

Aviação Regional Precisa de Aeroportos



As dificuldades na infraestrutura aeroportuária brasileira são ainda mais evidentes no mercado regional. Mas mudanças estão à vista. O governo está preocupado com a questão e tem nas mãos um documento que analisa bem as necessidades do setor.

Por: Solange Galante



A aviação regional brasileira sempre esteve em transformação. Nesse cenário há empresas que crescem e também aquelas que deixam o mercado, sendo substituídas por outras, que podem ou não ter o mesmo destino. No ano passado, o Brasil assistiu ao desaparecimento da Noar e da Puma Air e duas outras empresas pararam de voar, a princípio temporariamente: Sol e Meta. Já a Pantanal foi absorvida por completo pela TAM.

Nesta pesquisa realizada anualmente por *Flap Internacional*, é curioso comprovar, mais uma vez, como principalmente as companhias de menor porte dependem diretamente da infraestrutura aeroportuária para crescer ou mesmo para sobreviver. A última empresa a ser derrubada por esse problema foi a Abaeté Linhas Aéreas, que até o final de fevereiro passado era ainda a única regional com sede na

a região sul, alcançando também o sudeste.

Preocupada com a questão dos aeroportos, a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Aéreo Regional (Abetar) publicou há pouco menos de um ano um amplo estudo para adequação da infraestrutura aeroportuária nas regiões de interesse turístico no Brasil. O estudo está agora servindo de norte para o Legislativo brasileiro, por meio da Subcomissão de Aviação Civil, criada em 2011 e ligada à Comissão de Infraestrutura do Senado Federal. Com origens nos debates de um painel composto por diretores de empresas aéreas, especialistas e dirigentes de associações relacionadas ao setor de aviação regional e de turismo, o documento apresentou um universo de 174 localidades definidas como de potencial para desenvolvimento de uma rede de aeroportos de interesse turístico. Na

primeira etapa do levantamento sobre os aeroportos dessas localidades foram colhidas informações baseadas em sete indicadores iniciais relacionados às condições dos municípios/aeroportos de estudo e agrupados em quatro fatores: desenvolvimento social, porte do município, infraestrutura e turismo. O mesmo painel definiu as principais "aeronaues críticas de projeto", usadas como referência para operação nessas localidades e para o planejamento dos próximos cinco anos: a família Embraer 170/175/190/195 e os ATR 42/72, que já vêm sendo adotadas por várias regionais no Brasil.

O documento traz um diagnóstico claro da infraestrutura existente e necessidades para o pleno desenvolvimento dos aeroportos em questão para o período compreendido entre 2011 e 2015. Analisando-se o movimento de passageiros de uma seleção de aeroportos com movimento regular de aviação comercial, seleção esta divulgada pelas autoridades de aviação brasileiras, desenvolveu-se um modelo econométrico, isto é, aplicando matemática e estatística às características socioeconômicas para hierarquizar e estimar o potencial de demanda nas citadas 174 localidades. Finalmente, em função do movimento e das características físicas dos aeroportos de estudo, assim como das aeronaves críticas de projeto, foi desenvolvido um levantamento das necessidades de expansão de cada um daqueles aeroportos, seja em termos de infraestrutura aeroportuária ou de equipamentos de apoio à operação. Baseada nesse estudo, a Secretaria da Aviação Civil (SAC), por exemplo, fez um complemento dessa pesquisa, que apresentará em breve em reunião em Brasília.



A importância da aviação regional para o País

Especialistas da aviação civil frequentemente defendem o papel fundamental que o transporte aéreo regional tem no desenvolvimento econômico de qualquer país ou região, especialmente em países ou blocos continentais como o Brasil, que dependem da integração entre as regiões para garantir um desenvolvimento econômico sustentável e equânime. "Além das necessidades de integração e desenvolvimento econômico, é intuitivo pensar em uma relação intrínseca entre transporte aéreo e turismo, já que a maior parte das viagens feitas com esse propósito, principalmente no Brasil em função de suas dimensões territoriais, é desenvolvida pelo modal aéreo", afirma Guilherme Lohmann Palhares, engenheiro civil e mestre em Ciências em Engenharia de Transportes pela Coppe/UFRJ.

