

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA POLITÉCNICA E DE ARTES
GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS AERONÁUTICAS



**OS IMPACTOS ECONÔMICOS DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR PARA O
SETOR DO TURISMO NACIONAL NO PERÍODO DE 2019 A 2021**

GABRIEL DUTRA GUIMARÃES

GOIÂNIA
2023

GABRIEL DUTRA GUIMARÃES

**OS IMPACTOS ECONÔMICOS DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR PARA O
SETOR DO TURISMO NACIONAL NO PERÍODO DE 2019 A 2021**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Escola Politécnica e de Artes, da Pontifícia
Universidade Católica de Goiás, como parte dos
requisitos para a obtenção do título de Bacharel
em Ciências Aeronáuticas.

Orientador:

Prof. Me. Raul Francé Monteiro.

Banca Examinadora:

Prof.^a Me. Neide Selma do N. O. Dias.

Prof. Me. Wagno Pereira da Costa.

GOIÂNIA
2023

GABRIEL DUTRA GUIMARÃES

**OS IMPACTOS ECONÔMICOS DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR PARA O
SETOR DO TURISMO NACIONAL NO PERÍODO DE 2019 A 2021**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado em sua forma final pela Escola Politécnica e de Artes, da Pontifícia Universidade Católica de Goiás, para obtenção do título de Bacharel em Ciências Aeronáuticas, em 16/6/2023.

GOIÂNIA
2023

OS IMPACTOS ECONÔMICOS DO TRANSPORTE AÉREO REGULAR PARA O SETOR DO TURISMO NACIONAL NO PERÍODO DE 2019 A 2021

THE ECONOMIC IMPACTS OF REGULAR AIR TRANSPORT ON THE NATIONAL TOURISM SECTOR IN THE PERIOD FROM 2019 TO 2021

Gabriel Dutra Guimarães¹
Raul Francé Monteiro²

RESUMO

Este estudo busca avaliar a importância da aviação regular e sua participação no turismo para a economia nacional. Hoje (2023) mundialmente difundido, o modal aéreo caracteriza-se, em especial, por sua agilidade, pontualidade e segurança, ligando milhares de pontos e pessoas em todo o mundo e fomentando o turismo de modo substancial, entre outras atividades. Modernamente, com o aumento da demanda de passageiros transportados pelas linhas regulares, nota-se o fomento da malha de voos autorizados e, conseqüentemente, o incremento das receitas do setor, com especial destaque para os deslocamentos turísticos. Assim, esta pesquisa analisa como a aviação, imbricada com o setor de turismo, influencia a participação do PIB nacional, evidencia-se do que o aquecimento do mercado aéreo compõe a equação da economia brasileira. Para o alcance dos objetivos propostos, empregou-se metodologia de natureza básica, de modo a produzir conhecimento a ser utilizado em outras pesquisas, e utilizou-se objetivos de natureza descritiva, abordagem quantitativa e procedimentos bibliográficos e documentais. A partir dos dados levantados, foi possível identificar que o setor é estratégico para a economia e que políticas regulatórias voltadas ao desenvolvimento desta indústria de serviços podem aquecer ainda mais o setor.

Palavras-Chave: Aviação regular; Setor de turismo; Estratégico; PIB; Economia.

ABSTRACT

This study aims to evaluate the importance of regular/commercial aviation and its participation in tourism for the Brazilian economy. Today (2023) widespread worldwide, the air modal is characterized in particular by its agility, punctuality and safety, connecting thousands of points and people around the world and substantially promoting tourism, among other activities. Nowadays, with the increase in the demand for passengers transported by regular lines, it is possible to notice the promotion of the network of authorized flights and, consequently, the increase in the sector's revenues, with special emphasis on trips for tourism. Thus, this research analyzes how aviation, intertwined with the tourism sector, influences the increase in the national GDP, showing that the heating of the air market makes up the equation of the Brazilian economy. In order to reach the proposed objectives, a basic methodology was used, in order to

¹ Graduando do curso de Ciências Aeronáuticas pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Piloto Comercial – Avião. Atualmente trabalhando como Instrutor de Voo. Endereço eletrônico: gabrieldutraaguimaraes@gmail.com.

² Mestre em Psicologia e Especialista em Docência Universitária pela Universidade Católica de Goiás. Professor da Escola Politécnica da Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Piloto de Linha Aérea – Avião, EC-PREV pelo CENIPA e credenciado SGSO pela ANAC. Endereço eletrônico: cmterfrance@hotmail.com.

produce knowledge to be used in other research, quantitative approach and bibliographic and documentary procedures were used. From the collected data, it was possible to identify that the sector is strategic for the economy and that regulatory policies for the development of this service industry can further heat up the sector.

Keywords: *Regular aviation; Tourism sector; Strategic; GDP; Economy.*

1 INTRODUÇÃO

O setor do transporte aéreo regular é importante para a economia do país. Ao promover a movimentação de pessoas e cargas, a expansão do turismo, a atração de negócios e a geração de empregos, o modal aéreo fomenta a atividade econômica. Em conjunto com as demais atividades que compõem o setor de turismo, a aviação regular/linha aérea e sua cadeia de suprimentos respondem por 2,9% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional (ABEAR, 2022).

Ao analisar a história do modal aéreo no Brasil, nota-se que os marcos regulatórios e seus decorrentes efeitos na competitividade entre as empresas oportunizam o surgimento de grandes companhias, podendo, contudo, evidenciar fragilidades em outras que, por razões diversas, acabam por encerrar suas atividades. Desta forma, a adoção de medidas que apoiem o desenvolvimento e o avanço das operadoras aéreas são constantemente necessárias, tendo como um de seus pilares o turismo nacional.

Por conta disso, é necessário compreender o transporte aéreo regular associado, em boa parte, à cadeia do turismo. Segundo Pinto (2018), o modal aéreo é fundamental para um país repleto de atrativos e belezas naturais ímpares, uma vez que os benefícios desse tipo de transporte, como segurança, agilidade, acessibilidade a áreas remotas e facilidade e agilidade do deslocamento, contribuem para o desenvolvimento dos territórios a partir da circulação de pessoas.

O estudo, assim, pretende evidenciar que o setor aéreo brasileiro tem papel decisivo tanto no turismo nacional como no internacional, impulsionando o comércio, provendo contato entre culturas diversas e encurtando longas distâncias com agilidade e, de efeito, impulsionado a economia nacional.

Para tanto, optou-se por uma metodologia de natureza básica, de modo a produzir conhecimento a ser utilizado em outras pesquisas com objetivos descritivos e abordagem qualitativa, segundo a qual recorre-se à análise qualitativa e aos pressupostos teóricos, bem como à quantificação para melhor conhecer a realidade (BAPTISTA, 1999). Como procedimentos de pesquisa, foram utilizados os bibliográficos, estatísticos e documentais.

Assim, foram pesquisados estudos produzidos pela Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FECOMERCIOSP), documentos da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), além de pesquisas de autores como Barat, Oliveira e Malagutti.

