

**ESTUDO COMPARATIVO DOS PROGRAMAS DE INDUÇÃO AO TRANSPORTE  
AÉREO REGIONAL BRASILEIRO NOS GOVERNOS DILMA ROUSSEFF (2012) E  
MICHEL TEMER (2016)<sup>1</sup>**

**COMPARATIVE STUDY OF INDUCTION PROGRAMS FOR BRAZILIAN  
REGIONAL AIR TRANSPORT IN GOVERNMENTS DILMA ROUSSEFF (2012)  
AND MICHEL TEMER (2016)**

**Amilton Luiz Novaes<sup>2</sup>  
Adáuto de Oliveira Souza<sup>3</sup>**

**Resumo:** Considerando que os ativos de logística, em geral, se encontram ainda defasados, pois durante os anos 1980 e 1990 foram baixos (ou inexistentes) os investimentos em infraestrutura de transporte (SOUZA, 2010), o Governo Federal nos últimos anos, propôs diversos projetos para investimento em infraestrutura logística. E nesse contexto, para o caso da aviação regional, encontra-se Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA). Todavia, não se tem clareza do que de fato será implantado da proposta para atender às necessidades de infraestrutura em logística, devido ao anúncio de redução e corte no programa. Nesse sentido, este trabalho tem como objetivo realizar um diagnóstico comparativo das características apresentadas no PROFAA, entre a proposta inicial (ano 2012) e a proposta em vias de implantação (ano 2016). Para tanto, a orientação metodológica adotada foi de pesquisa exploratória, mediante utilização de pesquisa documental. Com o diagnóstico ficou constatado que a intenção inicial do programa não será contemplada e aquilo que o definiu, e definiu seus objetivos, foram relegados à segundo plano e basicamente teremos pouco, ou nenhum, avanço no transporte aéreo regional brasileiro nos próximos anos.

**Palavras chave:** Aviação Regional; Programas Governamentais; Logística.

<sup>1</sup> Este artigo é parte integrante dos estudos na elaboração de uma pesquisa de doutoramento no Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) na Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD) pelo acadêmico Amilton Luiz Novaes e sob a orientação do Prof. Adáuto de Oliveira Souza, com outras publicações sobre o referido assunto.

<sup>2</sup> Doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal da Grande Dourados. Possui graduação em Administração pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Professor da Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Economia - FACE da Universidade Federal da Grande Dourados - UFGD. Tem experiência nos seguintes temas: políticas públicas, administração pública, aviação regional, infraestrutura logística, jogos de empresa, simulação empresarial, gestão por processos, comportamento do consumidor, biocombustíveis, etc E-mail: amiltonnovaes@ufgd.edu.br

<sup>3</sup> Doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal da Grande Dourados. Possui graduação em Administração pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Professor da Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Economia - FACE da Universidade Federal da Grande Dourados - UFGD. Tem experiência nos seguintes temas: políticas públicas, administração pública, aviação regional, infraestrutura logística, jogos de empresa, simulação empresarial, gestão por processos, comportamento do consumidor, biocombustíveis, etc. E-mail: adautosouza@ufgd.edu.br

**Abstract:** Whereas that logistics assets in general are still lagged because during the 1980s and 1990s were low (or nonexistent) investments in transportation infrastructure (SOUZA, 2010), the Federal Government in recent years, proposed several projects to investment in logistics infrastructure. And in this context, in the case of regional aviation, is Federal Program of Aid for Airports (PROFAA). However, we do not have clarity of what actually will be implemented of the proposal to meet the logistics infrastructure needs, due to the reduction announcement and cut in the program. In this sense, this paper aims to conduct a comparative diagnosis of the characteristics presented in the PROFAA between the initial proposal (year 2012) and the proposed soon to be deployed (2016). Therefore, the methodological orientation adopted was exploratory research by using documentary research. With the diagnosis was evidenced that the original intention of the program is not covered and what the set, and set its objectives, were relegated to the background and basically have little progress, or anything, in the Brazilian regional air transport in the coming years.

**Keywords:** Regional Aviation; Government Programs; Logistics.

## Introdução

Este trabalho teve como objetivo realizar um diagnóstico comparativo das características apresentadas no Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA), entre a proposta inicial, apresentada no Governo Dilma Rousseff (ano 2012) e a proposta em vias de implantação, no Governo Michel Temer (ano 2016). Este estudo visa verificar as mudanças e, ou, as perspectivas apresentadas nessa política governamental que envolve o transporte aéreo regional no Brasil, sendo o mais relevante desde a década de 1970 para tal segmento da aviação.

Considerando que durante os anos 1980 e 1990 foram baixos (ou inexistentes) os investimentos em infraestrutura de transporte (SOUZA, 2010) os ativos de logística, em geral, se encontram defasados. Sendo necessário, tal como foi proposto pelo Governo Federal nos últimos anos, vultosos investimentos em infraestrutura logística. E nesse contexto se observa a existência de vários planos e programas governamentais com esta finalidade (Plano Mais Brasil/PPA 2012-2015, Programa de Investimento e Logística: Aeroportos, Programa Federal de Auxílio a Aeroportos/PROFAA, Plano Nacional de Logística e Transportes/PNLT, Programa de Aceleração do Crescimento/PAC), porém não há explicitude sobre o que teremos efetivamente como proposta para atender às necessidades de infraestrutura em

logística a partir da mudança atemporal<sup>4</sup>, por meio do congresso, do governo brasileiro no ano de 2016. Nesse contexto histórico, é de suma importância não só discutir a temática aqui proposta, mas como todas as ações estruturantes e infraestruturais do Brasil, mas nesse estudo é necessário destacar que teremos o enfoque na aviação regional, tema central deste trabalho.

