

RESENHA

Transporte Aéreo: Economia e Políticas Públicas

Alessandro Oliveira

Pezco Editora, São Paulo, 2009

Conforme alerta o Sr. Ronaldo Seroa da Motta, diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), na apresentação do livro, a Indústria de transporte aéreo de passageiros se caracterizou pelo grande crescimento nos últimos anos. Os impulsos para este cenário, dentre outros, advêm da entrada de novos participantes, transformações tecnológicas, mudanças na estrutura de capital das empresas aéreas, modificações nas relações entre os participantes e alterações na regulação.

Considerando isso, as contribuições para as interpretações do setor, do ponto de vista econômico, ganham em importância, a obra do Alessandro Oliveira facilita a capilarização das pesquisas neste importante setor econômico. O autor foi um dos responsáveis por lançar, ou reativar, o Núcleo de Economia dos Transportes, Antitruste e Regulação (NECTAR) do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA).

Contando com cinco capítulos, o trabalho apresenta no primeiro uma radiografia setorial da aviação, dentre outras informações que dão a dimensão da importância da Indústria, informa que a soma receitas das companhias aéreas representam aproximadamente 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, ou 12,5% das receitas de todas as modalidades de transportes (p.33). Com uma mistura de linguagem, terminologia e explicações própria das literaturas econômica e da aviação, são apresentados elementos fundamentais para interpretar o funcionamento setorial, como exemplo, o impacto da valorização cambial na estrutura de custo (p. 53) e a baixa elasticidade preço-demanda, figura 15 (p. 56).

A oferta de assentos-quilômetros disponíveis (ASK) é fortemente impactada pela briga intra-Indústria e pela regulação setorial, este o tema do segundo capítulo, sintetizado na figura 27 (p.81). Incorporados aos recentes choques exógenos de custos acabaram levando a ANAC a se preocupar com a saúde econômica-financeira das operadoras.

A infraestrutura é a incógnita setorial, na apresentação do desempenho nos mercados aéreos, terceiro capítulo, mostra-se que as mudanças levaram a um aumento de companhias nos anos 1990, mas “este acréscimo não se traduziu em uma maior participação de mercado que possa ser considerada relevante” (p.127). Na realidade tínhamos um mercado com três dominantes:

VARIG, VASP e Transbrasil (1970 a 1980), passaram para quatro: VARIG, TAM, VASP e Transbrasil (1980-2000), com duas últimas em franca decadência, sobretudo após a mudança do regime cambial de 1999. Para chegarmos após o processo de abertura em um duopólio entre TAM e GOL, que hoje representa aproximadamente 90% do mercado nacional, temos um número maior de pequenas empresas trabalhando com nichos de mercado, sem capacidade aparente de competir nacionalmente.

O quarto capítulo apresenta três estudos de caso desenvolvidos no âmbito do NECTAR, o primeiro volta ao tema da relevância da infraestrutura, utilizando pesquisa direcionada ao turismo apontando os benefícios de um hotel como gerador de demanda. No segundo demonstra-se com preocupação que o número de aeroportos e cidades servidas por serviços aéreos regulares vem caindo após o período de liberalização iniciada no início dos anos de 1990, a queda é endossada, conforme vimos anteriormente, pelo aumento do tamanho médio das aeronaves e pela concentração do mercado entre as duas principais companhias.

O terceiro estudo versa sobre a precificação das tarifas aéreas, a possibilidade das duas companhias dominantes serem concorrentes existe, o estudo aponta inclusive que a Gol quando entrou com modelo “*Low Cost, Low Fare*”, ou Baixo Custo, Baixa Tarifa, reduziu as tarifas e beneficiou os consumidores, porém ultimamente abandonou a baixa tarifa, sem deixar o modelo de baixo custo, coloca-se em questão se esta situação está relacionada ao choque de custo ou a estrutura atual de mercado.

A última seção é destinada aos dez princípios que devem balizar as políticas públicas setoriais, de maneira sucinta podem ser expressos nos comentários de conter a ânsia reformista e reduzir o poder de *lobby* das empresas (p.177), protegendo os passageiros, garantindo o acesso de novos participantes e com ações coordenadas dos diferentes órgãos responsáveis pelo setor, evitando ser capturado pelos interesses das companhias.

Podemos apontar como pontos passíveis de melhorias a ligação explícita de temas da aviação e da economia apresentados de maneira separada, uma vez que o livro também é dirigido a leigos, este cuidado facilitaria interpretar as inferências do autor, exemplo das figuras 01 (p.28) e 06 (p.41), que estão relacionadas ao descompasso do tamanho médio das aeronaves operadas no mercado doméstico e internacional e o crescimento desproporcional da oferta de assentos quando comparada ao crescimento da demanda.

Adicionalmente, o primeiro dos estudos apresentados no quarto capítulo mereceria um melhor tratamento para que a inserção ficasse alinhada ao restante do conteúdo, os outros dois estudos mereceriam aprofundamento, quiçá poderiam se transformar em capítulos de uma nova edição. Finalmente, como sugestão, o tema infraestrutura aeroportuária, destacada algumas vezes como ponto frágil do atual modelo competitivo, deveria ser explorado em uma seção isolada.

O autor descreve no prefácio a intenção de que seu livro seja fácil e acessível, objetivos alcançados indiscutivelmente, assim, além do público curioso por entender o setor, o livro é altamente recomendado para aqueles interessados em estudar organização industrial, e, sem dúvidas para todos que acompanham direta ou indiretamente o setor aéreo.

Julio Cesar Cuter

Professor do Centro Universitário SENAC-SP. E-mail:julio.ccuter@sp.senac.br