2 A EVOLUÇÃO DA AVIAÇÃO E SUA CONTRIBUIÇÃO NO CENÁRIO ECONÔMICO BRASILEIRO

O transporte aéreo é considerado um setor estratégico na economia brasileira, sendo importante para a movimentação de pessoas e cargas, a expansão do turismo, a atração de negócios e a geração de empregos. A evolução desse setor de serviços no Brasil pode ser atribuída, entre outros fatores, por conta das dimensões continentais do Brasil, que carecia de melhores acessos em seu litoral e da quase inexistência de acessos para o Norte e o Centro-Oeste de seu território. Sobre esse contexto, discorre-se a seguir.

2.1 Breve histórico da aviação civil no Brasil

Franceses, alemães e norte-americanos tinham motivos para encontrar no Brasil espaço de expansão e desenvolvimento de seus projetos industriais aeronáuticos. Com essa expectativa, as autoridades brasileiras tinham uma boa base para negociação, pois aquele que aqui se instalasse ganharia um campo sem horizonte para a implementação do setor aéreo e outras oportunidades. Em compensação, trariam instalações modernas e inovações para a então realidade daquele período (MONTEIRO, 2002).

A implementação do setor aéreo no Brasil teve, inicialmente, o intervencionismo estatal como promotor do seu desenvolvimento, fator que contribuiu para inibir o espírito empresarial competitivo. Esta tradição se acentuou e deu sustentação à própria industrialização do país a partir de 1930. Paradoxalmente, este intervencionismo, mais recentemente, “constituiu-se em uma das principais restrições à retomada do desenvolvimento e ao alcance de estágios mais avançados da industrialização”, em virtude dos “mecanismos de protecionismo, de reserva de mercado e da consequente perda de competitividade da indústria.” (IPEA, 2010, p. 16).

Após a I Guerra Mundial (1914-1918), a aviação ganhou e deixou de ocupar somente os cenários bélicos e passou a ocupar espaço nas atividades civis. No Brasil, as primeiras empresas aéreas começaram a explorar os serviços de transporte aéreo regular com a devida concessão do governo brasileiro, e a primeira empresa concebida por brasileiros, com apoio de

alemães, foi a Viação Aérea Rio-Grandense (VARIG), que recebeu a sua concessão em 10 de julho de 1927. Três anos depois, em 21 de novembro de 1930, foi criada a Panair do Brasil subsidiária da Pan American (norte-americana), e em 1933, foi criada a Viação Aérea São Paulo (VASP), um projeto de importantes plantadores paulistas (CALADO, 2019).

Entre 1940 e 1950, ocorreu, muito em função da II Guerra Mundial, um forte desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil. Neste período, foram criados aeródromos e autorizações para operações de novas empresas, o que acarretou o crescimento do setor. Na época, as principais rotas da malha aérea nacional margeavam o extenso litoral e atendia algumas das principais cidades do país. Contudo, o excesso de empresas e o baixo fluxo de passageiros e carga fizeram com que muitas delas não lograssem êxito na disputa com as concorrentes. Com esse panorama, algumas linhas aéreas enfraqueceram, algumas faliram e outras foram absorvidas ou se fundiram. Vivia-se, então, um período de pouca regularidade e baixo nível de segurança no setor (MALAGUTTI, 2001).

Em meados dos anos 1960, a baixa rentabilidade do transporte aéreo provocada pela concorrência excessiva; a necessidade de novos investimentos para renovação da frota, visando à substituição das aeronaves do pós-guerra, cuja manutenção tornava-se difícil e prejudicava a regularidade dos serviços; e as alterações na política econômica do país, que retiraram das empresas aéreas o benefício do uso do dólar, moeda preferencial para as importações, fizeram com que as empresas aéreas brasileiras, juntamente com o governo federal, se reunissem para estudar mudanças na política em vigor com vistas a oferecer condições de continuidade e sustentabilidade para o setor. Estas reuniões foram denominadas Conferências Nacionais de Aviação Comercial (CONACs), tendo a primeira delas sido realizada em 1961, a segunda em 1963 e a terceira em 1968. Todos os embasamentos teóricos elaborados e apresentados nos encontros trouxeram estímulos à fusão e à associação de empresas (MALAGUTTI, 2001).

A partir de então, ocorreu uma nova visão na política governamental e com isso foi autorizada a importação de novos modelos de aeronaves na operação das empresas aéreas brasileiras, como os turboélices e os de propulsão à reação (MALAGUTTI, 2001).

O mesmo autor ainda aponta que, em continuidade às conferências, em 1986 aconteceu a quarta CONAC, que não resultou em grandes modificações nas políticas vigentes, à exceção de que o governo passa a adotar medidas para a fixação de preços e, assim, o governo federal, por meio do Departamento da Aviação Civil (DAC), definiu em 1989 uma proposta para flexibilizar as tarifas (MALAGUTTI, 2001).

Ainda na busca de melhorias para o setor, o governo realizou em 1991 a quinta CONAC, objetivando, desta feita, política clara sintonizada com os outros países do mundo. Essa

implementação contribuiu para o avanço do serviço aéreo, fazendo com que a abertura do mercado despertasse o interesse de novos empresários que identificaram o setor como adequado para seus investimentos, com chances de resultados satisfatórios (MALAGUTTI, 2001).

Contudo, anos após, a mudança da política cambial e a consequente desvalorização da moeda nacional no início de 1999 afetaram, profunda e novamente, o desempenho do transporte aéreo, levando em conta a elevação dos custos, uma vez que o câmbio é decisivo devido aos insumos serem cotados em dólares, bem como a retração das receitas, tendo em vista a redução evidente na demanda por passageiros, notadamente no mercado internacional (BNDES, 2001).

Como visto, todo esse cenário da aviação foi permeado por várias intervenções estatais, com vistas a equilibrar o setor aéreo. Essas intervenções se deram por meio de regulamentações diversas, a seguir evidenciadas.

2.2 Regulamentação do setor aeronáutico

O transporte aéreo no Brasil, segundo Oliveira (2005), passou por diversas fases de regulamentação, tais como: regulação com política industrial (1973 a 1986); regulação com política de estabilização ativa (1986 a 1992); liberalização/flexibilização com política de estabilização inativa (1992 a 1997); liberalização com restrição de política de estabilização (1998 a 2001); quase desregulamentação (2001 a 2002); e re-regulação (desde 2003).

Esse grau de intervenção governamental na aviação brasileira esteve ligado por muito tempo ao quesito das necessidades estratégicas implantadas com foco no desenvolvimento nacional e na ocupação do território. Inicialmente, com a grande proliferação de empresas aéreas, o ambiente ficou carregado e se tornou uma competição predatória, cujas consequências foram corrigidas à custa de um grau maior de intervencionismo (BARAT, 2007).

A partir dessa compreensão, a liberalização do setor da aviação civil ocorreu por volta de 1998, de forma gradativa, para evitar danos de curto prazo, que indicavam a possibilidade de uma grande competição no mercado. Porém, a chamada flexibilização do modal aéreo, iniciada em meados de 1992 por meio de portarias expedidas pelo Departamento da Aviação Civil (DAC), propiciou medidas que estabeleceram uma grande movimentação e a competição do setor (SALGADO; OLIVEIRA, 2006).