Castillo (2007, p. 21) observa que o Brasil, já há algum tempo, vivencia uma situação de “apagão logístico”, tal situação é evidenciada pela realidade crítica que se encontram os “sistemas de transporte, armazenamento, aduaneiro, portuário e de quase tudo que diz respeito à infraestrutura e legislação voltadas à circulação de mercadorias” que também podem ser denominados de “gargalos logísticos”.

Por si só, a temática logística se justificaria para diversas pesquisas, soma-se a isso o fato da necessidade de ampliação da oferta de serviços e infraestrutura de transporte e logística. Tais condições reforçam a importância desta e de outras propostas de pesquisa que venham a tratar do assunto de logística. Porém, deve-se acrescentar que, ainda com grandes investimentos nessa área, em geral, conforme expõe Braga e Castillo (2013), o transporte de passageiros não tem o mesmo investimento que o transporte de cargas, ou seja, leva-se menos em consideração na definição das prioridades. Realidade esta que foi posta à prova com a realização de grandes eventos no Brasil, tal como a Copa das Confederações de futebol em 2013, a Copa do Mundo de futebol de 2014, os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos do Rio de Janeiro em 2016.

De acordo com Braga e Castillo (2013, p. 244) existem os nós logísticos e os nós de transporte que podem ser de cargas simples ou de passageiros, sendo esses capazes de permitirem “maior mobilidade espacial a uma parcela mais ampla da população e das empresas”. Nesse contexto, com o intuito de proporcionar maior mobilidade, é que se constitui a “guerra dos lugares” também para o transporte de passageiros, impactando na aviação regional. Existe um efeito potencializador proporcionado aos espaços e pessoas atendidas pelo serviço de transporte aéreo regular, tal como, servir de “estímulo à realização de negócios e de turismo”, ou ainda, funcionar “como elemento de elevada importância para a própria integração nacional” (BETTINI, 2007, p. 47). Por exemplo, no bojo do “Plano Mais Brasil”, o transporte aéreo é um instrumento da integração nacional e deve ser visto também

---

<sup>4</sup> A referência se dá ao processo de interrupção do mandato (2015-2018) do governo da presidenta eleita Dilma Rousseff, pois mudanças político-administrativas governamentais historicamente ocorrem, nos regimes democráticos, por meio de processos eleitorais.

como um elemento de transformação da dinâmica produtiva do país (BRASIL; MPOG, 2011). Dentre diversos aspectos, fica evidente a importância do PROFAA para o país.

Por uma questão de necessidade de recorte, dentro da temática de transporte aéreo na aviação civil brasileira, o foco desta pesquisa foi considerar o que se entende por “aviação regional”. Convém explicitar que uma tipificação de qual deve ser a abrangência, ou sua melhor definição deverá ser tratada em outras pesquisas, pois conforme Bettini (2007) expõe, seu conceito é difuso, e muitas confusões são feitas quanto à sua aplicação, sendo necessário novas definições e quais de suas características podem lhe diferenciar de outros tipos de aviação civil. Contudo, mesmo que não seja a definição mais acertada, a aviação regional será, ao menos neste trabalho, compreendida como a “atividade explorada de maneira regular que, simplificadamente, utiliza aeronaves de capacidade inferior a cem passageiros e as utiliza em ligações com cidades que possuam densidade de tráfego [...] reduzida” (BETTINI, 2007, p.48).

### **Metodologia<sup>5</sup>**

A metodologia utilizada foi baseada na metodologia do trabalho de (NOVAES, 2006), seguindo o preceito que o trabalho científico tem como característica imprescindível a adoção de um ou mais métodos, cuja utilização consiste numa série de normas e procedimentos a serem seguidas. Dessa maneira, objetiva-se atingir um fim estabelecido para um estudo, um trabalho ou uma pesquisa. Por definição, pode-se descrever que o método é um caminho, uma forma, uma lógica de pensamento (VERGARA, 2004). Assim, a abordagem metodológica adotada foi da pesquisa dedutiva, mediante utilização de pesquisa documental. Os dados foram coletados de forma direta e indireta, procedendo-se o levantamento secundário com o auxílio de pesquisa de caráter documental e bibliográfico.

Dessa forma, o tipo de pesquisa utilizado foi a exploratória, que tem como principal objetivo fornecer um maior aprofundamento teórico-empírico sobre a situação-problema enfrentada pelo pesquisador, além de facilitar a compreensão de um determinado tema (CHIZZOTTI, 2005; MALHOTRA, 2012; MARCONI; LAKATOS, 2006).