A companhia aérea fundada em Campinas tem excelente serviço de bordo.

Além de mudanças regulamentares e institucionais, a aviação regional brasileira tem passado por grandes transformações tecnológicas (por exemplo, na instrumentação e tamanho de aeronaves) e de demanda, notadamente em relação ao aumento da renda média da população e à redução dos preços cobrados dos usuários, que levaram a uma forte expansão da demanda: 10% de crescimento ao ano no tráfego de passageiros nos aeroportos administrados pela Infraero entre 2003 e 2008. Com isso, o transporte aéreo foi elevado à condição de modal preferencial para o transporte de passageiros a longa distância no País, conforme conclui o *Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil*, publicado pela McKinsey & Company e BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) em 2010.

Em sua dissertação de mestrado para o Instituto Tecnológico de Aeronáutica em 2009 ("Análise do Setor Aéreo Brasileiro e a Importância da Aviação para o Desenvolvimento Regional"), Renato Azevedo Maia de Almeida, mestre em Engenharia Mecânica-Aeronáutica no Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), sustenta que: "além dos 67 aeroportos da Infraero, que em sua maioria estão presentes nas grandes cidades e capitais, é importante salientar que os aeroportos regionais também são de grande importância, uma vez que eles ligam, de maneira

A frota da Trip é a maior da aviação regional brasileira, com dez Embraer 190, nove Embraer 175, 20 ATR 42 e 18 ATR 72.



Marcos Junglas

A Trip passou recentemente a ser a maior operadora de aviões da ATR em todo o mundo.

região nordeste. A empresa mantinha voos regulares desde 1994 e ainda voava com dois turboélices EMB 110 Bandeirante interligando as cidades de Salvador, Guanambi e Bom Jesus da Lapa, o que pagava os custos operacionais. No entanto, a pista desta última cidade baiana foi interditada, tornando a operação inviável, e o último voo regular da empresa do Grupo Abaeté ocorreu dia 29 de fevereiro.

Outra pequena regional, a Sol Linhas Aéreas, havia iniciado operações no dia 12 de outubro de 2009, voando entre Cascavel e Curitiba com um Let 410, e suspendeu os voos em novembro de 2010. Ela pretendia retomar as operações no fim de março de 2011 voando Curitiba-Umuarama e Curitiba-Cascavel; em abril introduzindo Curitiba-Toledo e, em maio, Curitiba-Francisco Beltrão, todas rotas ida e volta, mas, segundo seu fundador e presidente Marcos Solano Vale, embora quisesse expandir seus voos, encontrava problemas na infraestrutura aeroportuária nos destinos pretendidos. Com isso, a empresa teve que alterar seus planos, voltou a voar, mas com rotas limitadas, e novamente suspendeu as operações antes do final do ano passado. A reforma nos aeroportos de Umuarama e Toledo teria sido justamente o motivo de sua paralisação. Atualmente, encontra-se prestes a retomar voos entre Umuarama, Toledo e a capital do Estado do Paraná, ainda com o Let 410, mas, como afirma seu presidente, a companhia já conversa com investidores para, em até seis meses, substituir o modelo tcheco por aeronaves maiores, modelo ATR 72, e voar por toda



José Luis Salgueiro Jr.

Desde 2009 a Passaredo utiliza aeronaves a jato ERJ 145 na frota. Hoje possui 14 aviões do modelo.



mais rápida e segura, as localidades menores e mais afastadas com cidades importantes por meio da aviação. Além disso, esses são a base de desenvolvimento da aviação regional”.