Em 2003, com a portaria DAC 243/GC5, publicada em 13 de março, e com a DAC 731/GC5, publicada em 11 de agosto do mesmo ano, o departamento passou, de uma função restritiva, a exercer um papel moderador, de maneira a adequar a oferta do transporte aéreo à

demanda do setor com a finalidade de impedir uma competição danosa e irracional, com práticas predatórias de consequência indesejável sobre as empresas (OLIVEIRA, 2006).

Essa fase, denominada de re-regulação, propunha ainda o retorno das autoridades reguladoras do governo federal. Em consequência, em 2005 foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), sucessora do DAC, que teria por competência regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, adotando “as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade” (BRASIL, 2005, n.p.).

Lovadine (2009) ainda argumenta que a ANAC tem papel de acompanhamento econômico das condutas do setor e, no caso de conhecimento de exercício de poder de mercado, deverá comunicá-lo aos órgãos e entidades específicos. Atualmente, portanto, segundo a própria ANAC (2017), a agência promove o adequado fornecimento dos serviços aéreos por meio de medidas de estímulo à concorrência das organizações e, assim, amplia ofertas de serviços do setor.

Assim, a evolução do setor aéreo, segundo Pereira (2010), ocorre a partir de um processo histórico que revela a atuação política na regulamentação e na desregulamentação do setor, atuação esta que propiciou transformações que impactam o próprio setor e a economia brasileira, mutuamente.

2.3 A relação bidirecional entre a economia e o transporte aéreo

Assim, apesar de praticar custos mais altos que outros modais, especialmente o rodoviário, o que poderia se configurar em importante restrição para a demanda de usuários, a facilidade de deslocamento, a velocidade e eficiência das aeronaves, a garantia e a segurança para pessoas e bens transportados acabam por compensar tais custos (RIBEIRO; FERREIRA, 2002).

Analisando os dados do transporte aéreo mundial, nota-se que esse modal é tido como ideal para realizar o transporte de cargas com alto valor agregado e de pessoas com uma fluidez e eficiência, fatores considerados um diferencial. Dados relacionados à qualidade de prestação dos serviços aéreos mostram que há um aumento de interesse pela utilização de seus serviços/produtos e pela inserção de novas mercadorias no meio, contribuindo para a evolução do setor e para o aumento da competitividade (KAUFMANN, 2009).

Segundo Oliveira (2009), o crescente número de passageiros no mercado doméstico tem experimentado grandes taxas de crescimento superiores ao dobro da taxa de crescimento da renda nacional. Entre os possíveis fatores casuais, estão a melhoria da distribuição de renda no Brasil e a diminuição do preço das tarifas aéreas, tornando o transporte aéreo acessível a um público consumidor antes afastado deste serviço.

Moura *et al.* (2021), no mesmo sentido, afirmam que a movimentação de passageiros e de cargas é “um reflexo tanto do bom atendimento, como de ofertas de voos a um baixo custo”, e ambos os fatores “despertam a competitividade e garantem a movimentação da economia”. Segundo a ANAC (2019), em 2018 foram registrados mais de 103 milhões de passageiros pagos transportados, apresentando variação positiva em relação ao mesmo mês do ano anterior de 3,3%.

Isso é confirmado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), que ressalta, além da eficiência e da agilidade, a constante preocupação com inserção de novas tecnologias e com a absorção de pessoal qualificado para mitigar erros, fazendo que a evolução do setor aéreo seja contínua e sem rupturas. Todo esse contexto contribui efetivamente para o desenvolvimento econômico das regiões atingidas pela atuação de seus serviços e, de efeito, para a economia nacional (CNT, 2015).

Segundo dados levantados pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL), além da movimentação de cargas, de mercadorias – especialmente nos últimos anos, com o fortalecimento do *e-commerce* – e de passageiros em geral, o alto fluxo de passageiros em viagens a turismo faz com que o setor aéreo contribua efetivamente para a geração de milhares de empregos no Brasil (ONTL, 2022).

Quando se analisa a relação entre indicadores econômicos e o transporte aéreo de passageiros, o indicador mais considerado é o PIB³, a soma de todos os bens e serviços finais produzidos em um determinado período. Diversos estudos contextualizam essa relação com o objetivo de estabelecer a correlação e a previsão de futuras demandas de passageiros (MARAZZO; SCHERRE; FERNANDES, 2010).

Contudo, Limani (2016 *apud* MOURA *et al.*, 2021) afirma que o PIB, apesar de essencial para o avanço da economia, nem sempre é o fator mais indicado para estabelecer a relação entre o sistema de transportes e o desenvolvimento econômico, sendo, antes de tudo, importante um planejamento integrado, além da atenção à infraestrutura, o que denota a importância de uma gestão eficiente em transportes aéreos.

³ As correlações entre o objeto central deste estudo (setor aéreo/linha aérea e setor de turismo), o PIB e suas contribuições para a economia são mais bem exploradas adiante, em seção própria.

Assim, o reflexo de indicadores econômicos, sobretudo os macroeconômicos, como o PIB; o aumento nas exportações; o crescimento do setor produtivo; o aumento da produtividade do trabalho; as alterações positivas nas ofertas de serviços das companhias aéreas (no caso do setor aéreo, entre outros, influem diretamente na correlação entre a economia e o sucesso nos serviços de transporte aéreo, uma vez que a “melhora dessas variáveis leva a maiores vendas e, portanto, a maiores fluxos de caixa”, resultando em índices favoráveis na cadeia produtiva (CELEBI; HÖNIG, 2019 *apud* MOURA *et al.*, 2021, p. 3).

Desse modo, de acordo com Marazzo, Scherre e Fernandes (2010), há uma significativa conexão bidirecional entre a economia e o transporte aéreo, sabendo-se que o crescimento contínuo da demanda de passageiros no transporte aéreo é uma consequência imediata no aumento da atividade econômica e social de um país. Os autores ainda defendem que a mudança do indicador econômico afeta diretamente na movimentação do transporte aéreo, o que novamente indica que o modal aéreo caminha de forma unificada com a economia do país, seja ele no transporte de cargas e de pessoas e no aumento da demanda do turismo nacional e internacional (MARAZZO; SCHERRE; FERNANDES, 2010).

3 AVIAÇÃO REGULAR E TURISMO NO BRASIL: UM PANORAMA EM NÚMEROS

O setor do transporte aéreo é abrangente, integrando distintas realidades empresariais, comerciais, turísticas, atividades estas que se complementam. Rodrigues (2014) salienta que esta indústria, assim como todos os seus nichos, por seu porte e características, é vital para o crescimento das economias locais, bem como para o desenvolvimento da sociedade.

Devido ao seu potencial de vetor de desenvolvimento econômico e promotor de integração nacional, o progresso da aviação se deu em ritmo acelerado em diversos países (CNT, 2015). A densa malha de ligações aéreas atualmente existentes propicia às regiões e aos países condições mais adequadas de expansão, à medida que “não só geram novos fluxos dos residentes que pretendam viajar para outros destinos como também podem aumentar a acessibilidade à região, cativando a procura internacional, novos investimentos e, acima de tudo, o desenvolvimento do setor do turismo.” (ALMEIDA, 2015, p. 6).

Com efeito, o transporte aéreo, por sua eficiência, rapidez e segurança, e por atingir localidades com dificuldades de acesso, demonstrando potencial flexibilidade, incentiva a busca de novos passageiros, novos mercados e novas tecnologias (GUIMARÃES *et al.*, 2019).