---

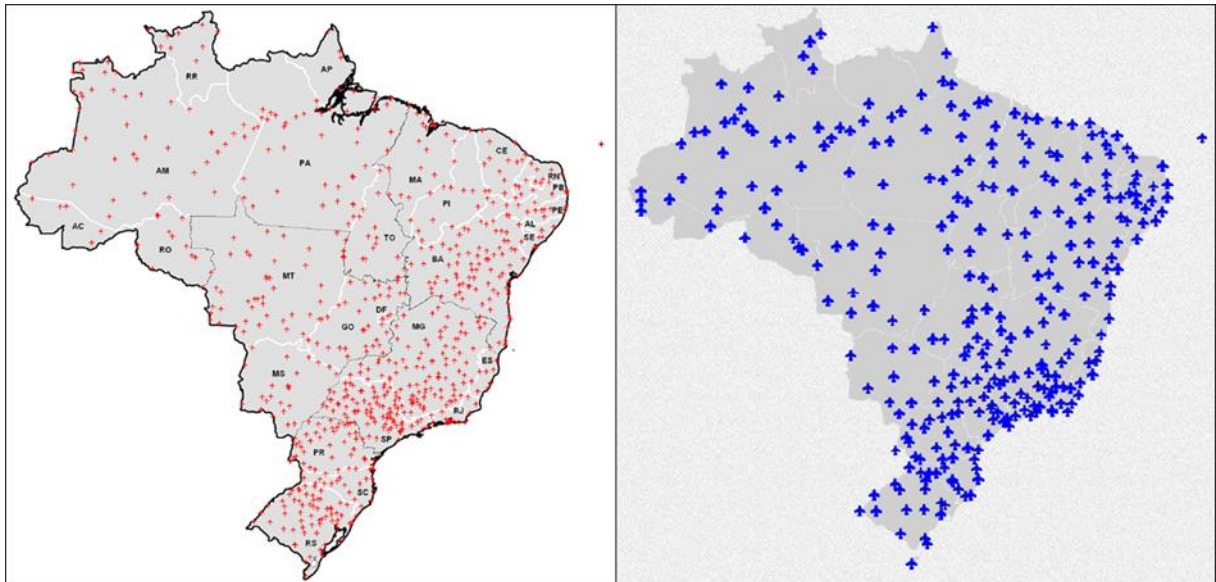
<sup>5</sup> A metodologia descrita neste trabalho é baseada na dissertação de mestrado de um dos autores, sendo a mesma referenciada nesta seção do trabalho, e como informado anteriormente parte integrante de projeto de doutoramento.

### **Diagnóstico**

De acordo com Braga e Castillo (2013), planos e programas governamentais, independente da esfera, incorporaram a logística de maneira definitiva, pautando as políticas públicas e influenciando os investimentos em transporte e comunicações. Certamente por reconhecer e identificar os desafios para a logística no país é que o Governo Federal investiu no aprimoramento da infraestrutura de transportes.

Nesse contexto se inseria a proposta inicial do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA), criado pela então Presidenta Dilma Rousseff em 2012, e contemplava o fortalecimento e ampliação da aviação regional. Sendo este o principal programa proposto e/ou em execução para a aviação regional, que tinha por definição ser um programa “destinado ao melhoramento, reaparelhamento, reforma e expansão de aeroportos e aeródromos de interesse estadual ou regional” (BRASIL; SAC, 2014). E definiu-se em sua criação que teria o “objetivo de conectar o Brasil e levar desenvolvimento e serviços sociais a lugares distantes dos grandes centros” (BRASIL; SAC, 2016), objetivo este que não se vê preservado na proposta atual.

Inicialmente estava previsto o investimento de R\$ 7,3 bilhões, e ainda, esse montante seria apenas a primeira fase do projeto, pois o programa almejava ter outras fases, e com isso visava atender ao menos 270 aeroportos espalhados pelo Brasil (BRASIL; SAC, 2014b). Observaríamos também, conseqüentemente, a expansão da malha aeroviária, o que justifica o investimento, e é imprescindível para, dentre outros aspectos: a integração do território nacional; desenvolvimento de polos regionais; fortalecimento dos centros turísticos; ou ainda, a garantia de acesso às áreas mais isoladas, tal como é o caso das comunidades da Amazônia Legal. Observe na Figura 1 a representação gráfica da distribuição dos aeródromos no Brasil, em sua totalidade e aqueles que seriam atendidos.

**Figura 1** – Mapa de todos os aeródromos versus aeródromos atendidos pelo PIL Aeroportos

**Fonte:** Elaborado pelos autores a partir de (BRASIL; BITTENCOURT; SAC, 2011) e (BRASIL; SAC, 2014b).

No Brasil, o número total de aeródromos públicos (pistas de pouso e decolagem) é de 724 (representados pelo mapa esquerdo na Figura 1), e verifica-se uma concentração na faixa que acompanha o litoral brasileiro, e também, em maior quantidade nas regiões Sudeste e Sul, de forma a concentrar o tráfego aéreo. De maneira oposta, existe um “vazio” nas regiões Norte e Centro-Oeste, sendo assim, situações como esta ressaltam a necessidade de investimentos na aviação regional, entende-se que seria tal intenção ao PROFAA quando de sua criação (seu propósito e objetivo). Cabe ressaltar que tais investimentos possibilitariam um maior avanço econômico, principalmente nas regiões Norte e Centro-Oeste, pelos motivos já apresentados.

Conforme relatado anteriormente, na primeira fase de investimentos nos aeroportos regionais previa atender 270 aeroportos, com investimento inicial de R\$ 7,3 bilhões, e a distribuição do que seria aplicado nas regiões do país pode ser observada na Tabela 1. Todavia, tal programa sofreu uma profunda alteração em seu sentido e grande redução, tanto na quantidade de aeroportos quanto nos recursos a serem investidos. Foi anunciado no final de agosto de 2016, que dos 270 aeroportos apenas 53 serão contemplados com investimentos, redução de mais de 80%, e o valor global a ser aplicado também reduziu, sendo agora disponibilizado apenas R\$ 2,4 bilhões, corte de mais de 67% (“TEMER CORTA...”, 2016).

Ou seja, houve dois momentos do PROFAA, o primeiro que vai desde sua criação em 2012 até agosto de 2016 (“PROFAA 2012-2016”) e um segundo que se inicia após o anúncio do corte sofrido pelo programa e se estenderá pelos próximos anos com sua implantação (“PROFAA 2016 pós corte”).

