

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL**

**RELAÇÃO ENTRE TRANSPORTE AÉREO E TURISMO
EM MOÇAMBIQUE**

FRANCISCO CABO

ORIENTADOR: PROF. SÉRGIO RONALDO GRANEMANN, Dr.

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM TRANSPORTES

PUBLICAÇÃO T.DM-004A/2012

BRASÍLIA/DF – MARÇO/2012

BRASÍLIA/DF – MARÇO/2012

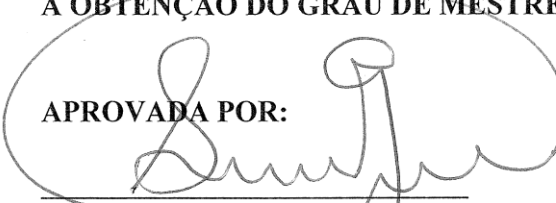
UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL

RELAÇÃO ENTRE TRANSPORTE AÉREO E TURISMO
EM MOÇAMBIQUE.

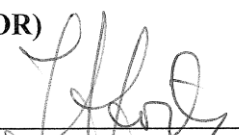
FRANCISCO CABO

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO SUBMETIDA AO
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL DA
FACULDADE DE TECNOLOGIA DA UNIVERSIDADE DE
BRASÍLIA COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA
A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE.

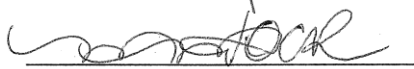
APROVADA POR:



SÉRGIO RONALDO GRANEMANN, Dr., (NEPr – UnB)
(ORIENTADOR)



JOSÉ AUGUSTO ABREU SÁ FORTES, Dr., (ENC – UnB)
(EXAMINADOR INTERNO)



MARTHA MARIA VERAS RODRIGUES, Dr^a, (NEPr – UnB)
(EXAMINADORA EXTERNA)

BRASILIA/DF, 23 DE MARÇO DE 2012

FICHA CATALOGRÁFICA

CABO, FRANCISCO

RELAÇÃO ENTRE TRANSPORTE AÉREO E TURISMO EM MOÇAMBIQUE.

xv, 92p., 210 x 297 mm (ENC/FT/UnB, Mestre, Transportes, 2012). Dissertação de Mestrado

– Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia.

Departamento de Engenharia Civil e Ambiental.

1. Transporte aéreo

2. Turismo

3. Regulação

4. Análise SWOT

I. ENC/FT/UnB

II. Título (série)

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

CABO, F. (2012). Relação entre transporte aéreo e turismo em Moçambique. Dissertação de Mestrado em Transportes, Publicação T.DM-004A/2012, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 92p.

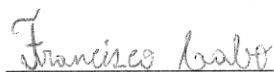
CESSÃO DE DIREITOS

AUTOR: Francisco Cabo.

TÍTULO: Relação entre transporte aéreo e turismo em Moçambique.

GRAU: Mestre ANO: 2012

É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias desta dissertação de mestrado e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte dessa dissertação de mestrado pode ser reproduzida sem autorização por escrito do autor.



Francisco Cabo

frankabo@hotmail.com

AGRADECIMENTOS

Primeiramente à minha família. Meu pai Francisco Valentino Cabo, minha irmã Marisa, meu irmão Domingos, meu primo Emídio, minha prima Salmina e meu primo Xavier que me ajudaram a superar os obstáculos em momentos importantes e pelo suporte moral dado.

À banca examinadora da minha defesa, ao Professor Sérgio Granemann (meu orientador) pelos ensinamentos transmitidos ao longo deste processo da dissertação, à Professora Martha Veras pelas importantes contribuições e críticas feitas ao trabalho e ao Professor José Augusto por, acima de tudo, ter demonstrado interesse em fazer parte da banca e por suas importantes contribuições!

Aos professores do Programa de Pós Graduação em Transportes da Universidade de Brasília (PPGT – UnB) com quem tive a oportunidade de aprender e trocar experiências, com particular destaque ao Pastor Taco, por todo apoio dado.

Aos funcionários da secretaria do PPGT, Adilson, Lucinete e Daniela.

Aos provedores da minha bolsa de estudos, o Ministério da Ciência e Tecnologia de Moçambique e o CNPq (Brasil).

Aos meus colegas e à Direção da Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane (Universidade Eduardo Mondlane – Moçambique), em especial para Hélsio Azevedo, Tânia Fernandes, Daniel Zacarias, Emidio Nhantumbo e Manuel Mutimucuo, que de uma ou de outra forma foram trilhando comigo este processo.