Nesse aspecto, pode-se avaliar que nas áreas de tecnologia da informação, eletrônica e comunicação, melhorias na eficiência tecnológica levam a modernos pacotes de automação que

permitem voos mais precisos, seguros e ágeis. Isso aumenta a disponibilidade do número de horas diárias das aeronaves e permite uma gestão de melhor utilização da frota, reduzindo os custos operacionais. O próprio uso de materiais compósitos tornou as aeronaves mais leves, reduzindo o seu consumo e somando esta economia ao pacote de vantagens de uma frota moderna. Assim, novos projetos aumentam eficiência das aeronaves, melhorando o seu desempenho, o que contribui assim para o gerenciamento das planilhas de custos das empresas (SCHAUFELE, 2000).

Por essas e outras razões já mencionadas neste estudo, o setor aéreo brasileiro, segundo Bielschowsky e Custodio (2011) *apud* Silva *et al.* (2021), é tido como um dos mais estratégicos setores da economia nacional, com capacidade de gerar milhares de empregos diretos e indiretos e contribuir significativamente para o turismo.

3.1 Transporte aéreo: um setor estratégico

O transporte aéreo é um dos setores da economia apontados como estratégicos, de acordo com análises governamentais setoriais. Isto porque o modal é considerado um verdadeiro “insumo produtivo” para diversas empresas, dado que grandes corporações levam em conta o deslocamento rápido de pessoal e cargas, responsáveis técnicos, pessoal administrativo entre outros, ao avaliarem a movimentação de seus produtos, serviços ou pessoal (CMAP, 2020).

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES, 2001) atesta essa característica estratégica do setor, pois contribui para a movimentação de pessoas e cargas dentro e fora do país, o que gera um impacto favorável na economia, auxilia a expansão da indústria do turismo, possibilita a atração de negócios e a arrecadação de impostos tributários, propiciando, ainda, a qualificação de pessoal e a oferta de novos postos de trabalho.

O transporte aéreo, assim, possui demanda derivada, pois seus usuários, ao utilizarem-no, o fazem como meio a atingir determinados objetivos e, desse modo, o deslocamento não deve ser considerado um bem ou serviço final. Isso significa que as companhias aéreas geralmente não podem influenciar diretamente a demanda por seus produtos, mas podem criar campanhas de *marketing* que respondam a uma demanda existente (CNT, 2015).

Desta forma, a demanda do transporte aéreo deverá continuar crescendo e pressionando as infraestruturas existentes. Entretanto, segundo o IPEA (2010), pontos sensíveis podem ser observados concomitantemente às vantagens propiciadas pelo setor, como a necessidade de atualização das frotas, o atendimento às alterações inerentes às políticas públicas, a

possibilidade de descontinuação de empresas que geram diminuição do faturamento e os casos de miopia de *marketing* (visão restrita em relação ao produto da empresa), entre outros.

Cabe anotar, ainda, que as empresas aéreas que integram este setor trabalham em um mercado extremamente competitivo (ICAO, 2013) e com isso é importante a companhia manter constante atenção nas perspectivas de crescimento e nas flexibilidades das estratégias adotadas. Deve-se também ter em mente que cada empresa possui uma realidade própria e que o setor é vulnerável a fatores externos, como o aumento do valor do combustível, crises econômicas, pandemias e guerras.

Helms (2010) complementa ao mencionar que as empresas aéreas precisam desenvolver suas estratégias de maneira cada vez mais eficaz, pois este mercado é um dos primeiros a serem atingidos pelas adversidades externas e um dos últimos a se recompor. Esse aspecto cíclico do setor, que alterna momentos de alta rentabilidade e períodos de forte recessão diante das variáveis externas, deve evoluir no plano de negócio para que as empresas se mantenham em um ambiente competitivo. Pereira (2012, p. 2) reforça essa ideia, sustentando: “o bom gerenciamento das empresas faz com que essas variáveis sejam amenizadas e assim contribui para a estabilidade em fatores de crise.”

3.2 Setor de turismo e aviação regular: uma discussão sobre a contribuição para o fomento do PIB e da economia

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2023), o PIB⁴ consiste no somatório de todos os bens e serviços finais produzidos por um país, estado ou cidade, calculado geralmente em um ano e com a moeda corrente adotada pelo país. Vale acrescentar, segundo a mesma fonte, que o PIB não representa o total da riqueza de uma nação, tratando-se sim de um indicador de fluxo de novos bens e serviços finais produzidos durante um ano e, caso um país não tenha produção nesse período, o seu PIB será nulo.

Desse modo, o PIB é um indicador síntese de uma economia que ajuda a compreender um país em termos econômicos, no entanto, não expressa fatores como distribuição de renda, qualidade de vida, educação e saúde (IBGE, 2023). Nesta linha, é possível que um país tenha um PIB ou mesmo um PIB *per capita*⁵ muito grande, mas essa produção fique concentrada em uma pequena parcela da população e, como resultado, a situação econômica e social da maior

⁴ Em inglês, *Gross Domestic Product* (GDP).

⁵ Divisão do PIB pelo número de habitantes. O PIB *per capita* mede quanto do PIB caberia a cada indivíduo de um país se todos recebessem partes iguais, entre outros estudos (IBGE, 2023).

parte das pessoas desse país seja ruim (desigualdade). Por outro lado, há países que possuem PIB e PIB *per capita* mais moderados e não figuram entre as maiores economias do mundo, mas oferecem uma qualidade de vida melhor para os seus habitantes. À vista disso, o PIB e seu subíndice não são suficientes para, isoladamente, retratar a situação socioeconômica de uma nação (CORACCINI, 2021).

O exposto reforça que o PIB é utilizado, em termos gerais, como um indicador econômico, isto é, seu uso está associado aos setores econômicos de um país. O Portal da Indústria (2022) destaca que no Brasil são desenvolvidos negócios nos setores primário, secundário e terciário⁶, sendo o último o maior ramo econômico do país, responsável por mais da metade do PIB e pela geração de 75% dos empregos nacionais.

O setor terciário (ou de serviços) compreende as atividades de comércio e serviços, como os transportes, a educação, a saúde, a assistência técnica, o entretenimento, entre outras, tendo como componentes o turismo e a hotelaria; restaurantes; hospitais; serviços bancários e de consultoria; corretagem de imóveis e serviços públicos. Assim, este setor destina-se a negócios e a consumidores finais e é caracterizado “como bens intangíveis, precívalis e incontáveis, nos quais as prioridades são a interação entre pessoas e a satisfação das necessidades da demanda, ou seja, dos clientes.” (PMF, 2009, p. 11).

