

Resultados do Plano Nacional de Aviação Civil (PNAC) em Santa Catarina (2009 a 2015)*

Results of the National Civil Aviation Plan (PNAC) in Santa Catarina (2009 to 2015)

Walter Arthur Fensterseifer Antunes**

Resumo: Esta pesquisa tem como objetivo principal apresentar os resultados do estudo sobre os efeitos da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) em Santa Catarina no período de 2009 a 2015 a fim de que se possa compreender qual foi a sua importância e o seu legado – o qual foi deixado para o transporte aéreo comercial no estado catarinense –, bem como isso influenciou a economia, a integração e o desenvolvimento no território do Estado através da movimentação de cargas e passageiros. Para isso, abordará uma visão desenvolvimentista por meio de uma análise qualitativa e quantitativa de dados fornecidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), como o número de passageiros e a quantidade em quilogramas (kg) transportada, fazendo uso também de livros, artigos, reportagens, regulamentos e leis. Após fazer as pesquisas e a análise, foi possível concluir que a PNAC permitiu grandes melhorias estruturais nos aeroportos, tornando-os mais bem-preparados para atender às demandas, mas ainda assim tendo deixado a desejar no transporte de carga.

Palavras-chave: Crescimento; Desenvolvimentismo; Integração; PNAC; Santa Catarina; Transporte Aéreo de Cargas e Pessoas; Território.

Abstract: The main objective of this research is to present the results of the study on the effects of the National Civil Aviation Policy (PNAC) in Santa Catarina from 2009 to 2015 in order to understand its importance and legacy - the which was left for commercial air transport in the state of Santa Catarina -, as well as this influenced the economy, integration and development in the State's territory through the movement of cargo and passengers. For this, it will approach a developmental vision through a qualitative and quantitative analysis of data provided by the National Civil Aviation Agency (ANAC), such as the number of passengers and the amount in kilograms (kg) transported, also making use of books, articles, reports, regulations and laws. After doing the research and analysis, it was possible to conclude that the PNAC allowed major structural improvements in airports, making them better prepared to meet the demands, but still having left something to be desired in cargo transport.

Keywords: Growth; Developmentalism; Integration; PNAC; Santa Catarina; Air Transport of Cargo and People; Territory.

Classificação JEL: O18; J18; L93

*Submissão: 15/02/2022 | Aprovação: 04/04/2022 | Publicação: 03/06/2022 | DOI: [10.54805/RCE.2527-1180.v5.n1.105](https://doi.org/10.54805/RCE.2527-1180.v5.n1.105)

**Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, SC, Brasil | E-mail: walterarthur.fa@gmail.com | ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9447-480X>

1 INTRODUÇÃO

A pesquisa pretende apresentar os resultados do estudo sobre os efeitos da PNAC no estado de Santa Catarina, período de 2009 a 2015, a fim de que se possa compreender qual foi a sua importância e o seu legado e como isso influenciou a economia, a integração e o desenvolvimento no território do Estado através da movimentação de cargas e passageiros. Diante disso, foram analisadas as resoluções do Conselho de Aviação Civil (CONAC), os investimentos do governo federal destinados ao setor aéreo, como também os incentivos fiscais, além do tema, do ponto de vista social e econômico, decorrente das implementações das políticas econômicas voltadas ao estímulo do setor. Como o recorte da pesquisa se deu no estado de Santa Catarina, entre os pontos a serem destacados está a integração regional do transporte aéreo no território catarinense, assim como o volume de cargas e passageiros.

Para fundamentar a pesquisa, faz-se necessário entender as políticas e a legislação do período, então, a partir disso, serão elencados os reflexos no setor aéreo no estado catarinense, com o propósito de compreender, como já mencionado, como esse fator influenciou a integração dos territórios dentro do próprio Estado, entre as regiões que o compõem. Para tanto, considera-se importante identificar quais foram os investimentos e incentivos feitos pelo governo federal e estadual no setor aéreo regional, previstos na PNAC.

Existe uma carência de pesquisas acadêmicas com foco na aviação regional, o que justifica a elaboração desta pesquisa. Dessa forma, o trabalho será permeado com base no decreto que criou a PNAC, por meio do Conselho de Aviação Civil, no ano de 2003. O tema também comporta interesses nos estudos das Ciências Econômicas e das demais áreas da Ciência Social Aplicada por sua relevância e por seus efeitos socioeconômicos. Pretende-se, portanto, entender como uma política macroeconômica de um período pode afetar um setor específico em um único estado da confederação.

A pesquisa propõe uma reflexão sobre fatos e dados, por meio de análises que procuram ampliar conhecimentos e desenvolver um espírito crítico. Sempre partindo do problema, a busca de resposta será a partir da utilização de processos científicos, explorando aquilo que mais responde aos questionamentos.

Para o presente trabalho, foram selecionadas como fontes bibliográficas materiais já publicados, como legislação, resoluções, artigos e livros. Diante disso, as bases científicas consultadas foram artigos e trabalhos científicos publicados; legislação que rege sobre a aviação civil; leis ordinárias e resoluções. Dessa forma, serão abordados temas como: movimentação de passageiros e de cargas no período e a construção e a reforma dos aeroportos catarinenses. Os dados coletados estão disponíveis em sites oficiais e foram tratados qualitativamente.

O trabalho está dividido, inicialmente, abordando sobre a vertente teoria desenvolvimentista no período de 2009 até 2015, em que se acentua o conceito de desenvolvimentismo brasileiro na fase pós-neoliberalismo, trazendo um recorte de análise para 2009 até 2015. Em seguida, na terceira seção, discute-se acerca do setor de transporte aéreo no Brasil e sobre a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). E, por último, apresenta-se a análise do setor de transporte aéreo em Santa Catarina no período de 2009-2015 e o reflexo da PNAC no setor. Com objetivo de sustentar a fundamentação teórica e os objetivos propostos, foram elaborados gráficos comparativos sobre os períodos.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Ao considerar o espaço de tempo assinalado acima (2009-2015), precisamos pensar o que é crescimento econômico e o que se entende como desenvolvimento desse aspecto. Os anos de 1990, não apenas no Brasil, como também no mundo, foram marcados por grandes transformações. No que diz respeito à economia brasileira, podemos enfatizar a abertura de mercado, as privatizações, o desmonte do comando estatal e, também, os paradigmas de crescimento e desenvolvimento econômico. Contudo, nos anos 2000, segundo o autor Ricardo Carneiro (2012), após o fracasso das políticas neoliberais, o crescimento no Brasil e na América Latina foi retomado com políticas de desenvolvimento e distribuição de renda. Partindo dessa questão, segundo a primeira instância, será explanado sobre as vertentes econômicas desenvolvimentistas que marcaram esse novo período.

2.1 A VERTENTE ECONÔMICA DESENVOLVIMENTISTA BRASILEIRA

Com a retomada do crescimento devido à distribuição da renda no Brasil e na América Latina, segundo Carneiro (2012, p. 749), “[...] ressurgem antigos paradigmas de políticas econômicas, após mais de duas décadas de hegemonia de políticas de inspiração liberal”. Ainda, “[...] a crise financeira global e os impasses do desenvolvimento nas economias centrais deram força, ao menos nos países periféricos, à busca e consolidação de novos perfis de política econômica” (CARNEIRO, 2012, p. 750).