À todos os respondentes dos formulários, o meu muito obrigado, em especial para a Elzendra Felipe e os funcionários do INATUR, dr. Emanuel Chaves, dra. Lucrécia Ndeve, dr. Martinho Muatxiua, Eduardo Zuber, Luís Sarmiento, Alves Gomes, Fernando Almeida, António Bungallah, Quessanias Matsombe, Rui Monteiro, Adam Yossuf, dr. António Pinto dra. Célia Pondeca. A vossa contribuição foi fundamental para a consecução dos objetivos deste trabalho!

À Cândida Magaia por todo suporte moral. O meu muito obrigado!

À família Lopes, com especial destaque para a Fernanda Lopes (a anjinha) por todo apoio moral, companheirismo, atenção e pela torcida em momentos importantes. O meu eterno obrigado!!

Aos meus grandes amiga(o)s Teresa Malichocho, Felicidade Chicico, Mauro Pindula e Estevão Dimaca, que mesmo distantes sempre se fizeram presentes nesta árdua caminhada.

À Marta Gazer, pela infinita amizade!

Ao Guilherme Palhares, por todo suporte inicial dado e por me catapultar a progredir academicamente.

Ao Horácio Zimba, Graciete Rocha, Abel Luis, Lindalva Mabatsana, Dário Murargy, Rosenilda Santos, Susana Maleane e Cláudia Gove por todo suporte e companheirismo.

Por último, mas mais importante, os meus agradecimentos aos meus colegas de turma de mestrado do PPGT, turma 2010, em especial aos bolsistas Vinicius Policarpo, Ronny Medrano (nosso *nerd*), Noêmia, à Érica, Geovana e José Melquiades. Vocês foram fantásticos comigo!!! O meu muito obrigado pelos ensinamentos e pelo companheirismo!!!

RESUMO

O desenvolvimento do mercado aéreo iniciado nos Estados Unidos e mais tarde estendido para a Europa impulsionou a projeção internacional da aviação civil e do turismo, fazendo com que os destinos turísticos longínquos dos principais centros emissores fossem cada vez mais difundidos e procurados.

Em Moçambique as dinâmicas do transporte aéreo e do turismo têm sido objeto de análise, primordialmente pelo setor privado que, busca promover mecanismos para que o transporte aéreo tenha, cada vez mais, um impacto positivo na atividade turística nacional. Esta situação vem sendo observada desde a criação do Ministério do Turismo no ano 2000.

É nesta perspectiva que o presente trabalho tem como objetivo geral verificar se o transporte aéreo impulsiona ou representa um obstáculo ao turismo Moçambique.

Para o efeito, a metodologia adotada incluiu análise de dados secundários sobre o contexto – antecedentes, marcos legais, transformações e atualidades sobre turismo e transporte aéreo em Moçambique; coleta de informações junto a informantes-chave de ambos os setores por meio de formulário aplicado pelo autor; o uso das ferramentas Análise SWOT para captar a percepção dos informantes sobre a relação entre transporte aéreo e turismo e Escala de *Likert* para analisar a opinião dos informantes em relação aos princípios balizadores de regulação de transporte aéreo no contexto nacional.

Embora haja uma evolução normativa, a análise dos dados evidencia que a relação entre os setores de transporte aéreo e turismo em Moçambique ainda é descrita, com maior peso, por pontos fracos e que, em função da falta de coordenação multisetorial, do protecionismo à companhia aérea de bandeira nacional e da falta de cumprimento da maioria dos princípios balizadores de regulação, o transporte aéreo representa um obstáculo ao desenvolvimento do turismo.

ABSTRACT

The development of the airline industry started in the United States and later extended to Europe boosted the projection of international civil aviation and tourism, making tourism destinations far from major centers issuers were even more pervasive and demand.

In Mozambique the dynamics of air transport and tourism have been the object of analysis, primarily by the private sector that seeks to promote mechanisms for air transport has, increasingly, a positive impact on domestic tourism. This situation has been observed since the creation of the Ministry of Tourism in 2000.

From this perspective, this study aims to verify that the general aviation drives or represent an obstacle to tourism Mozambique.

For this purpose, the methodology included analysis of secondary data about the context - history, legal, processing, and updates on tourism and air transport in Mozambique, collecting information from key informants from both sectors through questionnaire applied by author, using the tools SWOT analysis to capture the informants' perceptions about the relationship between air transport and tourism and Likert Scale to assess the informants' opinion a guide to the principles of regulation of air transport in the national context.