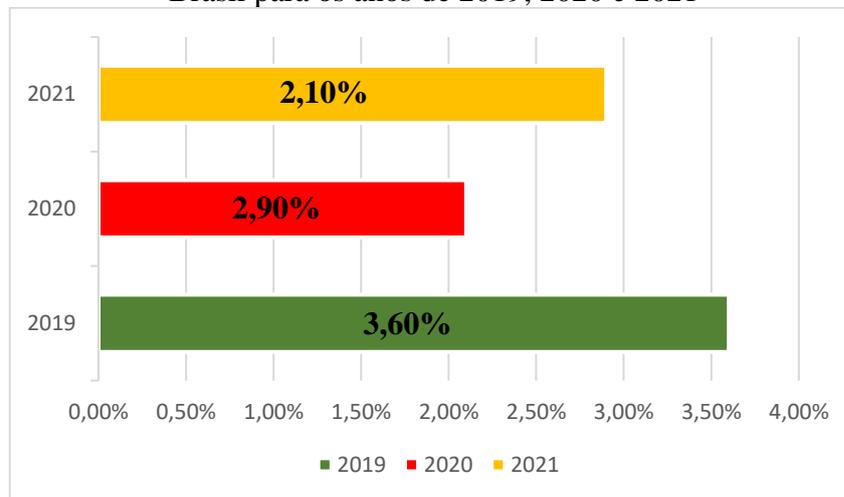
Com base nesse contexto, identifica-se a estreita relação entre os serviços de transporte com o setor de turismo. De acordo com a Prefeitura Municipal de Florianópolis (2009), a atividade turística é formada por elos que prestam diferentes serviços, entre os quais a qualidade se destaca, consistindo na capacidade de entrega de um produto único e completo para ser consumido pelo turista. A mesma fonte considera que são elos da atividade turística os transportes, as hospedagens, a alimentação, os serviços e a comercialização que impulsionam a atração pelo serviço ofertado.

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2014) as Atividades Características do Turismo (ACTs) são em número de oito que representam a maior parte dos gastos dos turistas: alojamento; alimentação; transporte aéreo; transporte terrestre; transporte aquaviário; agências de viagem; aluguel de transporte; e cultura e lazer.

As ACTs, podem ser analisadas em valores participativos do PIB. A esse respeito, a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR, 2022) estimou a participação das ACTs no PIB nacional para os anos de 2019, 2020 e 2021. O resultado pode ser verificado no Gráfico 1 a seguir:

⁶ Setor primário: agricultura, pecuária e extrativismo. Setor secundário: indústria. Setor terciário: comércio e serviços (PORTAL DA INDÚSTRIA, 2022).

Gráfico 1 – Impactos econômicos do conjunto das Atividades Características do Turismo no Brasil para os anos de 2019, 2020 e 2021



Fonte: elaborado pelos autores (2023) com base nos dados da ABEAR (2022).

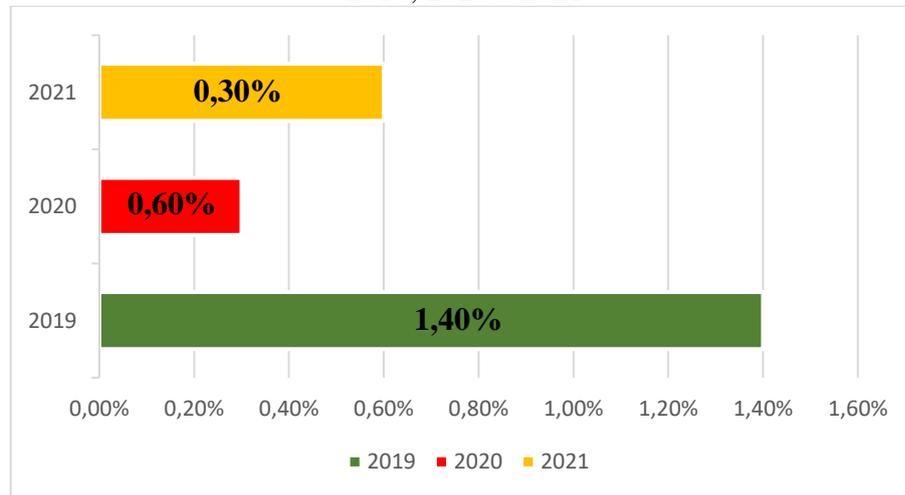
Observa-se pelo Gráfico 1 que em 2019 as ACTs corresponderam a 3,6% do PIB nacional e isto representou um valor adicionado bruto de 258,5 bilhões de reais. Já no ano de 2020, período pandêmico, houve um decréscimo, e elas passaram a representar cerca de 2,1% do PIB, o que se traduz em cerca de 152,6 bilhões de reais. Já em 2021, com a leve retomada das atividades do setor, as ACTs participaram com 2,9% do PIB, correspondendo a 249,1 bilhões de reais (ABEAR, 2022).

Quanto ao ano 2022, houve, conforme dados da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FECOMERCIOSP, 2023), uma sensível recuperação para o turismo brasileiro, que cresceu 28% entre janeiro e dezembro. O faturamento do setor chegou aos R\$ 208 bilhões no período, R\$ 45,4 bilhões a mais quando comparado a 2021. Ainda segundo a Federação, todas as ACTs que compõem o setor registraram alta tanto na variação anual quanto no acumulado do ano, com especial destaque para transporte aéreo, que cresceu 65,2% em 2022, com um faturamento de R\$ 66,5 bilhões – R\$ 26,3 bilhões superior ao registrado no ano anterior. “O fim das restrições causadas pela Covid-19, o aumento da demanda e a maior quantidade de assentos ofertados propiciaram este crescimento”, além da inflação das passagens aéreas tiveram reajuste médio de 23,5% em 2022, impulsionada pela guerra na Ucrânia que fez disparar o custo do querosene de aviação (FECOMERCIOSP, 2023, s.p.).

Com efeito, o transporte aéreo regular/linhas aéreas, como uma das atividades do turismo, contribui com uma grande fatia para esses números expressivos do turismo, refletindo

importante participação⁷ no PIB nacional. A ABEAR traz os valores de 2019, 2020 e 2021, conforme se observa no Gráfico 2 a seguir:

Gráfico 2 – Impactos econômicos da atividade do transporte aéreo no Brasil para os anos de 2019, 2020 e 2021



Fonte: elaborado pelos autores (2023) com base nos dados da ABEAR (2022).

Conforme se verifica no Gráfico 2, é possível constatar que o impacto econômico do transporte aéreo para o ano de 2019 foi de 1,4%, participando do PIB nacional na ordem de 103,4 bilhões de reais. Porém, no ano de 2020, com a redução de 1,1% (impulsionada pela pandemia da Covid-19), participou com 0,3% do PIB, totalizando 21,2 bilhões de reais. Com o início da retomada das atividades em 2021, a participação do modal foi de 0,6%, correspondendo a 55,3 bilhões do PIB do Brasil.

Em complemento, dados da ANAC para o mês de fevereiro de 2023 apontam que o número foi positivo em relação a fevereiro de 2022, trazendo um incremento de 18,2%. Ainda assim, o aumento no transporte de passageiros⁸ ainda não atingiu a marca do período anterior à

⁷ Essa correlação entre o crescimento do PIB e a demanda dos serviços de transporte aéreo é expressa em “passageiros-quilômetro transportados”. Em virtude disso, há projeções de variáveis endógenas ao transporte aéreo, particularmente no que se refere aos *yield*. Neste caso, há também que se atentar para os cenários econômicos, sociais e análises recentes, além dos parâmetros legais e estratégias governamentais que devem estar em sintonia com as diretrizes da regulação (BARAT, 2007). *Yield* é um termo de língua inglesa que significa rendimento; expresso em percentuais, é um indicador do retorno que um investimento oferece durante um determinado período (WARREN MAGAZINE).