Reconhecendo que nem todos os aeródromos brasileiros possuem relevância para operações regulares de transporte aéreo com finalidade turística, já que existem aeródromos com fins específicos – os militares e os exclusivamente privados são exemplos – para os fins do estudo da Abetar, a partir dos 742 aeroportos de uso público existentes no Brasil, o documento buscou fazer um levantamento das localidades, entre elas, que são prioritárias para analisar em detalhe. Por exemplo, constam tanto cidades da Bahia já bem conhecidas pelos turistas, como Ilhéus, quanto outras ainda nem tanto, como a própria Bom Jesus da Lapa, que está atualmente sem receber voos regionais devido à parada da Abaeté.

Na região sul brasileira, Rio Grande, Pelotas, Uruguaiana, Santa Maria, Passo Fundo, Erechim e Santo Ângelo (RS) e Caçador e Chapecó (SC) são cidades da lista que a regional NHT Linhas Aéreas já liga a outras cidades brasileiras importantes, como Porto Alegre e Santa Rosa (RS), Joaçaba (SC), Curitiba e Francisco Beltrão (PR) e São Paulo (Aeroporto de Congonhas). A companhia aérea gaúcha, que mantém acordo operacional com a TAM, opera seis aeronaves Let 410 UVPE-20, com capacidade de 19 assentos, sendo uma arrendada e cinco próprias, e prevê ampliar e alterar sua frota ainda este ano. “Prendemos ampliar a operação regional dentro dos Estados do Paraná e São Paulo. Vamos iniciar operação com novo modelo de aeronave, focados

Na foto, ainda sem motor, pois estava saindo da cabine de pintura, o primeiro avião ATR 72-600 da Passaredo Linhas Aéreas.



no mercado de baixa demanda”, informa Jeffrey Kerr, diretor de Planejamento da companhia. Em 2011 a NHT transportou 50.021 passageiros – em 2010 a empresa havia transportado quase 48 mil passageiros – e de 1º de janeiro até 20 de fevereiro de 2012 foram mais 5.842 passageiros transportados. “Houve aumento dos custos em função da variação cambial e do preço do combustível. O mercado continua em expansão, tivemos um crescimento da ocupação e observa-se um crescimento da atividade econômica, já que o perfil dos nossos passageiros é corporativo”, observa Jeffrey.

Nas regiões centro-oeste e norte, a maioria das cidades da malha da Sete Linhas Aéreas também consta do documento. As rotas da empresa com sede em Goiânia são as seguintes: Goiânia (GO)-Brasília (DF)-Minaçu (GO)-Gurupi (TO)-São Félix do Araguaia (MT)-Confresa (MT); Belém (PA)-Marabá(PA)-Carajás (PA)-Ourilândia do Norte (PA); Belém-Marabá-Redenção (PA)-Conceição do Araguaia (PA); Marabá-Ourilândia do Norte; Goiânia-Palmas (TO)-Marabá-Altamira (PA)-Belém; e Belém-Monte Dourado (PA). São 15 cidades em cinco Estados. Na frota utilizada são cinco aeronaves monomotoras Cessna Grand Caravan e duas aeronaves bimotoras Embraer 120 Brasília. No ano passado a companhia transportou 49.655 passageiros – foram 33.876 pessoas em 2010 – e mais de 3.200 nos primeiros dois meses do presente ano. A empresa considera 2011 como o ano de consolidação de suas rotas. “A Sete é hoje importante transportadora para cidades-polo de desenvolvimento em toda a região centro-oeste e norte do Brasil”, informa Décio Marmo de Assis, consultor de Marketing da empresa.

Desbravando fronteiras assim como a NHT– que expandiu a malha para São Paulo – e a Sete – que atua em duas regiões brasileiras –, a Passaredo, companhia regional com atuação nacional, já atinge 25 cidades em 12 Estados em todas as cinco regiões brasileiras: São Paulo, Rio de Janeiro, Belém, Brasília, Curitiba, Belo Horizonte, Porto Alegre, Goiânia, Cuiabá, Palmas, Salvador, Fortaleza, Vitória da Conquista, Barreiras (BA), Ribeirão Preto, Ji-Paraná (RO), Juazeiro do Norte (CE), Uberlândia, São José do Rio Preto, Rondonópolis (MT), Alta Floresta (MT), Sinop (MT), Araguaína (TO), Londrina e Carajás. Quinze delas constam do estudo da Abetar. A empresa tem acordo comercial com a Gol Linhas Aéreas. A malha da Passaredo é atendida por 14 jatos Embraer ERJ



