



Nota Informativa **VOOS REGIONAIS**

Empresas de menor porte operam com aeronaves onde os jatos das grandes empresas não conseguem operar.

O mercado de aviação comercial brasileiro vai muito além das atuais companhias que dominam as operações no país. A Tam, Gol, Azul e Avianca não são únicas companhias que prestam seus serviços no Brasil. Onde os aviões dessas empresas não podem pousar por limitações técnicas ou em regiões que não têm demanda suficiente para enchê-los, também existem pessoas que querem voar. É nesse mercado que atuam as companhias regionais.

Tão importantes quanto as grandes empresas do setor, as companhias de pequeno porte ligam grandes centros aos rincões do Brasil, onde os aeroportos não têm pistas ou infraestrutura o suficiente para receber aeronaves com motores a jato.

Com capacidade reduzida de passageiros, mas o suficiente para cobrir a demanda local, os aviões usados por essas empresas, todas com motores a hélice, também podem decolar e pousar em pistas curtas. A experiência, porém, é diferente: algumas aeronaves têm cabines apertadas, são lentas e podem balançar mais que os jatos. Mas o importante é seguir do ponto A para o B.

Destaca-se algumas Companhias aéreas regionais do Brasil

Piquiatuba Transportes Aéreos

Fundada em 2005, a Piquiatuba Transportes Aéreos fica baseada no aeroporto de Santarém (PA) e atua somente nas regiões Norte e Nordeste, em

idades pequenas. Os principais mercados da empresa são municípios nos estados do Pará, Maranhão, Tocantins e Amapá.

A frota da empresa é composta atualmente por cinco Cessna 208 Caravan, com capacidade para oito passageiros, e outros dois Embraer EMB-120 Brasília, para 30 ocupantes. No site da Piquiatuba é possível comprar bilhetes para o voo Altamira-Belém, uma das principais rotas da companhia.

Asta Linhas Aéreas

Quem planeja viajar pelos rincões do Mato Grosso tem três opções: cavalo, carro ou avião. Para quem planeja ir voando para cidades como Juruena, Água Boa ou São Felix do Araguaia, a única opção é a companhia Asta Linhas Aéreas, que opera com nove aeronaves turbo-hélice Cessna 208 Grand Caravan com capacidade para nove passageiros.

O grupo Asta foi fundado em 1995 e atuava no mercado de voos fretados e transportes de cargas. As operações com voos comerciais regulares começaram em 2009. O ponto de partida da maioria dos voos da empresa é o aeroporto internacional de Cuiabá, onde também fica sua base e centro técnico.

MAP Linhas Aéreas

Rotas aéreas pela Floresta Amazônica que nas décadas de 1940 e 1950 eram realizadas por hidroaviões da Panair do Brasil, pousando em rios, hoje são realizadas pelos aviões da MAP. A companhia opera a partir do aeroporto internacional de Manaus (AM) e cobre uma série de cidades pelo estado e também destinos no Pará e Rondônia.

A frota da MAP é composta por duas aeronaves ATR 42-200, com 46 assentos, e mais três ATR 72-200. São aeronaves que já perteceram aos quadros das companhias Azul e Trip, que atualmente operam versões mais modernas dessas aeronaves, com motores turbo-hélice.

SETE Linhas Aéreas

Apesar de desconhecida nos grandes do Brasil, a Sete Linhas Aéreas é uma companhia querida no setor. A empresa foi fundada em 1978 pelo comandante Rolim Amaro, grande entusiasta da aviação nacional e fundador da

Tam, e começou suas atividades primeiramente como táxi-aéreo com pequenos aviões monomotores. A operação de voos regulares foi lançada em 1998.

A base da empresa é o aeroporto de Goiânia (GO), de onde partem voos para cidades de Goiás, Tocantins, Mato Grosso, Pará, Amapá, Maranhão e Distrito Federal. A empresa possui três modelos bi-motor EMB-120 Brasília, para 30 passageiros, e mais cinco Cessna C 208B Grand Caravan, com capacidade para nove ocupantes.

Nova companhia aérea carioca, Flyways

Uma nova companhia aérea brasileira está prestes a decolar. A empresa Flyways, idealizada por um grupo de empresários de São Paulo e Rio de Janeiro, está na fase final para obter o Certificado de Operador Aéreo (COA) da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) e já montou duas bases de operação, a principal no aeroporto do Galeão (RJ) e a secundária em Pampulha, em Belo Horizonte (MG). A aeronave escolhida para as operações é o turbo-hélice ATR-72-500.

“Estamos avançados no processo de certificação, que deve ser regulamentado pela ANAC até o final de agosto. Assim que tivermos a autorização, iniciaremos os voos comerciais, afirma Eliane Galarce, diretora comercial da Flyways.