As mudanças ocorridas desde os anos 1980, com emergência de novas potências econômicas, mormente dentre os países da Ásia, cujo sucesso esteve apoiado em políticas não liberais, constituíram um importante estímulo à mudança de paradigma na América Latina. (CARNEIRO, 2012, p. 750).

Dessa forma, é preciso analisar como tais mudanças influenciaram o pensamento desenvolvimentista no Brasil, que deu origem a novas correntes interpretativas do desenvolvimento brasileiro e novos perfis de políticas econômicas. Ainda segundo

Carneiro (2012, p. 750),

O que se entende por desenvolvimentismo não um corpo teórico propriamente dito, mas uma interpretação peculiar do desenvolvimento brasileiro e latino-americano, à qual se associou um conjunto variado de políticas econômicas de natureza intervencionista, portanto antiliberal, mas com matizes muito diferenciadas ao longo de vários momentos históricos e por diferentes países.

Então, para entender as origens do desenvolvimentismo, é preciso conhecer a teoria do desenvolvimento periférico e desenvolvimentismo a partir da obra de Raúl Prebisch:

Prebisch faz crítica à proposta do desenvolvimento fundado nas vantagens comparativas com base na divisão internacional do trabalho, que na época prevalecia, e qual participavam, de um lado, países produtores de bens primários e, de outro, produtores de bens industrializados. (CARNEIRO, 2012, p. 750).

Segundo Carneiro (2012, p. 750), “[...] o documento está permeado pela ideia do desenvolvimento desigual das economias [...]” e “[...] aparece também a ideia do subdesenvolvimento como uma situação historicamente determinada”. Nesse contexto, é importante atentar para as diferenças entre crescimento e desenvolvimento econômico. Para Bresser-Pereira e Theuer (2012, p. 1),

O crescimento econômico é simples aumento da renda per capita, já desenvolvimento econômico é o processo de acumulação de capital e incorporação de progresso técnico ao trabalho e ao capital que leva ao aumento da produtividade, dos salários, e do padrão médio de vida da população.

Ainda conforme esses autores (2012, p. 1),

O desenvolvimento econômico supõe uma sociedade capitalista organizada na forma de um estado-nação onde há empresários e trabalhadores, lucros e salários, acumulação de capital e progresso técnico, um mercado coordenando o sistema econômico e um estado regulando esse mercado.

Portanto, para que haja desenvolvimento econômico, é necessária a participação do Estado, da sociedade e das empresas. Ainda, complementando, segundo Bresser-Pereira e Theuer (2012, p. 1), “[...] o aumento da renda por habitante é a medida mais geral de desenvolvimento econômico, medindo o aumento geral da produtividade”. Os autores, que se denominam novos desenvolvimentistas, definem o desenvolvimentismo como um acordo social.

O desenvolvimentismo não é uma estratégia nacional de desenvolvimento de esquerda ou de direita. Ele implica sempre a hegemonia de uma coalizão de classes nacionalista da qual fazem parte empresários industriais, burocracia pública e trabalhadores. Implica, portanto, um acordo social entre a centro-direita e a centro-esquerda. (BRESSER-PEREIRA; THEUER, 2012, p. 3).

Assim, o liberalismo, representado por todo o setor produtivo empresarial, relega ao Estado a posição de mero garantidor da infraestrutura institucional de suporte ao setor privado, enquanto o desenvolvimentismo confere ao Estado um papel complementar ao mercado na coordenação da atividade econômica.

2.2 A VERTENTE ECONÔMICA DESENVOLVIMENTISTA PAUTADA NO PERÍODO DE 2009 A 2015

Os primeiros anos do século XXI foram marcados por uma nova política, conhecida como desenvolvimentista. Os autores Bresser-Pereira e Theuer (2012) afirmam que introduziram esse conceito em 2003, em uma época em que a palavra “desenvolvimentismo” havia sido transformada em uma palavra imprópria, malvista pelos neoliberais. Destacam (2012, p. 3), ainda, que:

Para crescer um país precisa de um Estado capaz que sirva de instrumento dos empresários, dos trabalhadores e dos profissionais que fazem parte da coalizão política desenvolvimentista. Ora, um Estado forte e capaz não pode estar endividado. Por isso, a responsabilidade fiscal é fundamental para o novo desenvolvimentismo. E também responsabilidade cambial. Como não devemos ter déficits públicos, não devemos também ter déficits [sic] em conta corrente.

No Brasil, o nacional desenvolvimentismo foi a estratégia dominante entre 1930 e 1980, tendo êxito ao alavancar sua industrialização, ou, como dizem Bresser-Pereira e Theuer (2012, p. 2), “[...] mais amplamente sua revolução capitalista”. Outros autores, também da corrente desenvolvimentista, escreveram sobre a vertente econômica:

O termo é geralmente utilizado para designar um fenômeno relativamente delimitado no tempo – século XX –, embora espacialmente mais diversificado, posto que governos desenvolvimentistas são apontados pela literatura em praticamente todos os continentes, conquanto com predominância em países latino-americanos e asiáticos. (FONSECA, 1990, p. 9).

Fonseca (1990, p. 236) denominou desenvolvimentismo o “mecanismo essencial” voltado à superação do subdesenvolvimento. E, conforme Cypher (2014, p. 12),

[...] especificamente a partir do fim de 2002, quando o poder do Estado mudou para forças progressivas-nacionalistas, uma alternativa emergente heterodoxa sobre a política pública encorajou a ressurreição do desenvolvimentismo Furtadiano. Agora chamado de “novo” ou “novo desenvolvimentismo”.

O período compreendido entre os anos de 2003 a 2008 foi marcado pela retomada do crescimento econômico. Segundo Curado (2011, p. 93), “[...] os efeitos da retomada do crescimento foram sentidos no mercado de trabalho, cuja taxa de desemprego em outubro de 2010 de 6,1% foi o menor patamar registrado”. Ainda de acordo com Curado (2011, p. 93), “A retomada do crescimento econômico tem provocado também impactos positivos sobre o mercado de trabalho brasileiro em diversas dimensões, com destaque para a redução de seu grau de informalidade e para a elevação do rendimento médio anual”.

O autor (2011, p. 93) enfatiza que “[...] um aspecto distintivo deste período de recuperação do crescimento se dá com a melhora de indicadores de distribuição de renda e de redução da pobreza, rompendo-se a tendência histórica de concentração de renda”. Já em relação à política econômica, no período de 2011 a 2014, em linhas gerais, segundo Corsi (2019, p. 2), “[...] o novo governo manteve a política econômica do seu antecessor [...]”, referindo-se a Dilma Rousseff. O nível de emprego era elevado e a renda crescia, apesar de crescer a taxas cada vez mais decrescentes”.