Patrick Krug

145, mas a empresa já encomendou e receberá ainda em 2012 quatro ATR 72-600, turbohélices ideais para os aeroportos que não estão preparados para receber aeronaves a jato. No ano passado a empresa, com sede em Ribeirão Preto, transportou 997.700 pessoas – havia sido um total de 759.459 passageiros em 2010 – e outras 158.200 nos dois primeiros meses de 2012.

Apoio do governo

O objetivo principal do estudo da Abetar foi hierarquizar locais prioritários para investimentos em infraestrutura aeroportuária regional com base em interesse turístico, para servir de fundamento para futuras políticas aeroportuárias brasileiras.

Após o governo ter conseguido arrecadar, no início de fevereiro, 24,5 bilhões de reais com o leilão para a exploração dos terminais aéreos de Guarulhos, Campinas (Viracopos) e Brasília, o ministro-chefe da Secretaria de Aviação Civil, Wagner Bittencourt, afirmou que a prioridade do governo no setor será desenvolver a aviação regional, ampliando voos para o interior do País. A ideia, segundo o ministro, é garantir o desenvolvimento dos municípios do interior por meio da ampliação dos serviços de aviação. Governos estaduais e municipais já estão sendo ouvidos para que a Secretaria de Aviação Civil e a Infraero possam delimitar quais serão as regiões que receberão investimentos prioritários relacionados à aviação regional. São os recursos que a Infraero irá captar com as concessionárias dos aeroportos de Guarulhos, Campinas e Brasília que serão aplicados em terminais deficitários, como os das regiões norte e nordeste. Wagner Bittencourt afirmou que tudo será aplicado, por decisão da presidente Dilma Rousseff, em aviação regional, para que “não somente tenhamos a aviação troncal, que atua nas capitais com eficiência e qualidade de serviço, mas também a aviação regional que permita o crescimento do interior do País”. Segundo o ministro, o programa de aviação regional é uma das coisas mais importantes que o governo está fazendo atualmente. “Não é só para a Copa do Mundo. Temos que atender ao dia a dia do cidadão, que cada vez mais está usando esse modal de transporte”, reconhece ele. “Se não estendermos o serviço de aviação ao interior do País, estaremos de forma muito absurda não permitindo a cidadania à população.” Defendendo uma “real integração do interior com a capital”, Bittencourt

destacou ainda que, na aviação regional, a estratégia será, além de aplicar recursos nos aeroportos deficitários, não permitir que eles possam ter em seus arredores construções irregulares ou que comprometam a plena atividade dos terminais. “Temos aeroportos em que, por não se tomar conta daquele ativo, foram construídos edifícios na cabeceira da pista”, lembrou ele. No final de fevereiro, o ministro da SAC já havia informado, em audiência pública realizada pelas comissões de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), que o Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) terá mais de 1 bilhão de reais por ano para aplicar no desenvolvimento da aviação regional. Esse valor representa quase o triplo do disponível atualmente e servirá para dar andamento a projetos que serão definidos com base em discussões técnicas que envolverão consulta aos governos estaduais. A ideia é elevar de 130 para mais de 200 o total de terminais aeroportuários do País. Criado em março do ano passado, o Fnac será reforçado exatamente com recursos dos aeroportos que foram objeto de leilão em janeiro, em processo que estaria concluído em março passado, após exame de questionamentos feitos por participantes. Conforme o ministro, a receita corresponde a um percentual do faturamento bruto previsto em cada contrato e ainda ao pagamento da chamada “contribuição ao sistema”.