Os primeiros voos da Flyways serão realizados entre o Rio de Janeiro e Belo Horizonte, mas a empresa ainda almeja destinos da região sudeste e também para Brasília (DF). “Esses destinos são compatíveis com a autonomia do ATR-72, que é de cerca de 1 hora e 15 minutos de voo”, conta Eliane. A empresa já conta com um ATR-72-500 (ex-Azul) e está em processo para adquirir mais uma unidade assim que o COA foi aprovado.

Como explica Eliane, a Flyways será uma empresa de “baixo custo”, mas a experiência a bordo não será necessariamente simples. “Vamos oferecer um serviço diferenciado, queremos retomar o bom trato da aviação de tempos passados. Nossa intenção é deixar todos felizes, tanto quem trabalha na empresa como quem voará conosco”, revela a diretora

O “serviço diferenciado”, como contou Eliane ao Airway, incluirá refeições sem custo adicional aos passageiros e cortesia da tripulação. “Vamos

retomar o hábito do ‘bom-dia/boa-tarde/boa-noite’. Nossa intenção é fazer tudo com muito carinho”, antecipa a diretora.

A Flyways já conta com 50 funcionários (entre profissionais em terra e tripulações) e ao passo que mais aeronaves forem adquiridas e mais destinos estabelecidos, esse número deve aumentar.

Azul Conecta

A Azul Conecta é a nova companhia aérea regional da Azul Linhas Aéreas. A empresa nasceu após a compra da TwoFlex pela Azul por R\$ 123 milhões em janeiro desse ano. O objetivo da nova empresa é desenvolver a aviação sub-regional no Brasil, alcançando cidades e comunidades menores e conectando as regiões à malha de voos domésticos e internacionais da Azul. São rotas para 36 destinos que antes eram atendidos pela TwoFlex.

Com a chegada da Azul Conecta, a Azul Linhas Aéreas pretende atender mais de 200 destinos. “Vamos transformar o Brasil com essas aeronaves e chegar a 200 destinos. E ainda vamos fazer muito mais. Sei que todo mundo está triste com o que está acontecendo no mundo, mas isso vai acabar e temos que olhar para o futuro”, disse o CEO da Azul, John Rodgerson.

Segundo o site melhoresdestinos¹, os passageiros que forem voar com a Azul Conecta estarão a bordo de aeronaves Cessna Gran Caravan, um turboélice regional monomotor com capacidade para até nove assentos. Sua configuração interna é 1-2 para transportar até três passageiros por fileira, sendo uma poltrona individual e outros dois assentos ao lado separados por um mini corredor.

A frota da empresa conta com 17 unidades do modelo, sendo que três são exclusivamente cargueiros e devem contribuir para a expansão da Azul Cargo Express, a unidade de cargas da Azul que pode levar materiais a cidades que não são atendidas por voos regulares da empresa. Seguindo os destinos que eram atendidos anteriormente pela TwoFlex, a Azul Conecta atua em 36 cidades brasileiras, com forte presença principalmente nas regiões Norte e Centro-Oeste do país. A nova companhia deve fortalecer as operações em

¹ <https://www.melhoresdestinos.com.br/azul-conecta.html>

estados como Amazonas, Pará e Mato Grosso, em que a TwoFlex já tinha rotas a partir das capitais para cidades menores.

O passageiro poderá comprar a sua passagem aérea de uma pequena cidade e voar até os Estados Unidos, por exemplo, com um único bilhete, tudo direto com a Azul.

Os mesmos aviões modelo Cessna Gran Caravan já vêm sendo utilizados na retomada das operações de algumas bases da Azul, como já aconteceu em Araçatuba, Marília, Bauru, no interior de São Paulo, além de Macapá, no Amapá.

Contudo, temos que essa cronológica ascensão e descensão do setor e das companhias aéreas brasileiras em suas diferentes escalas e portes se dão prioritariamente por uma lógica de mercado que determina, em grande medida, os rumos da aviação comercial no Brasil, definitivamente concentrada e centralizada.

Entretanto, essa mesma lógica não pode estar separada das estratégias que, mais do que empresariais, são também hierarquicamente territoriais. Nesse sentido, é imprescindível entender que a atuação das diferentes companhias está diretamente relacionada a hierarquia urbana, a hierarquia aeroportuária e, principalmente se processa por uma hierarquia empresarial contraditória e privilegiadora da reprodução do capital das grandes companhias aéreas do mercado².

Assessoria técnica, fevereiro de 2021.

Antonio Alfredo Ventura de Loiola
OAB/DF nº 50.764

² Quem são? Para onde vão?: o segmento aéreo regional no Brasil. Por Ana Paula Camilo Pereira. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/11419?lang=pt>