No entanto, conforme Carneiro (2012, p. 776), “[...] uma estratégia de desenvolvimento tem como principal requisito o papel do Estado, como ação política consciente para a resolução e equacionamento de obstáculos”, tais como a

Superação da inconversibilidade monetária por meio da regulação da inserção externa da economia brasileira, como forma de ampliar a autonomia da política macroeconômica doméstica e viabilizar a constituição de um sistema de financiamento de longo prazo; a superação do atraso tecnológico por meio da implantação dos setores de alta tecnologia em simultâneo com a constituição de uma rede de empresas nacionais operando em escala global e a construção de uma infraestrutura econômica compatível com esse nível de desenvolvimento; a melhora progressiva da distribuição da renda e a redução da heterogeneidade social por meio de políticas de regulação do mercado de trabalho, políticas sociais distributivas e ampliação da infraestrutura social. (CARNEIRO, 2012, p. 776).

Por fim, Carneiro (2012, p. 776) diz que à luz da experiência recente, denominando como estratégia social-desenvolvimentista, compreende quatro eixos distintos e complementares, que são “[...] a melhoria da distribuição da renda, a ampliação da infraestrutura econômica e social, a reindustrialização via adensamento de cadeias e a expansão do setor baseado em recursos naturais”.

Dessa forma, após a explanação sobre os conceitos desenvolvimentistas, cabe salientar que nesse período algumas políticas de desenvolvimento voltadas a setores específicos foram implementadas, em especial na aviação. Então, para o próximo capítulo, adentrar-se-á um pouco a história da aviação no País para entender os efeitos dessa política no setor.

3 SETOR DE TRANSPORTE AÉREO BRASILEIRO

A expansão do setor de transporte aéreo, no geral, inicia-se a partir das primeiras décadas do século XX, com o surgimento das primeiras companhias aéreas, e vai se alargando devido à capacidade de fornecer velocidade na entrega de bens e no transporte de pessoas. No início dos anos 20, essa modalidade de transporte se apresentava promissora, e cada nação europeia já tinha, pelo menos, uma companhia aérea regular. Na América, as empresas foram surgindo com o apoio técnico e financeiro de seus governos. Contudo, até a Segunda Guerra, viajar de avião era dispendioso, desconfortável e perigoso devido ao alto custo das aeronaves, que refletia nas tarifas cobradas. Com o desenvolvimento tecnológico da I e da II Guerra, foi possível a construção de aviões mais seguros e confortáveis, fazendo surgir a Golden Age da aviação a partir dos anos 50 (FERREIRA, 2017).

Na segunda metade dos anos de 1920, o setor de transporte aéreo no Brasil surgiu dominado por duas empresas estrangeiras, a Compagnie Générale Aéropostale, que era uma empresa francesa que trabalhava com a proposta de estabelecimento de conexão de linhas para o serviço aeropostal, e a Condor Syndikat, subsidiada pela empresa Lufthansa (empresa alemã), que depois se tornaria a Serviços Aéreos Condor, na Segunda Guerra, devido às políticas de nacionalização adotadas pelo governo no período (BIELSCHOWSKY; CUSTÓDIO, 2011).

A aviação comercial, no Brasil, teve início no ano de 1927, com a criação das duas primeiras empresas aéreas brasileiras: a Varig (Viação Aérea Rio Grandense, que teve sua atuação até 2006, quando decretou falência) e a Sindicato Condor (que passou a denominar-se Cruzeiro do Sul em 1942). Depois foram surgindo outras, como a NYBAR (antecessora da Panair), a Panair do Brasil (decretou falência em 1965), a Aerolloyd Iguassu (vendida para a Vasp em 1939), a VASP (Viação Aérea de São Paulo, que foi privatizada em 1990 e decretou falência em 2005), a NAB (Navegação Aérea Brasileira (adquirida pela Vasp em 1962). A partir do ano de 1940, muitas outras empresas surgiram, dentre elas a TAC (Transporte Aéreo Catarinense, absorvida pela Cruzeiro do Sul em 1966), a SADIA Transportes Aéreos (antecessora da Transbrasil, que encerrou suas atividades em 2001) (FERREIRA, 2017).

O Brasil, entre as décadas de 1920 e início de 1960, encontrava-se em uma fase de crescimento e diversificação da economia, o que resultou em uma expansão da demanda pelo transporte aéreo. Nas primeiras décadas (1920 e 1930), o setor de transporte aéreo era dominado por empresas europeias, contudo, nas décadas seguintes, em específico nos anos de 1940 e 1950, houve um aumento e crescimento das empresas nacionais, que passaram a dividir o mercado com empreendimentos estrangeiros norte-americanos (BIELSCHOWSKY; CUSTÓDIO, 2011).

Entretanto, nos anos de 1960, a aviação, no Brasil, sentiu os efeitos da instabilidade política e econômica do período, dos elevados custos de manutenção e da forte concorrência no mercado. Dessa forma, com vistas a sistematizar as negociações entre o Estado e as empresas privadas, as tais reuniões comandadas pelo Departamento de Aviação Civil (DAC) foram denominadas Conferências Nacionais de Aviação Comercial (CONAC) em 1961.

No ano de 1969, o governo criou a Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER), visando a um fomento das demandas regionais, com voos subsidiados (programa SITAR – Sistema de Integração do Transporte Aéreo Regional). A EMBRAER foi uma empresa estatal em sua criação, segundo Forjaz (2005, p. 281), “[...] sendo a concretização de um antigo projeto de militares da Aeronáutica de constituir indústria aeronáutica no país [...]”, que visava ao fomento das demandas regionais.

Após a criação da EMBRAER, de acordo com Freitas Júnior (2017, p. 4), “[...] o Presidente da República, Ernesto Geisel, designou os Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional (SITAR), com o intuito de reerguer as ligações aéreas ao interior do país [...]”, pois o crescimento econômico observado nessas regiões reclamava a necessidade de integrações com regiões remotas. Foi então criado o SITAR (Sistema de Integração do Transporte Aéreo Regional), por meio do Decreto no 76.590, de 11 de novembro de 1975, que em seu artigo primeiro tem a seguinte redação:

Art. 1º Fica o Ministério da Aeronáutica autorizado a instituir os Sistemas Integrados de Transportes Aéreo Regional, constituídos de linhas e serviços aéreos de uma Região, para atender a localidades de médio e baixo potencial de tráfego. (BRASIL, 1975, n.p.).

E que, em seu art. 3º, estabelece que o Ministério da Aeronáutica fica autorizado a outorgar concessões para exploração de linhas aéreas regionais regulares (BRASIL, 1975). O decreto, segundo Oliveira (2005), dividia o Brasil em cinco áreas iguais de tráfego, cada uma formando um SITAR, as quais eram compostas por linhas e serviços aéreos especiais com a finalidade de beneficiar as localidades de baixo e médio potencial de tráfego aéreo.

Em consonância com o decreto e de acordo com Freitas Junior (2017, p. 7-8), “[...] foram criadas cinco empresas aéreas regionais, assim cada uma destas empresas operando dentro destas áreas limitadas, como uma forma de monopólio, ou seja, uma empresa aérea regional para cada SITAR”.