**Tabela 1** – Investimentos na Infraestrutura Regional de Aeroportos previstos no PROFAA

Região	PROFAA 2012-2016				PROFAA 2016 pós corte		% de redução	% que "restou"
	Qtde de aeroportos		Investimento (R\$ bi)		Qtde de aeroportos			
Centro-Oeste	31	11,5%	0,9	12,3%	6	11,3% ↓	80,6%	19,4%
Nordeste	64	23,7%	2,1	28,8%	14	26,4% ↑	79,1%	20,9%
Norte	67	24,8%	1,7	23,3%	17	32,1% ↓	73,4%	26,6%
Sudeste	65	24,1%	1,6	21,9%	8	15,1% ↓	87,7%	12,3%
Sul	43	15,9%	1	13,7%	8	15,1%	81,4%	18,6%
<b>Total</b>	<b>270</b>	<b>100,0%</b>	<b>7,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>53</b>	<b>100,0%</b>	<b>80,4%</b>	<b>19,6%</b>

Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados de (BRASIL; SAC, 2014b).

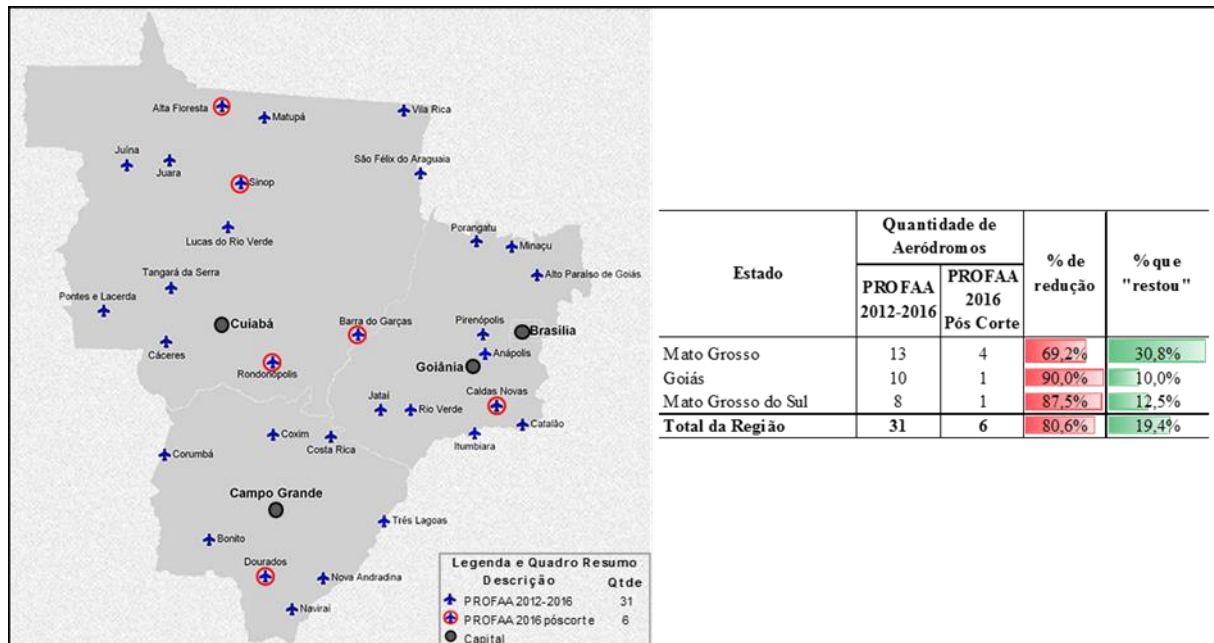
Observa-se na Tabela 1 para a proposta inicial (PROFAA 2012-2016, gestão Dilma Rousseff), a distribuição da quantidade de aeroportos e o montante a ser investido por região do país, e para a proposta atual a quantidade de aeródromos distribuídos por região. Destaca-se que para o “PROFAA pós corte” – gestão Michel Temer – não se tem divulgado o valor a ser destinado a cada região, apenas o valor global. De forma adicional, observa-se nas demais colunas os percentuais relativos a distribuição tanto da quantidade, quanto do investimento reflete. E para além disso, os valores proporcionais comparativos entre ambas as propostas (% de redução/corte e % que permanece).

Pode-se observar na Tabela 1 que a distribuição dos investimentos no PROFAA 2012-2016 – durante o governo Dilma – ocorre de forma bastante próxima do percentual de aeroportos atendidos. É importante salientar que, nesse primeiro momento, o maior número de aeroportos que seriam atendidos era da região Norte, contudo, aqueles que receberiam o maior valor em investimentos seria a região Nordeste. Situação que se inverte no governo Temer, em se tratando da quantidade de aeródromos. Todavia, a região Centro-Oeste (observe o detalhamento no Quadro 1) seria a menos contemplada, representando ser menor do que a metade de outras três regiões, e continua sendo, porém com uma diferença menor para com as demais regiões.

É importante ressaltar ainda, que as regiões Sul e Sudeste representavam somente pouco mais 35% em investimento e 40% do total de aeroportos compreendidos, sendo assim, uma forma de desconcentrar um pouco o tráfego aéreo destas regiões. Na proposta do “PROFAA pós corte” – gestão Temer – as regiões Sul e Sudeste somam pouco mais de 30% em quantidade de aeroportos, reduz um pouco a concentração na proposta. Porém não é algo que possa ser considerado positivo para a aviação regional, pois como diminui significativamente a quantidade de aeroportos contemplados no país todo, não será suficiente, nem eficiente, para desconcentrar o tráfego aéreo, mesmo porque, diversas cidades já recebem voos regulares. Nesse mesmo sentido, não se pode considerar como positivo, ou resolutivo, o fato que proporcionalmente as regiões Norte e Nordeste passam a ter um percentual maior de aeroportos contemplados, mas igualmente com uma quantidade significativamente inferior.