Although there are normative development, data analysis shows that the relationship between the sectors of air transport and tourism in Mozambique is still described, with greater weight, for weaknesses and that, due to the lack of coordinated multi-sectoral protectionism to the company national flag carrier and the lack of enforcement of a guide for most of the principles of regulation, air transport represents an obstacle to tourism development.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	1
1.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	1
1.2 JUSTIFICATIVA.....	2
1.3 DEFINIÇÃO DO PROBLEMA.....	2
1.4 OBJETIVOS.....	3
1.4.1 Objetivo geral.....	3
1.4.2 Objetivos específicos.....	3
1.5 METODOLOGIA DE PESQUISA.....	3
1.6 ESTRUTURA DO TRABALHO.....	5
2. TURISMO E TRANSPORTE AÉREO.....	6
2.1 APRESENTAÇÃO.....	6
2.2 TURISMO: DEFINIÇÃO, ELEMENTOS BÁSICOS E TENDÊNCIAS	
INTERNACIONAIS.....	6
2.3 TRANSPORTE AÉREO: SUA IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA E A	
RELAÇÃO COM O TURISMO.....	8
3. REGULAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO.....	13
3.1 APRESENTAÇÃO.....	13
3.2 CONVENÇÃO DE CHICAGO.....	13
3.3 DESREGULAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO.....	15
3.4 PRINCÍPIOS BALIZADORES DE REGULAÇÃO DE TRANSPORTE	
AÉREO.....	16
3.4.1 Princípio 1 – O passageiro sempre em primeiro lugar.....	16
3.4.2 Princípio 2 – Ambiente regulatório com baixo risco regulatório.....	17
3.4.3 Princípio 3 – Metas de acesso ao transporte aéreo.....	17
3.4.4 Princípio 4 – Desregulação econômica com fiscalização técnica.....	18
3.3.5 Princípio 5 – Eficiência econômica e regras transparentes nas alocações	
de infraestruturas.....	18
3.3.6 Princípio 6 – Poder de coleta e disseminação de dados.....	19
3.3.7 Princípio 7 – Binômio embasamento técnico-transparência na tomada	
de decisão.....	19

3.3.8 Princípio 8 – Coordenação de políticas públicas.....	19
3.3.9 Princípio 9 – Flexibilização e constituição do marco regulatório das infraestruturas.....	20
3.3.10 Princípio 10 – Mercado livre com defesa da concorrência e do consumidor.....	20
4. TURISMO EM MOÇAMBIQUE.....	21
4.1 APRESENTAÇÃO.....	21
4.2 LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA E DEMOGRAFIA DE MOÇAMBIQUE.....	21
4.3 TURISMO REGIONAL.....	24
4.4 CARACTERIZAÇÃO GERAL DO TURISMO EM MOÇAMBIQUE.....	25
4.5 ANÁLISE SWOT DO TURISMO EM MOÇAMBIQUE.....	27
5. TRANSPORTE AÉREO EM MOÇAMBIQUE.....	29
5.1 APRESENTAÇÃO.....	29
5.2 PANORAMA GERAL DO TRANSPORTE AÉREO EM MOÇAMBIQUE.....	29
5.2.1 Companhias aéreas que operam em Moçambique.....	30
5.2.2 Infraestrutura aeroportuária.....	31
5.2.3 Pontos de entrada em Moçambique.....	34
5.2.4 Serviços aéreos regionais e intercontinentais não regulares.....	36
5.3 ACORDOS BILATERAIS DE TRANSPORTE AÉREO.....	37
5.3.1 Decisão de Yamoussoukro.....	38
5.4 VISÃO ESTATAL EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE AÉREO.....	43
5.5 VISÃO DO SETOR PRIVADO EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE AÉREO.....	45
5.5.1 Céus limpos para a África Austral.....	45
5.6 CENÁRIO ATUAL.....	48
6. RELAÇÃO TURISMO E TRANSPORTE AÉREO EM MOÇAMBIQUE.....	50
6.1 RELAÇÃO TRANSPORTE AÉREO E TURISMO EM MOÇAMBIQUE: ANÁLISE SWOT.....	50

6.1.1 Apresentação.....	50
6.1.2 Pontos fortes.....	51
6.1.3 Pontos fracos.....	52
6.1.4 Oportunidades.....	55
6.1.5 Ameaças.....	58
6.2 PRINCIPIOS BALIZADORES DE REGULAÇÃO DE TRANSPORTE AÉREO EM MOÇAMBIQUE.....	59
6.2.1 Apresentação dos resultados.....	59
6.3 FATORES RELACIONAIS ENTRE ANÁLISE SWOT E PRINCIPIOS BALIZADORES DE REGULAÇÃO DE TRANSPORTE AÉREO.....	64
7. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.....	68
7.1 CONCLUSÕES.....	68
7.2 LIMITAÇÕES DO TRABALHO.....	72
7.3 RECOMENDAÇÕES.....	73
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	74
APÊNDICE A – FORMULÁRIO UTILIZADO PARA COLETA DE INFORMAÇÕES	83
APÊNDICE B – LISTA DOS RESPONDENTES E INSTITUIÇÕES.....	87
APÊNDICE C - QUADRO RESUMO DA ANÁLISE SWOT DA RELAÇÃO TRANSPORTE AÉREO E TURISMO EM MOÇAMBIQUE.....	88
ANEXO A – CARTEIRA DE MERCADOS TURÍSTICOS EMISSORES ESTRATÉGICOS PARA MOÇAMBIQUE.....	90
ANEXO B – FASES DE DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL EM MOÇAMBIQUE.....	91
ANEXO C – LISTA DE OPERADORES AÉREOS NACIONAIS.....	92