Nesse contexto, o Brasil passou a produzir seus próprios aviões para o transporte de passageiros e cargas, fabricados pela EMBRAER, e o SITAR passou a outorgar as concessões de linhas regionais para que esse transporte pudesse operar regionalmente. A ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), criada pela Lei nº 11.182, de 2005, é a agência reguladora federal, que foi criada para regular, normatizar, certificar e fiscalizar as atividades da aviação civil e a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do Brasil. Instituída em 2005, substituiu o Departamento de Aviação Civil (DAC). É uma autarquia federal de regime especial e está vinculada ao Ministério da Infraestrutura (BRASIL, 2005). Tem como competências relativas à aviação civil a formulação, a coordenação e a supervisão das políticas nacionais; a elaboração de estudos e projeções de assuntos relacionados à aviação civil, à infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil e à logística do transporte aéreo; a coordenação dos órgãos e das entidades do sistema de aviação civil; a atribuição da infraestrutura aeroportuária; e a aprovação dos planos de zoneamento civil e militar dos aeródromos públicos de uso compartilhado, em conjunto com o Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa (BRASIL, 2005).

Nos anos de 2003 a 2016, conforme Rodrigues (2020), houve um processo de reconfiguração da aviação devido ao aumento no movimento de passageiros no País e à ascensão econômica nesse período, que chegou a ter um crescimento médio de aproximadamente 10% ao ano até 2012, assim o fortalecimento das inovações na indústria aeronáutica e o pensamento da visão de planejamento a longo prazo emergiram como pensamento do desenvolvimento nacional. O mesmo autor (2020, p. 121) assim relata:

Pois, por mais que tenham tido um vertiginoso crescimento da movimentação de passageiros após 2005, as infraestruturas aeroportuárias não se adequaram ao mesmo ritmo, surgindo então, a ideia de concessão à iniciativa privada. Foram contratados diversos estudos, e iniciaram a ser implementadas no Governo Dilma. Durante o Governo da Presidenta, foram desenvolvidas várias questões, sobretudo programas de incentivo à aviação regional, e criação de outros organismos como a SAC-PR.

Em razão desse crescimento, foi criada a PNAC, Política Nacional de Aviação Civil, que reflete as intenções políticas da sociedade brasileira para o desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil.

3.1 A POLÍTICA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (PNAC)

Dentro de um contexto desenvolvimentista, nasceu a PNAC, Política Nacional de Aviação Civil, formulada pelo Conselho de Aviação Civil (CONAC), criado em 2000, atualmente vinculado ao Ministério da Infraestrutura. A PNAC foi aprovada em fevereiro de 2009 pelo Decreto no 6.780 e pode ser assim definida:

A Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) corresponde ao conjunto de diretrizes e estratégias que nortearão o planejamento das instituições responsáveis pelo desenvolvimento da aviação civil brasileira, estabelecendo objetivos e ações estratégicas para esse setor, e integra-se ao contexto das políticas nacionais brasileiras. (BRASIL, 2009, p. 1).

Conforme o próprio Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009:

Tal condição permitirá ampliação da disponibilidade de serviços, possibilitando, dessa maneira, aumento do bem-estar da sociedade brasileira, bem como maior integração do País no contexto internacional, em face da excepcional importância da aviação para as atividades sociais e econômicas modernas (BRASIL, 2009, p. 1).

Conforme o Ministério da Defesa (BRASIL, 2009, p. 5), a Política Nacional de Aviação Civil possui como objetivo principal assegurar:

O desenvolvimento de um sistema de aviação civil amplo, seguro, eficiente, econômico, moderno, concorrencial, compatível com a sustentabilidade ambiental, integrado às demais modalidades de transporte e alicerçado na capacidade produtiva e de prestação de serviços nos âmbitos nacional, sulamericano [sic] e mundial.

A PNAC deixou clara a manutenção do ambiente liberalizado do setor, iniciado na década de 1990, quando estabeleceu “[...] as diretrizes que confirmam ao mercado o papel de equilibrar a oferta e a demanda, prevalecendo a liberdade tarifária nos serviços de transporte aéreo” (TEIXEIRA, 2014, p. 14). Existem ainda “[...] ações no sentido de estimular a competição nos serviços, de forma a possibilitar o acesso a maior parcela da população” (TEIXEIRA, 2014, p. 14).

Por fim, conforme Teixeira (2014, p. 15), a PNAC aponta para a “[...] entrada da iniciativa privada na construção, operação e exploração de aeroportos, tendência concretizada em 2011 com o anúncio das primeiras concessões aeroportuárias”.

3.2 O SETOR DE TRANSPORTE AÉREO NO PERÍODO DE 2009 A 2015 NO BRASIL

O transporte aéreo é responsável pela movimentação de uma grande quantidade de recursos, promove a integração regional e, desse modo, gera impactos econômicos na expansão da indústria e do turismo. Por ser um setor estratégico, atrai negócios e empreendimentos diversos e também a arrecadação de impostos e a geração de empregos, fazendo com que o seu crescimento seja relacionado com a economia do País (BRITO, 2017). Ainda se referindo à estrutura aeroportuária:

Os aeroportos são elementos relevantes para o desenvolvimento de uma região, aumentando a acessibilidade, bem com promovendo vantagem competitiva, a indução de negócios e novos empreendimentos, a ampliação das relações comerciais e também a oportunidade de expansão das atividades de turismo e lazer. (BRITO, 2017, p. 5).

Entretanto, segundo os autores Silveira e Quintilhano (2019, p. 87), “[...] o vertiginoso crescimento da demanda por serviços aéreos no Brasil nos últimos anos (2003-2017), resultado positivo do desempenho da economia doméstica, demonstrou deficiências infraestruturais no setor aeroviário”. Houve um aumento considerável de passageiros e de cargas, utilizando-se aeroportos e terminais de cargas aéreas.

Segundo Quintilhano (2014, p. 4), “[...] a importância dos modais de transportes, em especial o aéreo para o desenvolvimento catarinense remonta a gênese do território sulino brasileiro”.

O transporte aéreo de cargas está inserido dentro de uma lógica econômica de produção e, conseqüentemente, é importante para o desenvolvimento econômico do Estado. Conforme aduz Quintilhano (2014, p. 7), “[...] são principalmente o setor industrial que mais utilizam o transporte aéreo de cargas e em menor intensidade o setor de comércio e serviços para movimentar suas mercadorias”.

Considerando a melhora da economia brasileira no período de 2003-2010 e as alterações na gestão aeroportuária, de acordo com Silveira e Quintilhano (2019, p. 88), “[...] o modal aéreo vem sendo o principal meio de transporte utilizado pelos passageiros nas viagens interestaduais”. No entanto, como o transporte aéreo de passageiros aumentou a circulação de passageiros nos aeroportos e a grande movimentação nos terminais de cargas, mostrou também a necessidade de ações para melhorar a infraestrutura e a gestão no setor.

Dentro desse contexto, o governo adotou nesse período um modelo de concessão na gestão aeroportuária previsto na PNAC. Nesse sentido, Silveira e Quintilhano (2019, p. 1) fazem a seguinte observação:

Foram realizadas cinco grandes rodadas de leilões, em que o modelo de concessão adotado nas 1ª, 2ª e 3ª Rodadas, do Governo Dilma Rousseff manteve a participação da estatal Infraero, entretanto, a partir da 4ª e 5ª Rodadas, já no governo de Michel Temer, a estatal ficou de fora.