Analisando a proposta do “PROFAA pós corte” – gestão Temer – e verificando todas as Unidades da Federação presentes no programa, percebe-se que 3 foram excluídas, ou seja, sofreram um corte de 100%. Dentre as 26 Unidades da Federação (o Distrito Federal faz parte do programa) houve 18 níveis de redução, tal como estes 3 que foram excluídos, outros também tiveram iguais proporções de corte. Os Quadros a seguir (1 a 5) apresentam os mapas de cada uma das regiões do país, com os aeródromos de cada UF e os valores nominais e percentuais, em dois momentos, na proposta inicial do “PROFAA 2012-2016” (gestão Dilma Roussef) e o que “restou” da proposta, o “PROFAA 2016 pós corte” – gestão Temer. Assim, o Quadro 1 apresenta o mapa da região Centro-Oeste com os respectivos aeródromos que seriam e que “sobraram” para serem atendidos pelo PROFAA. Cabe destacar que em todas essas Unidades da Federação não foram considerados o aeroporto da capital.

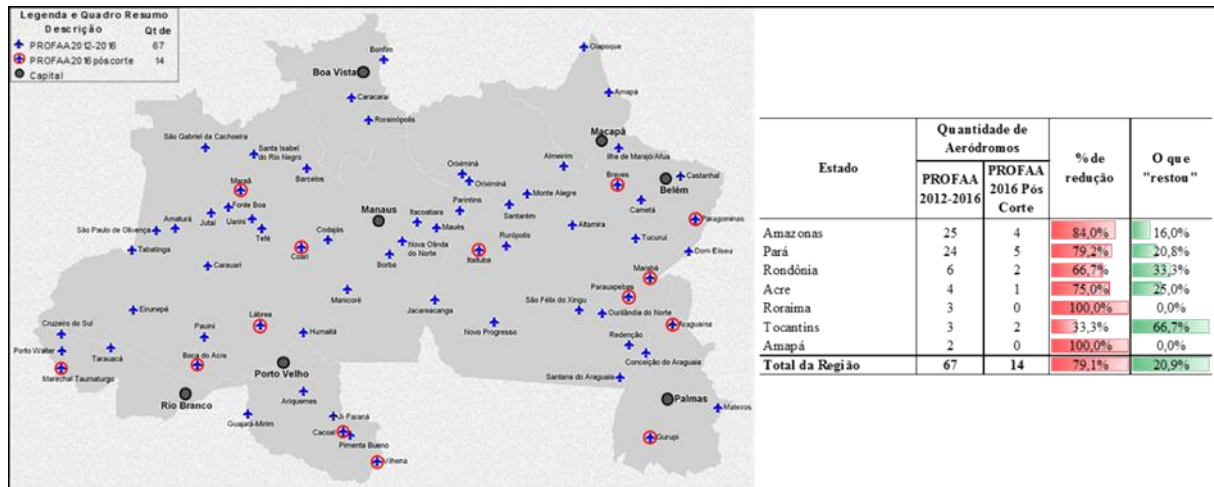


**Quadro 1** – Cidades com aeródromos atendidos na Região Centro-Oeste

**Fonte:** Elaborado pelos autores (BRASIL; SAC, 2014b; “TEMER CORTA...”, 2016).

Conforme pode-se observar no Quadro 1, a região Centro-Oeste correspondia a 31 aeroportos atendidos pelo “PROFAA 2012-2016”, a partir do corte, apenas 6 aeroportos serão contemplados, uma redução superior à 80%. Do total de aeroportos, 13 estavam localizados no Estado de Mato Grosso, sendo este o que permaneceu com a maior quantidade (quatro), mas, ainda assim com uma significativa redução (superior a 69%). Na proposta do governo Temer – “PROFAA pós corte” – 2/3 (dois terços) dos aeroportos da Região que permaneceram, se localizam no Estado do Mato Grosso, anteriormente esse mesmo estado representava pouco menos de 42%.

Os Estados de Goiás e Mato Grosso do Sul possuíam respectivamente 10 e 8 aeródromos e para ambos permaneceram apenas 1, sendo que proporcionalmente, nesta região, o Estado de Goiás teve o maior corte (90%), porém em números absolutos o corte (nominal) foi de nove aeródromos (valor igual ao Mato Grosso). Goiás teve, proporcionalmente, o 3º maior corte no programa (de 18 níveis) e tal redução lhe coloca na 5ª posição dentre os 26 estados (lembrando que o Distrito Federal faz parte do programa). Já os Estados de Mato Grosso do Sul e Mato Grosso ocupam, respectivamente, 7ª e 20ª posição de redução com as 5ª e 15ª colocação dos cortes sofridos. Observe no Quadro 2 o mapa da região Norte.