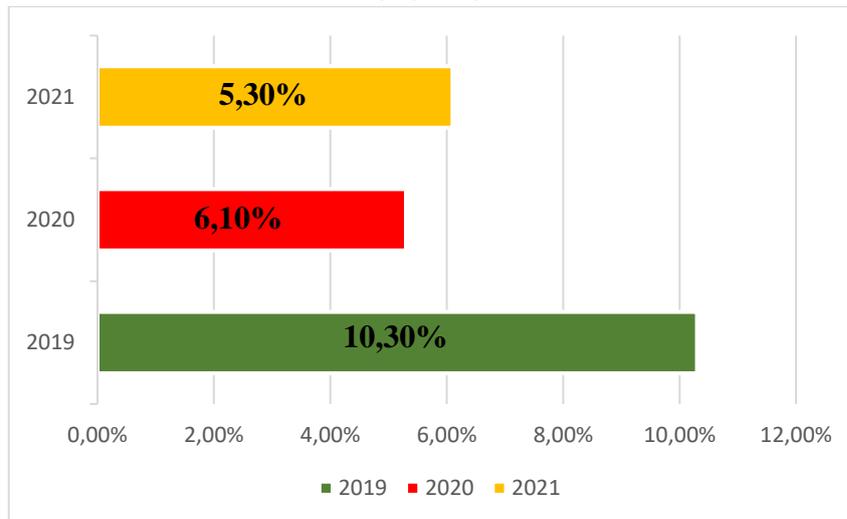
⁸ A demanda foi medida pela ANAC tendo como referência os elementos *Revenue Passenger-Kilometers* (RPK) e *Available Seat-Kilometers* (ASK), que permitem uma análise e uma leitura comparativa dos dados trabalhados pelas organizações ligadas a esta indústria de serviços (ANAC, 2023).

pandemia de Covid-19⁹, mais especificamente de fevereiro de 2019, estando, porém, a caminho disso¹⁰ (ANAC, 2023).

Como constatado pelos Gráficos 1 e 2 e pelos dados da ANAC, tanto as ACTs quanto o transporte aéreo regular, que as compõe, são participativos do PIB brasileiro e, de efeito, essa constatação também abrange o cenário mundial. Nesse sentido, anualmente a *World Travel & Tourism Council* (WTTC), juntamente com a *Oxford Economics*, produzem relatórios voltados ao impacto das atividades do turismo sobre a economia mundial, documentos estes que enfatizam a importância do setor na geração de empregos e na sua contribuição para o PIB global (ABEAR, 2022).

Diante essa realidade, a WTTC divulgou em 2022 os dados referentes à contribuição das atividades de turismo e viagens para o PIB e para o setor de empregabilidade mundiais, considerando os países G20¹¹. Os resultados sobre o PIB podem ser observados no Gráfico 3 a seguir:

Gráfico 3 – Impactos econômicos globais do turismo e de viagens do grupo G20 em 2019, 2020 e 2021



Fonte: elaborado pelos autores (2023) com base nos dados de WTTC (2022).

⁹ A pandemia de Covid-19 foi declarada pela OMS, em 30 de janeiro de 2020, como “Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII) – o mais alto nível de alerta da Organização, conforme previsto no Regulamento Sanitário Internacional. Essa decisão buscou aprimorar a coordenação, a cooperação e a solidariedade global para interromper a propagação do vírus.” (OPAS, s.d).

¹⁰ Nesse sentido, o Ministério do Turismo (2022) afirma que o país ganhou, nos últimos meses de 2022, “dezenas de novas rotas para destinos que foram reativados e para os que, até então, estavam sem atividade comercial no país.

¹¹ O Grupo dos Vinte (G20) é o principal fórum de cooperação econômico internacional. Desempenha um papel importante na formação e fortalecimento da arquitetura e governança globais nas principais questões econômicas internacionais. É composto por 19 países e a União Europeia, cujos membros representam cerca de 85% do PIB global, mais de 75% do comércio global e cerca de dois terços da população mundial (G20, 2022).

De acordo com o Gráfico 3, em 2019 o setor de turismo e viagens participou em 10,30% do PIB global (considerando os países do G20 e a Espanha). Já em 2020, com a retração provocada pela pandemia de Covid-19, o valor caiu para 5,30%, e em 2021 a retomada do setor permitiu alavancar 6,1% do PIB mundial (WTTC, 2022).

Além disso, a participação econômica em termos de emprego fica evidente quando a WTTC (2022) aponta que em 2019 o setor contribuiu para 333 milhões de posições de trabalho. Isto significa que a cada 10 trabalhadores empregados, um pertence ao setor de turismo e viagens. Já em 2020, o mesmo setor apresentava 271 milhões de empregos, redução que naturalmente se deu, como já explicado, em virtude da pandemia. No ano de 2021, esse número subiu para 289 milhões.

Seguindo essa tendência, o cenário nacional também absorve mão de obra advinda do setor de turismo. A distribuição de empregos relacionados às ACTs e ao modal aéreo no Brasil para os três anos citados está disposta na Tabela 1:

Tabela 1 – Empregos relacionados às ACTs e à atividade do transporte aéreo regular no Brasil em 2019, 2020 e 2021

Empregos referentes às atividades características do turismo no Brasil			
Ano	Empregos:	% Correspondente:	Salários Correspondentes:
2019	4,0 milhões	4,4% do Brasil	114,6 bilhões de reais
2020	2,4 milhões	2,8% do Brasil	73,1 bilhões de reais
2021	3,5 milhões	3,7% do Brasil	115,7 bilhões de reais
Empregos referentes às atividades do transporte aéreo no Brasil			
2019	1,459 milhão	1,6% do Brasil	42,9 bilhões de reais
2020	401 mil	0,5% do Brasil	13 bilhões de reais
2021	724,9 mil	0,8% do Brasil	24,9 bilhões de reais

Fonte: elaborada pelos autores (2023) com base nos dados de ABEAR (2022).

Conforme exposto na Tabela 1, o conjunto das ACTs foi responsável em 2019 por gerar quatro milhões de empregos no Brasil, o que correspondeu a 4,4% do total de empregos no país, repercutindo no valor de salários (somando todos) na ordem de 114,6 bilhões de reais. Também é possível verificar o impacto econômico com as quedas de emprego e de montante salarial no ano de 2020. O início da recuperação de empregos e salários no setor foi observado em 2021.

Do mesmo modo, a tabela evidencia a distribuição de empregos e salários da atividade do transporte aéreo no Brasil, que gerou 1,459 milhão de empregos nacionais, representando cerca de 1,6% do total brasileiro no ano de 2019. Além disso, a atividade contribuiu com o

montante salarial de 42,9 bilhões de reais. Houve uma queda em 2020, motivada pela pandemia, porém, esse número voltou a crescer em 2021. Assim, o transporte aéreo regular no Brasil absorveu em 2021 cerca de 724,9 mil empregos, representando 0,8% do total nacional e contribuindo para 24,9 bilhões de reais em termos salariais.

Do exposto, fica evidente que o transporte aéreo regular, componente das ACTs, contribui para o PIB e para a geração de empregos, apesar de pontualmente passar por condições que provocam a redução de suas atividades, como particularmente ocorreu na pandemia de Covid-19, e mostram-se influenciadoras de resultados negativos, haja vista os comparativos de 2020.