Wagner Bittencourt não mencionou valores, mas já havia reiterado aos senadores que o governo está empenhado em desenvolver a aviação regional. Jorge Viana (senador do PT/Acre) manifestou-se a favor das concessões, mas disse ser fundamental não “jogar fora” a oportunidade de utilizar esse processo como parte da solução dos problemas regionais, a seu ver ainda mais sensíveis no norte e no nordeste.

“A aviação regional hoje vive um grande dilema”, afirma Apostole Lazaro Chryssafidis (Lack), presidente da Abetar. “Ela recebe pressão das empresas de linhas troncais, as grandes empresas aéreas, em destinos mais concorridos, e recebe também pressão do órgão regulador, que é a Anac, para deixar de operar em destinos cuja infraestrutura não é adequada. “Agora, a adequação de infraestrutura não compete à empresa regional, compete ao governo fazer, e isso aconteceu no meio do caminho, quando as transportadoras estão com investimento em curso, fazendo com que uma das empresas tenha que rever sua opção por aviões brasileiros (jatos) e trocá-los por ATR, porque o produto brasileiro

A companhia aérea gaúcha NHT opera seis aeronaves Let 410, sendo uma arrendada e cinco próprias.

não é compatível com a infraestrutura existente no País hoje para o mercado regional. É pressão de custos de todos os lados". Lack observa que, enquanto são comemorados os números de crescimento da aviação brasileira, a aviação regional continua enfrentando problemas. "A aviação está crescendo nos grandes centros. A tendência que veio a partir de 2004 até 2008, 2009, de fomento à aviação regional, especialmente no interior, hoje se inverteu e ela está andando para trás. Ao invés de você, por exemplo, aumentar frequências nos destinos regionais, está-se tendo de diminuir, por problemas de infraestrutura, e as empresas estão revendo investimentos, companhias que estavam investindo em jatos passam a adquirir turboélices ATR porque não têm como voar para determinados destinos com os jatos. Não se consegue operar com jatos nos aeroportos menores, exatamente pelo problema de deficiência na infraestrutura." Lack espera que o governo tome uma atitude, "não adianta ficar só falando, estamos escutando que 'vai mudar, vai mudar' há dez anos..."

na década de 1980. A companhia aérea, com sede em Boa Vista (RR), foi fundada em fevereiro de 1991 e se tornou linha aérea regular em novembro de 1998. Em 2010 a empresa transportou cerca de 71 mil passageiros voando para Boa Vista, Belém, Altamira, Santarém, Monte Dourado, Oriximiná, Itaituba e Marabá, no Brasil, além de Georgetown (Guiana) e Paramaribo (Suriname), com três aeronaves: dois EMB 120 Brasília e um EMB 110 Bandeirante, que estão atualmente parados. Segundo dados estatísticos divulgados pela Anac, em junho de 2011, em comparação com junho de 2010, a empresa teve queda de 74,03% em assentos por quilômetro oferecidos (ASK) e queda de 83,89% em passageiros por quilômetro pagos transportados (RPK). A partir de julho de 2011, a agência não recebeu mais dados estatísticos da Meta.

Mas uma nova empresa aérea está prestes a começar atividades regulares na região. Com sede em Manaus, a MAP Linhas Aéreas, do Grupo Manaus Aerotáxi, está em fase adiantada de homologação junto à Anac, com previsão de início das operações

A Meta Linhas Aéreas é mais uma regional amazônica que não está voando.



Fabio Krell

Amazônia

Segundo Lack, não é irreal comparar o que acontece hoje à aviação regional com o que aconteceu há não muito tempo com Vasp, Varig e Transbrasil. "Em nosso País ainda havia uma aviação regional mais apaixonada, mais calcada na experiência do que no planejamento. Mas as coisas mudaram, o mundo ficou mais competitivo. Hoje não se pode mais agir só com o coração, achando que você sabe tudo... As empresas, atualmente, estão muito mais buscando eficiência e redução de custos, para oferecer um produto que o passageiro quer pagar... Existem passageiros suficientes, mas quantos estão dispostos a pagar pelo seu produto e quanto deles estão dispostos a pagar? Os voos estão cheios, mas isso paga o seu voo, seus custos?", Lack pergunta. Essa é a opinião dele para o que aconteceu, por exemplo, com as empresas Rico, Penta e Tavaj, da Amazônia, a região brasileira mais carente de infraestrutura. Atualmente, é a Meta que está sem voar desde outubro passado. A Mesquita Transportes Aéreos tem origem na Meta Táxi Aéreo, que começou a operar



Após o acidente fatal do ano passado, a Noar não voltou mais a voar.