No cenário que compreende o período de 2009 a 2015 e para que seja possível entender os efeitos econômicos do setor de transporte aéreo no Estado, é necessário, através do contexto da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) de 2009-2015, conhecer os reflexos dessa política sobre esse setor de transporte no estado de Santa Catarina.

4 O SETOR DE TRANSPORTE AÉREO NO ESTADO DE SANTA CATARINA

Assim como nas demais regiões do Brasil, a história dos transportes em Santa Catarina tem sua origem por meio dos setores privado e público. Dentro das décadas de 1930 e 1960, algumas cidades (polos econômicos) viram a necessidade da utilização desse modal. Em alguns casos, como Criciúma, Videira e Joinville, os terrenos utilizados para pista de pouso eram adquiridos pelas prefeituras, que perceberam a necessidade de incorporar o transporte de passageiros e cargas por via aérea.

Em casos de iniciativa privada, como a Sadia S.A., que em 1952 utilizou o transporte aéreo como estratégia de entrega dos seus produtos e comprou, na cidade de Concórdia, um terreno onde construiu uma pista de pousos e decolagens, com o intuito de agilizar a entrega e aumentar a sua produção. Nos anos de 1960, ela já possuía setores bem definidos economicamente, como, por exemplo, a região Sul e as atividades carboníferas, o oeste catarinense e a agroindústria, Joinville e Blumenau e o setor metalmeccânico. Contudo, “[...] apesar de bem definidas, as regiões ainda necessitavam de integração, essas regiões dinamizadas economicamente ainda não possuíam uma ligação direta com os centros dinâmicos” (QUINTILHANO, 2014, n.p.).

Rodrigues (2019, n.p.) fala que “[...] a aviação no Brasil cresceu de acordo com o ritmo imposto pela economia nacional e suas respectivas reestruturações econômicas, no que se refere às políticas públicas para o desenvolvimento do setor”. Ainda conforme esse autor (2020, p. 22), em relato histórico dos anos iniciais da aviação no estado catarinense:

A regulamentação do setor nos indica o papel que o Governo teve nos anos iniciais. A fusão e falência de algumas empresas aéreas foram estopim para a ligação direta das economias e das políticas da época (como o caso Varig). Santa Catarina passou por um período de transição econômico-regional entre 1950 e 1960, fruto da ascensão da renda de populações locais que viram na indústria uma forma de acumulação capitalista.

A aviação catarinense fez, portanto, a integração territorial, que ligou centros regionais com o desenvolvimento do transporte aéreo de trocas de mercadorias e malas postais no início da aviação no Estado. Além disso, segundo Rodrigues (2019, n.p.),

[...] no estado catarinense, aeroportos cresceram acima da média nacional, destacando os aeroportos de Chapecó e Navegantes. Vale destacar que, em relação ao nível internacional em diferentes países, assim como suas respectivas economias, a aviação viveu ciclos que são resultados da dialética entre múltiplos fatores externos e internos.

O estado de Santa Catarina possui um número considerado elevado de aeroportos, sendo 24, mas o de Laguna e o de São Joaquim não estão mais em operação devido a outros aeroportos próximos que atendem à demanda regional. Temos também 14 aeroportos municipais e um privado (Diomício Freitas, em Forquilha, privatizado em 2016), que não operam voos regulares, ficando limitados a atender a aviões executivos, aeroclubes, paraquedismo, táxi aéreo e aviões agrícolas. E os demais sete seguem fazendo voos comerciais regulares.

Dos aeroportos que estão fazendo voos regulares, todos eles surgiram por meio do investimento público, sendo que quatro deles já foram entregues para a iniciativa privada, como o Aeroporto de Caçador – Doutor Carlos Alberto da Costa Neves, privatizado em 2013 (único privatizado durante a PNAC) –, o Aeroporto Internacional de Florianópolis – Hercílio Luz, privatizado em 2018 –, o Aeroporto Regional Sul – Humberto Guizzo Bortoluzzi, privatizado em 2016 – e o Aeroporto Regional Federal de Lages – Antônio Correia Pinto de Macedo, privatizado em 2016. Há ainda dois que estão sendo administrados pela estatal federal INFRAERO, o Aeroporto de Joinville – Lauro Carneiro de Loyola – e o Aeroporto Internacional de Navegantes – Ministro Victor Konder.

Em relação aos aeroportos públicos que operam no setor de cargas nacionais e internacionais, destacam-se os aeroportos de Navegantes/SC, Joinville/SC e Florianópolis/SC, administrados pela INFRAERO. Os demais aeroportos, exceto o aeroporto de Chapecó/SC e o Jaguaruna/SC, não realizam com regularidade voos comerciais e movimentação de cargas.

Santa Catarina também é o estado com maior número de portos públicos (Imbituba, Itajaí e São Francisco do Sul) e terminais portuários (Navegantes e Itapoá) do Brasil. Os aeroportos e portos marítimos têm acesso a importantes rodovias, como a BR-101, que se conecta ao Rio Grande do Sul, ao Paraná e a São Paulo.

De acordo com Quintilhano (2015, p. 302):

Os aeroportos de Santa Catarina desempenham um papel fundamental no desenvolvimento do turismo do estado, na integração regional entre os municípios e para o setor de cargas aéreas. Tais atividades, de transporte e logística, agenciamento de cargas, centros de distribuição alfandegados, transportadoras etc., estão concentradas nas Mesorregiões da Grande Florianópolis, Vale do Itajaí e Norte do estado.

Entretanto, conforme Quintilhano (2015), considerando o transporte aéreo de cargas, há em Santa Catarina o que ele considera gargalos estruturais e de gestão dos principais aeroportos do Estado, comprometendo a competitividade. Em sua análise, ele aponta para infraestruturas aeroportuárias ineficientes, problemas de logística e especialização dos serviços aduaneiros e de transportes. Além disso, há dificuldades que inviabilizam o desenvolvimento do transporte aéreo de cargas no Estado, pois há escassez de aviões cargueiros, que, segundo Quintilhano (2015), resulta na transferência de cargas tipicamente transportadas pelo modal aéreo para o rodoviário. Para esse autor (2015, p. 301):

O transporte aéreo de cargas em Santa Catarina necessita avançar em aspectos fundamentais, tais como: ampliação das infraestruturas, presença de aviões cargueiros regulares, modernização dos terminais de cargas, máquinas e equipamentos etc., no intuito de dinamizar a circulação de cargas de alto valor agregado.

Quintilhano (2015, p. 307) conclui que “[...] o resultado da falta de infraestrutura para a movimentação de cargas aéreas naturalmente reflete diretamente na perda de competitividade em relação aos demais aeroportos, por exemplo de Curitiba e Porto Alegre”.

Considerando o período de 2009 a 2015, as recomendações para o setor, a partir do estudo do setor de transporte aéreo do Brasil, em 2010, são de que a expansão da infraestrutura existente é necessária para solucionar gargalos identificados, dividindo-se as ações para os anos de 2010, 2020 e 2030. Esses gargalos foram identificados por Quintilhano (2015) em seus estudos sobre infraestrutura.