Esse cenário é confirmado pela Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), que afirma ter o transporte aéreo regular, além da sua missão de promover a integração nacional, uma contribuição fundamental para o desenvolvimento econômico do país e para o crescimento do próprio setor da aviação como um todo (ABEAR, 2020).

Desse modo, o transporte aéreo e o turismo são responsáveis por movimentar em parte a economia de um país, mas também sofrem de forma significativa quando há quedas nas viagens do setor.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo buscou explicitar os principais aspectos que fomentam o crescimento do setor aéreo somado ao setor de turismo, além de abordar a contribuição de ambos para a participação do PIB.

A pesquisa evidenciou, inicialmente, que a intervenção do Estado na implementação do transporte aéreo regular no país por meio da regulação do setor foi no sentido de impor uma política restritiva, e, somente após o estabelecimento de uma política de incentivos, deu-se uma nova fase de desenvolvimento do setor, com a criação e operação de novas linhas aéreas. Por certo, algumas empresas não se identificaram com as oportunidades de mercado, o que contribuiu para o seu fechamento.

Demonstrou-se ainda que o transporte aéreo regular é um setor ‘estratégico’ e que a crescente movimentação de pessoas e cargas faz com que o setor atraia novos investimentos. Nota-se com o aumento da atividade aérea a geração de novos empregos e o aquecimento do turismo, além do incremento do transporte de cargas e de mercadorias pelas companhias aéreas, especialmente no âmbito do *e-commerce*, contribuição importante para a economia nacional.

Todo esse cenário faz com que o consumo das companhias aéreas e de suas cadeias de suprimento sejam responsáveis por US\$ 12,3 bilhões ou 1,1% do PIB brasileiro. Esse fluxo econômico, estimulado por relações eficientes, influencia no investimento estrangeiro direto, o que cria ativos produtivos capazes de gerar fluxo no PIB.

Da análise de dados recentes da ANAC e da FECOMERCIO (SP), foi possível constatar que a demanda do transporte aéreo vem sendo retomada, caminhando para os patamares pré-pandemia.

Espera-se que este estudo possa colaborar para uma melhor percepção da importância do setor aéreo no contexto da economia do país, com vistas ao permanente estímulo do modal. Sugere-se, nesse sentido, que medidas estratégicas para o aumento da demanda e da oferta do transporte aéreo regular de passageiros sejam aprofundadas e adotadas, de modo que o acesso a esse segmento seja cada vez mais possível, contribuindo, ainda mais, para o aumento do PIB nacional.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, C. R. Transporte Aéreo, acessibilidade e turismo – Importância para o desenvolvimento de procura turística. 2015. GREI/Grupo de Estudos Interdisciplinares Giordano Bruno. Faro (Portugal), **Cadernos do GREI**, n.º 29, maio 2015.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Diretrizes para a qualidade regulatória diretrizes para a qualidade regulatória**. 2017. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2017/41-1/anexo-i-diretrizes-para-a-qualidade-regulatoria-da-anac>>. Acesso em: 15 mai. 2023.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Mais de 103 milhões de passageiros foram transportados em 2018 por empresas brasileiras**. Notícias. 2019. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2019/mais-de-103-milhoes-de-passageiros-foram-transportados-em-2018-por-empresas-brasileira>>. Acesso em: 15 abr. 2023.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Número de passageiros aéreo no Brasil foi de 6,6 milhões em fevereiro**. 2023. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2023/numero-de-passageiros-aereo-no-brasil-foi-6-6-milhoes-em-fevereiro>>. Acesso em: 5 abr. 2023.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS (ABEAR). **Aviação comercial brasileira contribuiu com 1,4% do PIB Nacional em 2019**. 2020. Disponível em: <<https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/aviacao-comercial-brasileira-contribuiu-com-14-do-pib-nacional-em-2019/>>. Acesso em: 11 abr. 2023.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS (ABEAR). **Panorama 2021: o setor aéreo em dados e análise**. São Paulo: ABEAR, 2022.

BAPTISTA, D. M. T. **O debate sobre o uso de técnicas qualitativas e quantitativas de pesquisa**. São Paulo: Veras, 1999.

BARAT, J. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico**. São Paulo: CLA Editora, 2007, v. 4.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (BNDES). Aspectos de competitividade do setor aéreo. **Informe Infra-estrutura**, Brasília, v. 1, n. 42, p. 1-8, mar. 2001.

BIELSCHOWSKY, P.; CUSTÓDIO, M. D. C. A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro. Revista Eletrônica Novo Enfoque, 13(13), 72-93, 2011. *In*: SILVA, A. B.; ALVES, M. R.; CRUZ, C. F.; COSTA, T. A. **Análise econômico-financeira das empresas do Setor Aéreo Nacional frente aos desafios da Pandemia do Novo Coronavírus**. 21° USP International Conference In Accounting, 2021.

BRASIL. **Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005**. Dispõe sobre Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm. Acesso em: 29 maio 2023.

CALADO, L. **A evolução da aviação civil, no Brasil**. 2019. < <https://leandrocalado.jusbrasil.com.br/artigos/667170522/a-evolucao-do-transporte-aereo-no-brasil>>. Acesso em: 23 fev. 2023.

CELEBI, K.; HÖNIG, M. The impact of macroeconomic factors on the German stock market: evidence for the crisis, pre- and post-crisis periods. International Journal of Financial Studies, 7(2), 1-13, 2019. *In*: MOURA, I. R.; COSTA, L. H. G.; SANTOS, E. M.; PINTO, E. M. C.; VIANA, H. R. G. **Impacto de fatores macroeconômicos na movimentação de passageiros no transporte aéreo**. 9º Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável. Pequenas cidades, grandes desafios, múltiplas oportunidades. Pluris. Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2021.

CONSELHO DE MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS (CMAP). **Relatório do sistema de controle do espaço aéreo (SISCEAB)**. 2020. Disponível em: < https://www.gov.br/economia/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/conselhos-e-orgaos-colegiados/cmap/politicas/2020/gastos-diretos/relatorio_avaliacao-cmag-2020-sisceab.pdf>. Acesso em: 7 abr. 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES (CNT). **Transporte e Economia – Transporte aéreo de passageiros**. Brasília: CNT, 2015. Disponível em: <https://cnt.org.br/transporte-economia-transporte-aereo-passageiros>. Acesso em: 15 maio 2023.

CORACCINI, R. **PIB: o que é, como é medido e quais fatores contribuem para seu crescimento**. 2021. Disponível em <[https://www.cnnbrasil.com.br/economia/pib-o-que-e-como-e-medido-e-quais-fatores-contribuem-para-seu-crescimento/#:~:text=O%20Produto%20Interno%20Bruto%20\(PIB,%C3%A9%20calculado%20na%20moeda%20local](https://www.cnnbrasil.com.br/economia/pib-o-que-e-como-e-medido-e-quais-fatores-contribuem-para-seu-crescimento/#:~:text=O%20Produto%20Interno%20Bruto%20(PIB,%C3%A9%20calculado%20na%20moeda%20local)> Acesso em: 10 maio 2023.