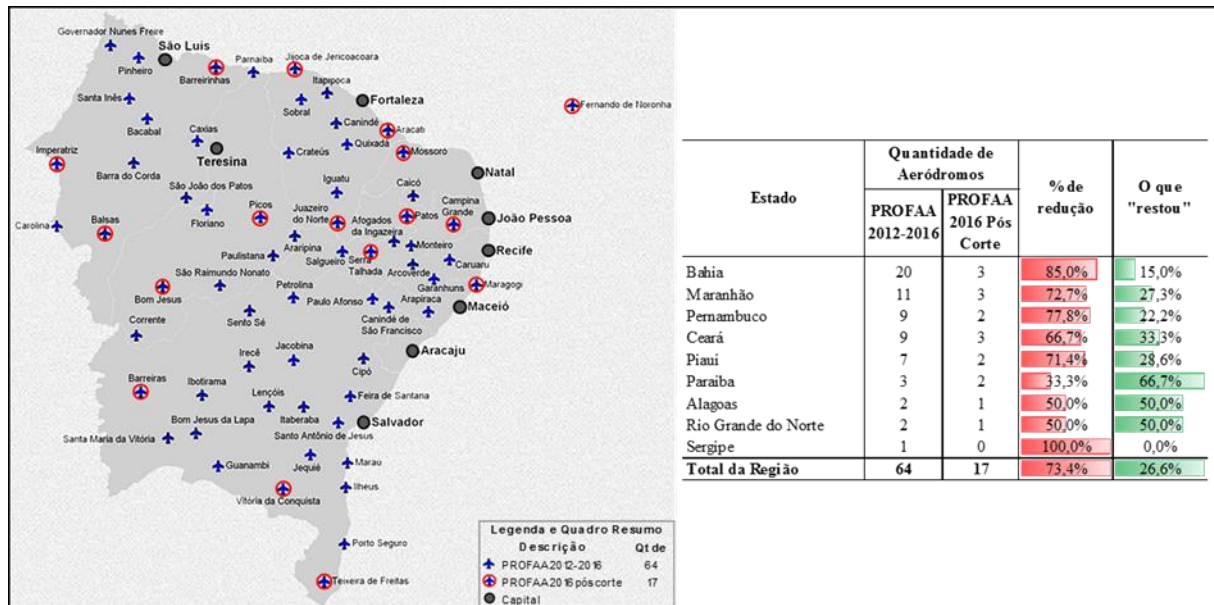
**Quadro 2** – Cidades com aeródromos atendidos na Região Norte

**Fonte:** Elaborado pelos autores (BRASIL; SAC, 2014b; “TEMER CORTA...”, 2016).

A região Norte, apresentada no Quadro 2, totalizava 67 aeroportos no “PROFAA 2012-2016” – governo Dilma – sendo a região que tinha o maior número de aeroportos presentes na proposta inicial, representavam 24,8% do total (na proposta atual é o Nordeste com maior quantidade, porém em quantidade muito inferior), e “restaram” apenas 14. Na proposta inicial todos os estados estavam contemplados pelo PROFAA, todavia, no “PROFAA 2016 pós corte” – governo Temer – os estados de Roraima e Amapá, sofreram cortes de 100% (de 3 excluídos, 2 são desta região).

Esta foi a região do país que teve o menor percentual de corte (73,4%), mas a redução de 53 aeroportos (a mesma quantidade que sobrou ao total do país), fará com que tais comunidades continuem “isoladas”. Os estados que possuíam um maior número de aeroportos contemplados, Amazonas e Pará, correspondiam a 73,1% do total da região e passaram a representar cerca de 64,3%. Esses estados, sofreram cortes próximos à média nacional e continuaram com a maior quantidade, apenas invertendo as posições, sendo o Pará agora com maior número de aeroportos. Ressalta-se que o Tocantins sofreu um corte de apenas 1/3 (um terço) de seus aeroportos, de 3, ficaram 2. Esse estado junto com a Paraíba foram os estados com o menor corte, e nessa região, os estados com as maiores reduções (para além daqueles com cortes de 100%) foram o Amazonas e o Pará que ocupam a 8ª e 10ª posição, respectivamente, no ordenamento do que foi reduzido em todos os estados.

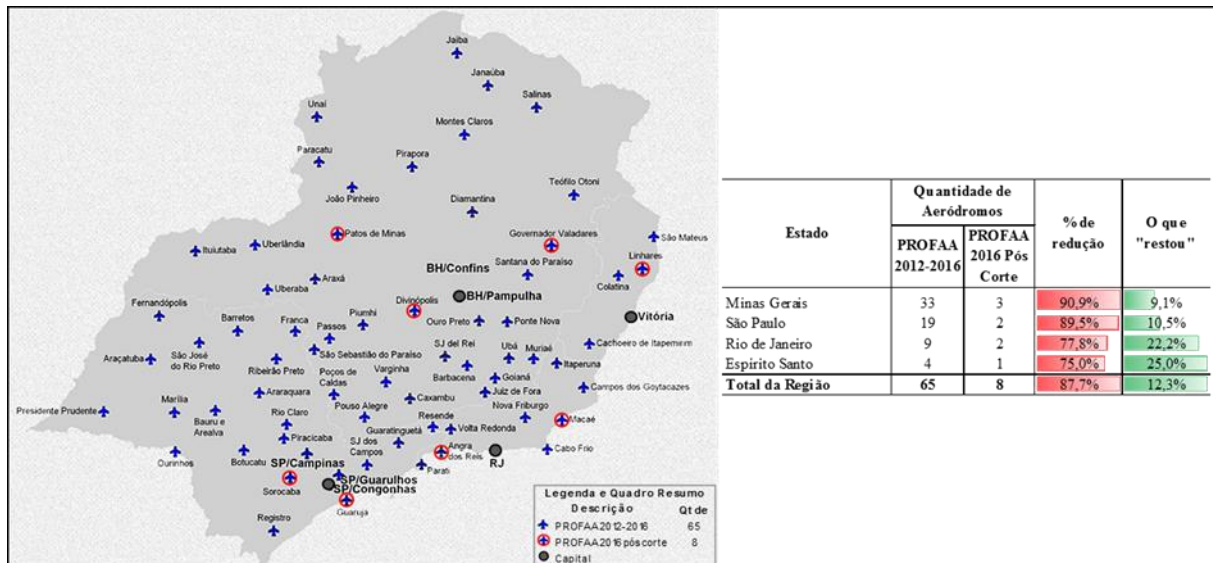
A próxima região a ser apresentada em seu mapa é a Nordeste, e pode ser observada no Quadro 3.