A necessidade de aumentar a velocidade na entrega dos produtos é, atualmente, uma questão intrínseca e também considerada uma estratégia competitiva do setor corporativo. Sendo assim, o aprimoramento da logística no Estado inclui a ampliação da infraestrutura de transportes disponíveis; a presença de aviões cargueiros regulares, cuja ausência resulta nas transferências de cargas tipicamente transportadas pelo modal aéreo para o modal rodoviário; e a modernização dos terminais de cargas e equipamentos com o intuito de dinamizar a circulação de cargas de alto valor agregado.

4.1 DADOS AEROVIÁRIOS CATARINENSE

Abaixo serão apresentados gráficos que explanam a situação da aviação no estado de Santa Catarina entre os anos de 2009-2015, mas com a inserção de anos anteriores para que se possa realizar uma análise sobre os reflexos da PNAC. Cabe salientar que todos os dados referentes à aviação comercial foram retirados do banco de dados da ANAC.

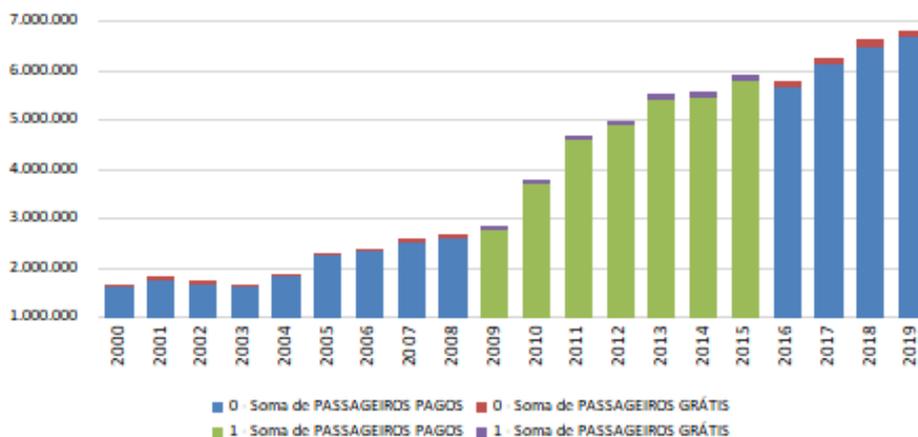
4.1.1 SOBRE O TRANSPORTE DE PESSOAS

No gráfico 1, conforme disposto abaixo, é apresentada a soma dos passageiros que embarcaram ou desembarcaram nos aeroportos catarinenses entre os anos de 2000 a 2019, sendo que o número zero (0) representa a soma de passageiros fora do período da PNAC e o número um (1) representa a soma de passageiros ano a ano após a implantação do Plano Nacional de Aviação Civil.

De acordo com o gráfico 1, a partir do ano de 2009, há um aumento expressivo do número de passageiros, que mais que dobrou durante todo o período e continua em crescimento.

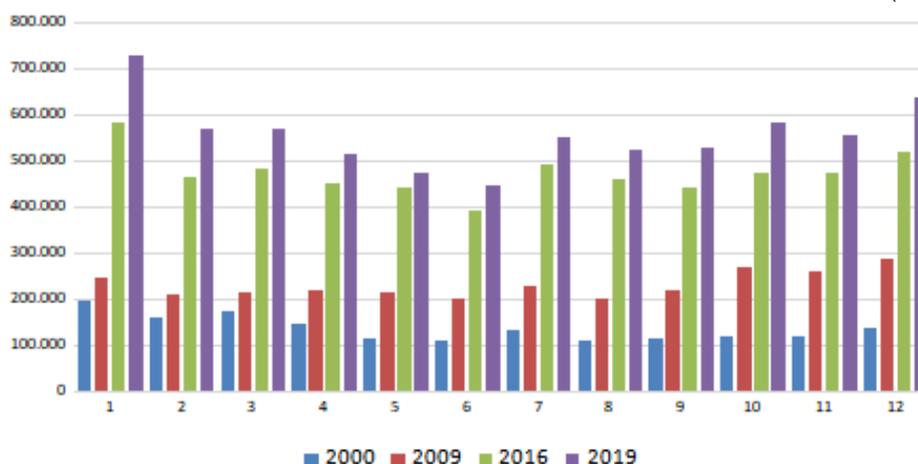
Seguindo a mesma lógica do gráfico anterior, o gráfico 2 também demonstra a soma dos passageiros transportados, acentuando que mês a mês a partir do ano no início do milênio, do ano do surgimento de PNAC (2009), ano pós encerramento e o anos mais recente.

Gráfico 1 - FLUXO DE PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS CATARINENSES



Fonte: Elaborado pelo pesquisador a partir de dados da ANAC (2020).

Gráfico 2 - PASSAGEIROS TRANSPORTADOS NOS AEROPORTOS CATARINENSES (2000 – 2019)



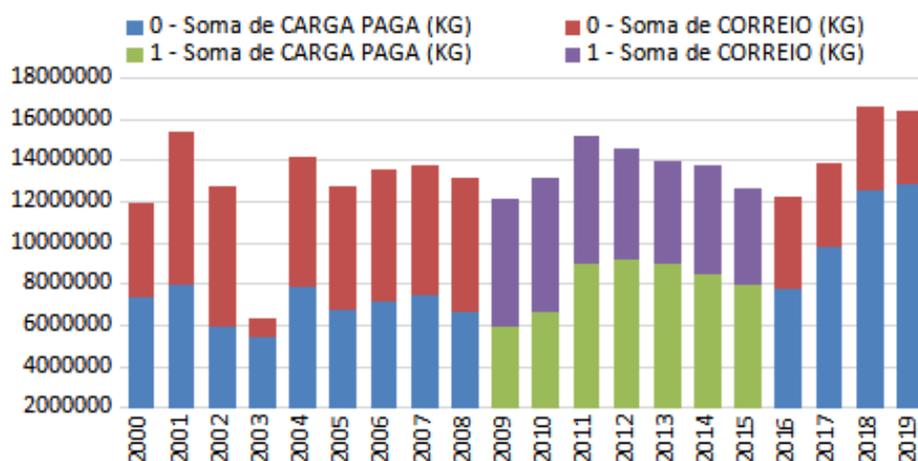
Fonte: Elaborado pelo pesquisador a partir de dados da ANAC (2020).

Como se pode observar nos dois gráficos, há um aumento crescente do número de passageiros transportados entre os anos de 2009 a 2016, continuando até o ano de 2019. Isso mostra que em relação ao transporte de passageiros a PNAC foi muito bem-sucedida.

4.1.2 SOBRE O TRANSPORTE DE CARGAS

O gráfico abaixo demonstra as quantidades de cargas transportadas em quilogramas (kg), sendo que novamente o número zero (0) representa o período fora da PNAC e o número um (1) representa o período durante a PNAC. Por esse gráfico pode ser observado que o número de cargas transportadas não sofreu grandes alterações com o passar dos anos 2000 a 2019.

Gráfico 3 - TRANSPORTES DE CARGAS PAGAS E CORREIOS



Fonte: Elaborado pelo pesquisador a partir de dados da ANAC (2020).

Pelo gráfico 3, pode-se observar que o número de cargas, em quilogramas, transportadas oscilou nos patamares de 6000000 a 9000000, no período de 2009 a 2015, enfatizando que a PNAC não teve efeitos significativos no transporte de mercadorias.