FEDERAÇÃO DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO DO ESTADO DE SÃO PAULO (FECOMERCIOSP). **Turismo brasileiro cresce 28% em 2022**. 2023.

Disponível em: < <https://www.fecomercio.com.br/noticia/turismo-brasileiro-cresce-28-em-2022#:~:text=O%20ano%20de%202022%20foi,mais%20quando%20comparado%20a%2021>>. Acesso em: 15 maio 2023.

GUIMARÃES, A. K. A. O.; VIEIRA, J. M.; CARRIJO, K. C. S.; CARRIJO, S. A. **O transporte aéreo e suas áreas de atuação**. 2019. Disponível em:

<<https://publicacoes.unifimes.edu.br/index.php/coloquio/article/view/839/826>>. Acesso em: 26 abr. 2023.

G20. **Sobre o G20**. 2022. Disponível em: <https://www.g20.org/pt/about-g20/> Acesso em: 23 maio 2023.

HELMS, H. **O panorama da aviação nacional de 1986 a 2006 e a quebra da VARIG**.

Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC/RS), 2010.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Panorama e perspectivas para o transporte aéreo no Brasil e no mundo**. Série eixos do desenvolvimento, n. 54.

Brasília: Ipea, 2010.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Perfil da mão de obra do turismo no Brasil nas atividades características do turismo em ocupações**. Brasília: Ipea, 2014.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO). **Safety report**. 2013.

Disponível em: https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO_2013-Safety-Report_FINAL.pdf. Acesso em: 15 mai. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **O que é o PIB**.

2023. Disponível em:

KAUFMANN, G. O. **Transporte aéreo de carga: análise do setor e das tecnologias utilizadas**. 2009. 84 f. TCC (Graduação) – Curso de Administração, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

LIMANI, Y. Applied relationship between transport and economy. IFAC-Papers On Line, 49(29) 123–128, 2016. *In*: MOURA, I. R.; COSTA, L. H. G.; SANTOS, E. M.; PINTO, E. M. C.; VIANA, H. R. G. **Impacto de fatores macroeconômicos na movimentação de passageiros no transporte aéreo**. 9º Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável. Pequenas cidades, grandes desafios, múltiplas oportunidades. Pluris. Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2021.

LOVADINE, D. Análise econométrica estrutural da conduta competitiva: estudo de caso do transporte aéreo pós-liberalização. **Revista de literatura dos transportes** v. 3, n. 1, p. 7-39, 2009.

MALAGUTTI, A. O. **Evolução da aviação civil no Brasil: estudo de consultoria legislativa da câmara dos deputados – Área XVII. Segurança e defesa nacional**, 2001, 7 p.

MARAZZO, M.; SCHERRE R.; FERNANDES, E. Air transport demand and economic growth in Brazil: a time series analysis. **Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review**, 46, 261-269, 2010.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Retomada de setor aéreo traz novos voos para o Brasil**. 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/retomada-de-setor-aereo-traz-novos-voos-para-o-brasil>>. Acesso em: 7 abr. 2023.

MONTEIRO R. F. **Aviação: construindo sua história**. 1. ed. Goiânia: UCG, 2002.

MOURA, I. R.; COSTA, L. H. G.; SANTOS, E. M.; PINTO, E. M. C.; VIANA, H. R. G. **Impacto de fatores macroeconômicos na movimentação de passageiros no transporte aéreo**. 9º Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável. Pequenas cidades, grandes desafios, múltiplas oportunidades. Pluris. Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2021.

OLIVEIRA, A. V. M. **Performance dos regulados e eficácia do regulador: uma avaliação das políticas regulatórias do transporte aéreo e dos desafios para o futuro**. Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR). São José dos Campos, 2005.

OLIVEIRA, A. V. M. **Reforma regulatória e bem-estar no transporte aéreo brasileiro: e se a flexibilização dos anos 1990 não tivessem ocorrido? – 3º lugar no Prêmio SEAE de Monografias em Defesa da Concorrência em Regulação Econômica**. Brasília, DF 2006.

OLIVEIRA, A. V. M. **Estudos dos determinantes de preços das companhias aéreas no mercado doméstico**. Rio de Janeiro: ANAC, 2009.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA (ONTL). **Boletim de logística a importância do transporte aéreo para o Brasil**. 2022. Disponível em: <<https://ontl.epl.gov.br/wp-content/uploads/2022/02/Setor-Aereo-Brasileiro-v3.pdf>>. Acesso em: 26 abr. 2023.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DE SAÚDE (OPAS). **Histórico da pandemia de Covid-19**. [s.d]. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid-19>. Acesso em: 15 maio 2023.

PEREIRA, A. P. C. Transporte aéreo regional no estado de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2010.

PEREIRA, A. P. C. **Dinâmica empresarial no setor de transporte aéreo brasileiro: criando e sustentando estratégias competitivas**. 2012. XII Colóquio Internacional de Geocrítica. Disponível em: <https://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas/13-A-Camilo.pdf>. Acesso em: 1 abr. 2023.

PINTO, A. Turismo e setor aéreo impulsionam economia brasileira: Brasil que voa. **Estúdio Folha**. 2018. Disponível em: <<https://estudio.folha.uol.com.br/brasil-que-voa/2018/10/1982870-aviacao-motor-da-economia.shtml>>. Acesso em: 26 abr. 2023.

PORTAL DA INDÚSTRIA. **Entenda a economia do Brasil, seu contexto, atualidades e perspectiva.** 2022. Disponível em: <<https://www.portaldaindustria.com.br/industria-de-a-z/economia/>>. Acesso em: 5 maio 2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS (PMF). **Noções básicas do turismo.** 2009. Disponível em: <http://portal.pmf.sc.gov.br/arquivos/documentos/pdf/11_11_2009_12.49.07.432d004c9d8ab2ee89f865e5710b8bd7.pdf> Acesso em: 5 maio 2023.

RIBEIRO, P. C. C.; FERREIRA, K.A. **Logística e transportes: uma discussão sobre os modais de transporte e o panorama brasileiro.** Ouro Preto, MG. 2002.

RODRIGUES, L. **Os novos desafios dos aeroportos do século XXI: o caso do aeroporto de Faro.** 2014. 150 p. Dissertação (Mestrado em Marketing) – Faculdade de Economia. Universidade do Algarve, Portugal. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10400.1/7981>>. Acesso em: 4 mar. 2023.

SALGADO, L. H.; OLIVEIRA, A. V. M. **A reforma regulatória da década de 1990 no transporte aéreo brasileiro.** REDIP/PNUD/Ipea, 2006.

SCHAUFELE, R. D. **The elements of aircraft preliminary design.** Santa Ana, Califórnia: Aries, 2000.

WARREN MAGAZINE. **O que é Yield.** 2020. Disponível em: <<https://warren.com.br/magazine/o-que-e-yield/>>. Acesso em: 10 maio 2023.

WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL (WTTC). **Travel & Tourism: economic impact 2022.** 2022. Disponível em: <<https://wttc.org/Portals/0/Documents/EIR/EIR2022-global-infographic-2pager-080622.pdf?ver=2022-06-14-183513-303>>. Acesso em: 10 maio 2023.

Contato: (62) 99131.6923
E-mail: gabrieldutraguimaraes@gmail.com