**Quadro 3** – Cidades com aeródromos atendidos na Região Nordeste

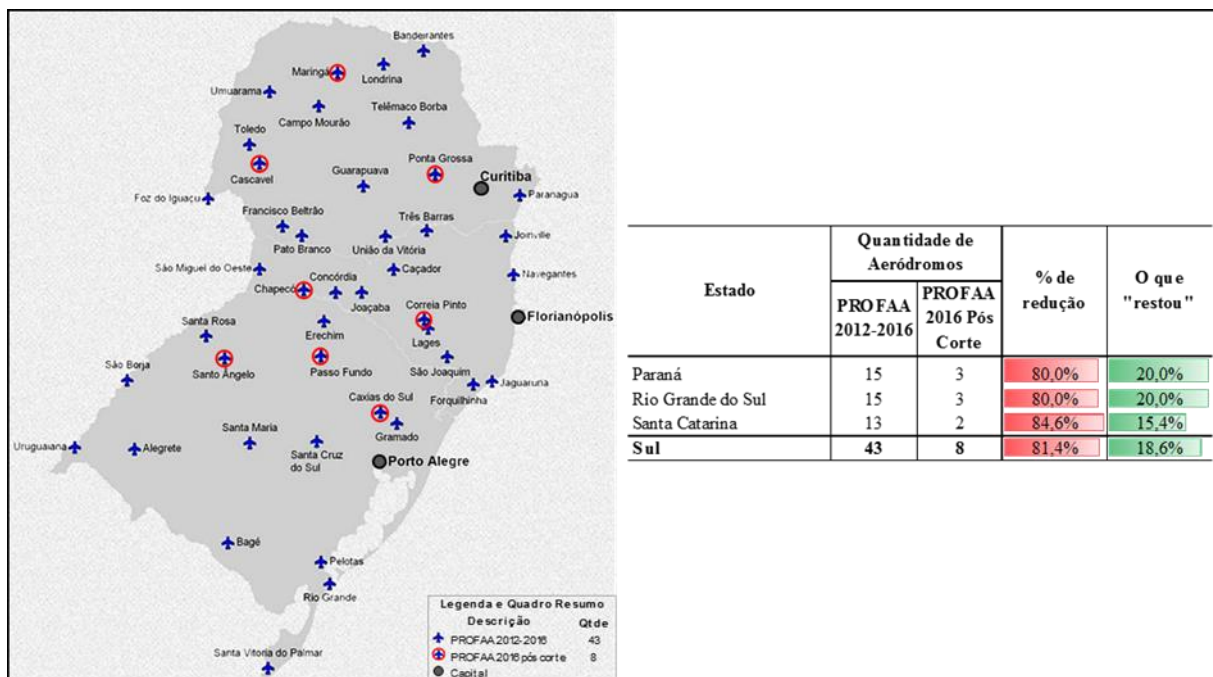
Fonte: Elaborado pelos autores (BRASIL; SAC, 2014b; “TEMER CORTA...”, 2016).

A região Nordeste (Quadro 3), possuía ao todo 64 aeroportos atendidos pelo “PROFAA 2012-2016” – governo Dilma Rousseff – correspondia a 23,7% do total de aeródromos. O destaque desta região era o Estado da Bahia que compreendia 20 aeroportos, sendo que sozinho correspondia a pouco mais de 31%. Na proposta do governo Temer sobraram somente 15% dos aeródromos desse estado, e outros dois estados também permaneceram com a mesma quantidade (3 cada um). O Estado da Bahia é o 8º estado na proporção de redução com o 6º maior corte sofrido. Dentre os demais, no Governo Temer – “PROFAA 2016 pós corte”, para alguns “restaram” 2 ou 1 aeródromo, porém, o Estado Sergipe que tinha apenas um (1) aeródromo contemplado na proposta inicial, ficou sem nenhum.

Observe na Quadro 4, o mapa representativo da região Sudeste, que era a segunda região em números de aeródromos atendidos, e passou a ser a terceira, porém, em igual quantidade à Região Sul (no Quadro 5 é apresentado o mapa da região Sul), ambas apenas à frente do Centro-Oeste.

**Quadro 4 – Cidades com aeródromos atendidos na Região Sudeste**


Fonte: Elaborado pelos autores (BRASIL; SAC, 2014b; “TEMER CORTA...”, 2016).

**Quadro 5 – Cidades com aeródromos atendidos na Região Sul**


Fonte: Elaborado pelos autores (BRASIL; SAC, 2014b; “TEMER CORTA...”, 2016).

Conforme apresentado na **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, a região Sudeste possuía 65 aeroportos atendidos pelo “PROFAA 2012-2016” – Governo Dilma – e sofreu uma redução de 87,7%. Do total anterior, mais de 50% estava localizado no Estado de Minas Gerais (33), e no Governo Temer, esse representa 37,5% da região, mas com um corte

de 90,1%. Tal proporção de corte do Estado de Minas Gerais é o 2º maior no programa, atrás apenas daqueles que foram totalmente excluídos e lhe coloca como o 4º estado de maior redução. Os estados de São Paulo e Rio de Janeiro ficam com 2 aeródromos cada, e o Espírito Santo com um quarto (1/4) do que tinha. Apontando que também nessa região os impactos foram significativos, sendo que o Estado de São Paulo teve o 4º maior corte proporcional, ocupando a 6ª dos estados a sofrer com a mudança no PROFAA. Já os Estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, relativamente, ocupam uma posição de corte menor (11ª e 12ª respectivamente), porém ambos com redução igual ou superior a 75%.