A Sete utiliza na frota cinco aeronaves monomotoras Cessna Grand Caravan e duas bimotoras Embraer 120 Brasília.

até o final de abril. Os planos da MAP são de servir a região norte transportando passageiros em voos regulares e fretamentos. Ela pretende voar para várias cidades, algumas das quais sendo Humaitá, Porto Velho, Tefé, Tabatinga, Lábrea, Manicoré, Parintins, Altamira e Belém, com dois aviões ATR 42 (ex-Trip), adquiridos diretamente da ATR e já pintados.

Enquanto isso, a região sudeste brasileira também tem um caso de empresa estagnada. A Team Transportes Aéreos é uma empresa regional fluminense que iniciou atividades em 2001. Embora sua sede administrativa seja no Aeroporto de Jacarepaguá, os voos partem do Aeroporto Santos Dumont, no centro da capital do Estado. Pioneira no uso do turboélice tcheco Let 410 no País, a Team voava regularmente duas aeronaves desse modelo entre Rio de Janeiro, Macaé, Campos e, no Espírito Santo, para Vitória. Nos finais de semana, operava fretamentos para Búzios, Parati, Angra dos Reis e Cabo Frio. O plano de aumentar a frota foi adiado em março de 2006 após um acidente com sua aeronave mais nova em operação, voltando a Team a operar apenas dois Let. Atualmente os dois aviões originais não voam mais, um deles consta nos registros da Anac com certificado de aeronavegabilidade (CA) suspenso por situação

técnica irregular e Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida. A outra, pelos mesmos motivos, consta para a Anac como com certificado de aeronavegabilidade cancelado. Assim, a empresa opera atualmente apenas um Let que foi recebido em 2010 da Sete Linhas Aéreas, voando entre o Rio de Janeiro, Macaé e Campos dos Goytacazes, de segunda a sexta-feira. A Team evita fornecer à imprensa informações, muito menos revelar seus planos futuros, se houver planos futuros.

No lado oposto dessa situação, a aviação regional conta ainda com a Trip Linhas Aéreas, a maior regional da América do Sul. Fundada em Campinas, no interior de São Paulo, em 1998, atende o maior número de cidades, mais de 80, em 21 Estados brasileiros, além do Distrito Federal. Este ano a companhia iniciou as operações em Cacoal, Rondônia. Sua frota também é a maior, com dez Embraer 190, nove Embraer 175, 20 ATR 42 e 18 ATR 72. Ela passou recentemente a ser a maior operadora de aviões da ATR em todo o mundo. Até dezembro, a frota da Trip deverá estar composta por 61 aeronaves, ampliando, assim, a oferta de assentos e de opções de horários nas principais rotas, acelerando a expansão da malha aérea da companhia em todas as regiões.

A Trip é controlada pelos Grupos Caprioli e Águia Branca, ambos com tradição em transporte de passageiros via rodoviária e um histórico de resultados sólidos e crescimento sustentado. A companhia aérea tem ainda como um de seus investidores a norte-americana Skywest Inc., maior empresa de transporte aéreo regional do mundo, com mais de 700 aeronaves e que possui 20% de participação no capital da companhia brasileira. A Trip transportou em 2011 mais de 4,6 milhões de passageiros, bem acima dos 3,2 milhões transportados em 2010. A empresa também comemora ter realizado no ano passado seu primeiro fretamento internacional com destino a Aruba.

