>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

SELMÍ, Paula. **Fitch prevê melhora na perspectiva de rating do setor aéreo na AL**. Disponível em: <<https://bit.ly/2OVdW0A>>. Acesso em: 17 jul. 2018.

TRISOTTO, Fernanda. **Por que o Brasil responde a medidas protecionistas com mais protecionismo?** 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/2pzfa2U>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

TWIDELL, Adam. **What is cabotage & how does it impact private jet flights?** 2016. Disponível em: <<https://bit.ly/2z7wpwc>>. Acesso em: 21 jul. 2018.

VALENT, Vinicius Dornelles; DORNELLES, Geni de Sales; VALENT, Joice Zagna. A inserção da Azul Linhas Aéreas no mercado brasileiro: o estudo descritivo de uma estratégia inovadora. **RAI – Revista de Administração e Inovação**, v. 11, n. 3, p.125-149, 2014.