De acordo com os dados do gráfico, dentro do período de 2009 a 2015, pode-se cogitar que o transporte rodoviário era mais barato e eficiente ou, ainda, que os aeroportos do Estado estavam operando dentro de sua capacidade máxima naquele período.

Além de ser mais econômico, o transporte rodoviário tem como facilidade que a carga transportada sai do seu ponto de origem e vai direto até o destino, enquanto que no transporte aéreo é necessário que a mercadoria seja transportada até o aeroporto, descarregada, ficando armazenada no terminal de cargas, sendo novamente embarcada e depois desembarcada e armazenada no terminal de cargas, carregada no caminhão para, daí sim, ser levada até o destino final. Devido a essa demora e ao custo logístico, pode ser o sistema rodoviário a melhor escolha (LIMA, 2006).

4.1.3 QUESTÕES RELACIONADAS AO TRANSPORTE AÉREO EM SANTA CATARINA

Os principais aeroportos do Brasil, e objetivamente os de Santa Catarina, precisam de investimentos expressivos de médio e longo prazo para resolverem os gargalos de infraestrutura de forma que sejam expandidas as suas capacidades, tendo como foco principal a garantia de acesso com nível adequado de serviços aos passageiros e dos acessos viários que atendem à logística de carga.

Para solucionar os gargalos de infraestrutura de cargas nos aeroportos catarinenses é necessário avaliar a forma de aumentar atual eficiência operacional para processar mais cargas e aumentar a competitividade.

O setor aéreo, sendo um segmento dinâmico na economia acompanha tendências e padrões internacionais em relação a padrões de segurança, regras de acesso ao espaço aéreo, condições de operação e comercialização de rotas.

Segundo Rodrigues (2019, n.p., acréscimos nossos), a “[...] retomada de crescimento proporcionada a partir do Governo Lula revelou novos investimentos que buscaram a interiorização da aviação, ocupando espaços regionais, antes operados por companhias aéreas de pequeno porte [e táxi aéreo] nos anos anteriores”.

Durante o governo da Presidenta Dilma, foram desenvolvidas várias questões, sobretudo programas de incentivo à aviação regional, e criados outros organismos como a Secretaria Nacional de Aviação Civil com o propósito de coordenar e supervisionar ações voltadas para o desenvolvimento estratégico do setor da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica no Brasil.

A inserção de novas companhias aéreas e a falência de outras no Estado indicam a flexibilização das dinâmicas territoriais de atuação, visando à intensificação da competição por novos mercados. Por outro lado, a Política Nacional de Aviação Civil prevê que o desenvolvimento da aviação civil far-se-á por meio de avaliação e divulgação permanentes de indicadores, assegurando a transparência e a publicidade da atividade regulatória.

O estudo dos indicadores de desempenho da aviação catarinense possibilita mostrar as medidas que contribuiriam para antever problemas de longo prazo, possibilitando o planejamento e antecipando a necessidade de investimentos para o provimento de um nível mínimo de capacidade para atender à demanda projetada de passageiros e cargas em todo o Estado, que atende diferentes setores econômicos, incentivando o uso do transporte aéreo na movimentação de cargas e passageiros, tornando-o mais competitivo em relação às outras opções de transportes.

Importante salientar, segundo Rodrigues (2020), o papel da logística de Estado e a logística corporativa como agentes da organização espacial do setor no Estado.

Portanto, para realizar obras de melhorias nos aeroportos de Santa Catarina, tanto no transporte de passageiros como no de cargas, é necessário levar em consideração os indicadores e fazer investimentos de médio e longo prazo necessários para assim aumentar a eficiência operacional, com o objetivo de garantir ao passageiro o nível adequado dos serviços prestados e os acessos viários que atendem a logísticas de cargas, tornando esse transporte mais competitivo e mais atrativo para as empresas regionais, nacionais e internacionais.

Santa Catarina possui regiões bem definidas e não tem uma capital centralizadora, a não ser do ponto de vista administrativo. A gênese do estado catarinense é fruto de uma política de ocupação territorial marcada por diferentes levas de povoamento, as quais reconfiguraram o espaço geográfico, histórica e economicamente, até os dias de hoje (CORRÊA, 1999).

5 CONCLUSÃO

A PNAC foi criada como estratégia social desenvolvimentista, como um plano de desenvolvimento da aviação nacional e regional, com a finalidade de alavancar o progresso econômico tornando os aeroportos mais competitivos, com a ascensão da economia iniciada a partir do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e seguida por sua sucessora, Dilma Rousseff (2010-2016). A partir da PNAC, houve a promoção de um ambiente competitivo na oferta de serviços com a entrada da iniciativa privada

através de concessões aeroportuárias.

O acesso a novas formas de crédito e desenvolvimentos regionais e urbanos de muitas localidades que colaboraram para a transformação do espaço aéreo, com a inserção de companhias aéreas, exigia a ampliação da infraestrutura dos aeroportos. Esse processo compreendeu a reconfiguração da aviação a partir de uma visão de planejamento de longo prazo, emergido do pensamento de desenvolvimento nacional e regional (PNAC).

O reflexo do crescimento do poder aquisitivo das pessoas fez aumentar o uso do transporte aéreo tanto para passageiros como na movimentação de cargas em todo o País, demonstrando que as infraestruturas aeroportuárias não se adequaram ao mesmo ritmo.

Santa Catarina tinha relevante importância logística para o Brasil, mas no tocante ao transporte de cargas era pouco expressiva se comparados os seus aeroportos com outros aeroportos do País.

Apesar de o estado catarinense apresentar crescimento no transporte de passageiros e cargas no período, o transporte aéreo enfrentou problemas de infraestruturas ineficientes e de gestão, sendo que boa parte das cargas de alto valor agregado ainda eram transportadas por meio do modal rodoviário.

Por causa do crescimento da demanda por serviços aéreos, as deficiências infraestruturais do setor passaram a exigir investimentos para o desenvolvimento econômico do Estado, tanto no transporte de passageiros como no de cargas, apontando os chamados gargalos estruturais.

Entre as necessidades de investimentos estão a ampliação das infraestruturas, a presença de aviões cargueiros regulares, a modernização dos terminais de cargas, as máquinas e os equipamentos para que o Estado possa oferecer os serviços para cargas de alto valor agregado, que perdem para o transporte rodoviário de cargas.

Deficiências na movimentação de cargas, em especial na aérea de alto valor agregado, cada vez mais exigem a ampliação da atuação da logística, com o intuito de integrar e facilitar as interconexões entre os modais, com métodos de transporte combinado com o transporte intermodal e o transporte multimodal, objetivando mais agilidade e produtividade e menores custos às demandas de transporte.

A demanda pelo transporte aéreo cresceu de acordo com o ritmo da economia nacional, mesmo com deficiências estruturais. Embora Santa Catarina conte com uma rede de serviços em soluções de transportes, ainda se adaptando a partir da logística, do planejamento e da gestão diante da precariedade das infraestruturas aeroportuárias do Estado, não acompanhou o aumento da velocidade da produção e, conseqüentemente, da necessidade de investimentos que tornem os aeroportos catarinenses mais competitivos tanto no transporte de passageiros como no de cargas.