A Trip possui acordos de compartilhamento de códigos de voo (codeshare) com a TAM, que permitem que os clientes sejam beneficiados com a simplificação de reservas de voos, conexões em um único bilhete aéreo e despachos de bagagens até o destino final. Em março do ano passado, a TAM e a Trip assinaram ainda uma carta de intenções visando ao fortalecimento e à expansão dos seus negócios por meio do desenvolvimento de uma

A fluminense Team opera atualmente apenas um Let, que foi recebido em 2010. É uma empresa cuja frota só diminui.



José Luis Saiguel Jr.

aliança estratégica complementar ao acordo de codeshare já existente entre as duas companhias. Futuramente, nos termos da carta de intenções, uma vez finalizados os contratos definitivos, verificadas as condições a serem acordadas e obtendo aprovação das autoridades competentes, a TAM poderá adquirir uma participação minoritária no capital social da Trip, equivalente a 31%, sendo 25% de ações com direito a voto e o restante em ações preferenciais.

A Trip foi reconhecida como a melhor companhia de aviação regional da América do Sul em levantamento do Skytrax World Airline Awards 2011, com 18,8 milhões de consumidores de 100 nacionalidades diferentes. O estudo considerou os votos de passageiros sobre serviços e atendimento prestados por 200 empresas de aviação de todos os portes e do mundo inteiro. A Trip conta com mais de 3.500 colaboradores diretos

Crescer, sempre

Uma nova regional está surgindo no Brasil. Após aprovação de toda a documentação e manuais, auditorias e a vistoria feita pela Anac, no último dia 22 de março foi homologada a América do Sul Linhas Aéreas. Há 15 anos prestando serviços no Estado do Mato Grosso, a América do Sul Táxi Aéreo (Asta) já vinha oferecendo serviços de transporte de passageiros e cargas. A história do Grupo Asta teve início

em 1995 e já vinha operando com linhas sistemáticas desde 2010. Hoje, a Asta dispõe de várias aeronaves para transporte de passageiros e encomendas, com destaque para os quatro C-208B Grand Caravan com capacidade para transportar nove passageiros, além de dois tripulantes, que faz os voos regulares. A empresa deverá receber outros 16 aviões desse modelo até 2015. Atualmente, as seguintes cidades são contempladas com voos comerciais: Juara, Juína, Corumbá, Aripuanã, Sinop, Matupá, Alta Floresta e Novo Progresso, com saídas e chegada em Cuiabá.

Ricardo Cagno, diretor comercial e de Planejamento da Passaredo, resume assim o último ano para a aviação regional: "O ano de 2011 para a aviação foi marcado por um aumento excessivo de oferta e conseqüentemente de uma queda tarifária e, em contrapartida, um aumento no custo devido à valorização cambial e do combustível. Em especial no setor regional, as companhias tiveram um crescimento ainda maior que o da aviação doméstica".

A meta das regionais é justamente expandir seus serviços e, para isso, a infraestrutura é fundamental. Além dos planos já citados de outras companhias como a Trip, a gaúcha NHT tem como objetivo atual ampliar a operação regional dentro dos Estados do Paraná e de São Paulo. Para isso, irá iniciar operação com novo modelo de aeronave focado no mercado de baixa demanda. Continuará também investindo em treinamento dos funcionários e representantes, visando melhorar o atendimento em todas as bases da empresa. Atualmente, a NHT tem 106 funcionários.

Já a Passaredo pretende, para este ano, manter a frota de jatos ERJ 145 e receber quatro ATR 72-600. Pretende ainda fechar o ano de 2012 com 26 cidades atendidas. A empresa espera um crescimento bem menor da indústria e, conseqüentemente, a valorização do preço médio do bilhete das companhias. A Passaredo também está investindo em treinamento operacional e na parte estrutural e ferramental para a chegada das novas aeronaves. Afinal, são 763 colaboradores diretos. Por isso, com certeza, o crescimento das regionais não agradará apenas aos passageiros mas também irá gerar mais emprego para o País.

Com sede em Manaus, a MAP Linhas Aéreas está em fase adiantada de homologação junto à Anac e com dois aviões ATR 42 já pintados.