A última região apresentada (Quadro 5), Região Sul, contava com 43 cidades atendidas pelo programa em sua proposta inicial do Governo Dilma (“PROFAA 2012-2016”) e na proposta do Governo Temer – “PROFAA pós corte”, apenas 8, redução de 81,4%. As cidades atendidas estavam distribuídas em quantitativos próximos para cada estado, e assim permaneceram, em ambos os casos o Estado de Santa Catarina sempre esteve com o menor número. Sendo esse mesmo estado, o que na região teve proporcionalmente a maior redução (84,6%), sendo o 7º maior corte do programa. Os demais estados da região tiveram igualmente 80% de corte, ambos ocupando a 9ª posição de maior corte.

### **Considerações Finais**

Tendo em vista que o objetivo deste trabalho foi realizar um diagnóstico comparativo do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos – PROFAA, em sua proposta inicial do Governo Dilma Rousseff, denominada aqui de “PROFAA 2012-2016” e a proposta em vias de implantação pelo Governo Michel Temer – “PROFAA pós corte”, foi possível constatar que a intenção inicial do programa não será contemplada. Ou seja, aquilo que o definiu, e definiu seus objetivos, foram relegados à segundo plano e basicamente teremos pouco, ou nenhum, avanço no transporte aéreo regional brasileiro nos próximos anos. O que poderia ser um instrumento de alavancagem no que diz respeito ao acesso da população como usuária deste modal de transporte, promovendo a interiorização da aviação, se torna mais um mecanismo de atender aos interesses empresariais acima do interesse social, tal como relatado no anúncio do corte que um dos critérios das escolhas dos municípios que permaneceriam no programa era o “Interesse das companhias aéreas” (“TEMER CORTA...”, 2016).

O que antes era substancial do ponto de vista da perspectiva de investimentos, mas sobretudo de sua abrangência geográfica, foi drasticamente reduzido, demonstrando ser um

quadro temerário e preocupante no que diz respeito às infraestruturas logísticas do país. Espera-se que não seja um retrocesso similar ao que ocorreu nas décadas de 1980 e 1990, na qual foram baixos ou inexistentes tais investimentos (SOUZA, 2010), conforme já apontado anteriormente. Continuaremos a ter “comunidades isoladas” e um “vazio” da malha aeroviária no território brasileiro.

### Referências Bibliográficas:

BETTINI, H. Um retrato da aviação regional no Brasil. **Journal of Transport Literature**, v. 1, n. 1, p. 46–65, 2007.

BRAGA, V.; CASTILLO, R. Tipologia e topologia de nós logísticos no território brasileiro: uma análise dos terminais ferroviários e das plataformas multimodais. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 3, n. 2, p. 235–258, 2013.

BRASIL; BITTENCOURT, W.; SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL - SAC. **Infraestrutura Aeroportuária**. Brasília, 17 ago. 2011. Disponível em: <[http://portal3.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/imprensa/noticias/noticias\\_arquivos/Wagne.pdf](http://portal3.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/imprensa/noticias/noticias_arquivos/Wagne.pdf)>. Acesso em: 29 ago. 2016

BRASIL; MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO. **Plano Mais Brasil: Plano plurianual 2012-2015 - projeto de lei**. Brasília: MP, 2011. Disponível em: <[http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spi/ppa/2012/mensagem\\_presidencial\\_ppa.pdf/@@download/file/mensagem\\_presidencial\\_ppa.pdf](http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spi/ppa/2012/mensagem_presidencial_ppa.pdf/@@download/file/mensagem_presidencial_ppa.pdf)>. Acesso em: 29 ago. 2016.

BRASIL; SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL - SAC. **Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA)**. 2014. Disponível em: <<http://www.aviacaocivil.gov.br/assuntos/aeroportos/programas/programa-federal-de-auxilio-a-aeroportos-profaa> <http://www.aviacaocivil.gov.br/assuntos/aeroportos/programas/programa-federal-de-auxilio-a-aeroportos-profaa>>. Acesso em: 10 out. 2014a.

\_\_\_\_\_. **Programa de Investimento em Logística: Aeroportos**. 33 slides, color apresentado em Lançamento do programa. Brasília, 2014b. Disponível em: <<http://www.aviacao.gov.br/aeroportos/multimedia/pil-aeroportos-apresentacao-lancamento.pdf>>. Acesso em: 8 out. 2014

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

\_\_\_\_. **Aviação Regional**. Disponível em: <<http://www.aviacao.gov.br/assuntos/aviacao-regional/aviacao-regional>>. Acesso em: 16 maio. 2016.

CASTILLO, R. Agronegócio e Logística em Áreas de Cerrado: expressão da agricultura científica globalizada. **Revista da ANPEGE**, v. 3, n. 3, p. 21–27, 2007.

CHIZZOTTI, A. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. 11. ed. São Paulo: Cortez, 2005.

MALHOTRA, N. K. **Pesquisa de Marketing: Uma Orientação Aplicada**. 6<sup>a</sup> ed. Porto Alegre: Bookman Editora, 2012.

MARCONI, M. DE A.; LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados**. 6. ed. São Paulo (SP): Atlas, 2006.

NOVAES, A. L. **Comportamento do consumo de carne bovina e hortaliças no Brasil: perfil dos consumidores**. Campo Grande: UFMS / Mestrado em Agronegócios, 2006.

SOUZA, V. H. P. DE. O transporte rodoviário no Brasil: algumas tipologias da viscosidade. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales.**, v. XIV, n. 331 (21), 1 ago. 2010.

**Temer corta programa que previa ampliação de aeroportos regionais**. 2016. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/08/1806278-temer-corta-programa-que-previa-ampliacao-de-aeroportos-regionais.shtml>>. Acesso em: 24 ago. 2016.

VERGARA, S. C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2004.

*Recebido em 09 de maio de 2017.  
Aceito em 10 de junho de 2017.*