Foram realizadas cinco grandes rodadas de leilões, cujo modelo de concessão aeroportuária adotado nas primeira, segunda e terceira rodadas do Governo Dilma Rousseff manteve a participação da estatal INFRAERO, entretanto, a partir da quarta e da quinta rodadas, já no governo de Michel Temer, a estatal ficou de fora.

As concessionárias gestoras privadas aumentaram as tarifas de embarque, estão com obras de ampliação atrasadas e descumprindo o pagamento das outorgas ao Estado brasileiro, fazendo assim com que o serviço aéreo não fique tão acessível aos passageiros e às companhias aéreas, não tornando esse setor mais vantajoso à população e às empresas.

De forma geral, podemos dizer que a aviação em Santa Catarina teve uma grande expansão durante o período de 2009-2015 e que a PNAC permitiu grandes melhorias estruturais nos aeroportos, tornando-os mais bem-preparados para atender às demandas, mas ainda assim tendo deixado a desejar no transporte de carga. Fica para as próximas pesquisas descobrir qual foi a anormalidade no transporte de cargas, que ocorreu no ano de 2003, e quais os investimentos em Reais feitos nos aeroportos, bem como se houve algum incentivo da PNAC para as companhias aéreas.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS - ABEAR. **Panorama 2015**. O setor aéreo em dados e análises. Disponível em: https://www.abear.com.br/wp-content/uploads/2019/03/Panorama_2015.pdf. Acesso em: 15 maio 2020.

BIELSCHOWSKY, Pablo; CUSTÓDIO, Marcos da C. A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro. **Revista Eletrônica Novo Enfoque**, [s.l.], v. 13, n. 13, p. 72-93, 2011. Disponível em: <https://transporte-e-distribuicao.webnode.com/files/200000019-4e14d4f0e9/Artigo%20Evolu%C3%A7%C3%A3o%20Transporte%20A%C3%A9reo.pdf>. Acesso em: 15 maio 2020.

BRASIL. Decreto nº 76.590, de 11 de novembro de 1975. Dispõe sobre Sistemas Integrados de Transportes Aéreos Regionais e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, 12 de novembro de 1975. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d76590.htm. Acesso em: 13 abr. 2022.

BRASIL. Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Aprova a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 19 de fevereiro de 2009.

BRASIL. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 28 de setembro de 2005.

BRASIL. Medida Provisória nº 527, de 18 de março de 2011. Altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, cria a Secretaria de Aviação Civil, altera a legislação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, cria cargos de Ministro de Estado e cargos em comissão, dispõe sobre a contratação de controladores de tráfego aéreo temporários, cria cargos de Controlador de Tráfego Aéreo. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 19 de março de 2011.

BRASIL. Ministério da Defesa. Secretaria da Aviação Civil. Política Nacional de Aviação Civil. 2009. Disponível em: www.defesa.org.br. Acesso em: 20 jun. 2020.

BRESSER-PEREIRA, Luiz C.; THEUER, Daniela. Um Estado novodesenvolvimentista na América Latina? **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 21, Número Especial, p. 811-829, dez. 2012.

BRITO, Eliane G. de. **Evolução da Rede Aeroportuária Brasileira: o Caso do Transporte Internacional de Passageiros**. 2017. 136 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

CARNEIRO, Ricardo de M. Velhos e novos desenvolvimentismos. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 21, Número Especial, p. 749-778, dez. 2012.

CORRÊA, Walquíria K. Considerações sobre a Formação Territorial e Econômica de Santa Catarina. **Geosul**, Florianópolis, p. 25-44, 01 jan. 1999.

CORSI, Francisco L. **A política econômica do governo Dilma: baixo crescimento e recessão**. Publicado em 2019. Disponível em: <https://revistas.marilia.unesp.br/index.php/novosrumos/article/view/8495>. Acesso em: 24 maio 2020.

CURADO, Marcelo. Uma avaliação da economia brasileira no Governo Lula. **Economia & Tecnologia**, [s.l.], Ano 07, Volume Especial, 2011.

CYPHER, James M. Revista de Economia, [s.l.], v. 40, n. 3 (ano 38), p. 7-27, set./dez. 2014.

EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A. – EMBRAER. **A história da Embraer**. 2006. Disponível em: <http://www.embraer.com.br/>. Acesso em: 22 maio 2020.

FERREIRA, Josué C. **Um breve histórico da aviação comercial brasileira**. Niterói: ABPHE, 2017.

FONSECA, Pedro C. D. **Desenvolvimentismo: A construção do conceito**. Texto para discussão. Brasília: Ipea; Rio de Janeiro: Ipea, 1990.

FORJAZ, Maria C. S. As origens da Embraer. **Tempo Social, Revista de Sociologia da USP**, São Paulo, v. 17, n. 1, 2005 Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ts/v17n1/v17n1a11.pdf>. Acesso em: 2 maio 2020.

FREITAS JUNIOR, Edinam R. de. Contribuições da Aviação no Desenvolvimento Socioeconômico da Região Norte do Brasil. **Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento**, São Paulo, v. 1, n. 5, p. 458-473, jul. 2017.

LIMA, Maurício P. Custos logísticos na economia brasileira. *Revista Tecnológica*, Rio de Janeiro, p. 64-69, 2006.

OLIVEIRA, Alessandro V. M. **Performance dos Regulados e Eficácia do Regulador: Uma Avaliação das Políticas Regulatórias do Transporte Aéreo e dos Desafios para o Futuro**. Documento de Trabalho no 7. São José dos Campos, SP: Acervo Científico do Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR), 2005.

QUINTILHANO, Diogo. **Transporte aéreo de cargas em Santa Catarina: desenvolvimento e perspectivas**. 2014. 302 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.

QUINTILHANO, Diogo. Transporte aéreo de cargas em Santa Catarina: principais entraves para o desenvolvimento local e regional. **Geosaberes**, Fortaleza, v. 6, n. 2, p. 300 - 311, jul. 2015. ISSN 2178-0463. Disponível em: <http://www.geosaberes.ufc.br/geosaberes/article/view/431>. Acesso em: 17 maio 2020.

RODRIGUES, Lucas A. Transporte aéreo de passageiros em Santa Catarina. 2019. **Blog Geoeconômica**. Disponível em: <https://marciogedri.wixsite.com/geoeconomica/single-post/2019/11/05/transporte-a%C3%A9reo-comercial-de-passageiros-em-santa-catarina>. Acesso em: 14 mar. 2022.

RODRIGUES, Lucas A. **Transporte aéreo de passageiros no estado de Santa Catarina: estratégias logísticas e organização**

territorial. 2020. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020.

SILVEIRA Márcio R.; QUINTILHANO, Diogo. Os efeitos das concessões aeroportuárias no Brasil entre os anos de 2012 a 2018. *Geosul*, Florianópolis, v. 34, n. 70, p. 87-112, jan./abr. 2019.

TEIXEIRA, Bruno B. **Avaliação ambiental estratégica e auxílio multicritério à decisão**: um estudo sobre as possíveis contribuições ao planejamento aeroportuário. 2014. 157 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2014.