LISTA DE FIGURAS

Figura 4.1 – Mapa da região Austral de África.....	22
Figura 4.2 – Mapa de Moçambique.....	23
Figura 4.3 – Taxa de crescimento de entrada de turistas estrangeiros no país.....	24
Figura 5.1 – Aeroportos e aeródromos geridos pelos ADM.....	32
Figura 6.1 – Exemplo de aplicação da 5ª Liberdade do Ar.....	56
Figura 6.2 – Esquema relacional entre análise SWOT e princípios balizadores de regulação de transporte aéreo.....	64

LISTA DE TABELAS

Tabela 4.1 – Ranking africano de destinos turísticos em 2005.....	24
Tabela 4.2 – Chegadas internacionais de turistas por meio de transporte usado.....	25
Tabela 4.3 – Principais mercados emissores de turistas para Moçambique em 2010.....	26
Tabela 4.4 – Receitas do turismo internacional.....	27
Tabela 5.1 – Número total de voos autorizados.....	36
Tabela 6.1 – Distribuição percentual dos fatores-chave identificados como pontos fortes na relação transporte aéreo e turismo em Moçambique.....	51
Tabela 6.2 – Distribuição percentual dos fatores-chave identificados como pontos fracos na relação transporte aéreo e turismo em Moçambique.....	52
Tabela 6.3 – Distribuição percentual dos fatores-chave identificados como oportunidades na relação transporte aéreo e turismo em Moçambique.....	56
Tabela 6.4 – Distribuição percentual dos fatores-chave identificados como ameaças na relação transporte aéreo e turismo em Moçambique.....	58
Tabela 6.5 – Princípios balizadores de regulação de transporte aéreo em Moçambique.....	60

LISTA DE QUADROS

Quadro 3.1 – Liberdades do Ar.....	14
Quadro 4.1 – Análise SWOT do turismo em Moçambique.....	28
Quadro 5.1 – Análise SWOT do transporte aéreo em Moçambique.....	41

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS:

ADM – Aeroportos de Moçambique

AIM – Agência de Informação de Moçambique

ATA - *Air Transport Association of America*

ATAG - *Air Transport Action Group*

BES – Banco Espírito Santo

BM – Banco de Moçambique

CTA – Confederação das Associações Económicas de Moçambique

DETA – Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos

DY – Decisão de Yamoussoukro

E.E. – Empresa Estatal

ENA – Escola Nacional de Aeronáutica

FEM – Fórum Económico Mundial

FIAS – *Foreing Investment Advisory Service*

IACM – Instituto da Aviação Civil de Moçambique

IATA - *International Air Transport Association*

INE – Instituto Nacional de Estatística

LAM – Linhas Aéreas de Moçambique

LCC – *Low Cost Carriers*

MINED – Ministério da Educação de Moçambique

MITUR – Ministério do Turismo de Moçambique

MTC – Ministério dos Transportes e Comunicações de Moçambique

OACI – Organização Internacional da Aviação Civil

OMT – Organização Mundial do Turismo

ONG – Organização Não Governamental

PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

USAID – *United States Agency for International Development*

RSA – República da África do Sul

R\$ - Real (moeda do Brasil)

SAA – *South African Airways*

SADC – *Southern African Development Community*

SARL – Sociedade Anônima de Responsabilidade Limitada

SWOT – *Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats*

TAP – Transportes Aéreos Portugueses

TTA – Transporte e Trabalho Aéreo

UE – União Europeia

US\$ - Dólar Americano (moeda dos Estados Unidos)

WEF – *World Economic Forum*

1. INTRODUÇÃO

1.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Os meios de transporte são de fundamental importância em qualquer economia. A velocidade de deslocamento de mercadorias e informações determina o sucesso de um país e, conseqüentemente, influencia a história da humanidade e seu progresso. Com a globalização, mercados cujo acesso era difícil ou inacessível, tornaram-se grandes potenciais a serem explorados, em virtude da movimentação das pessoas, mercadorias e bens comercializados em ritmo cada vez mais acelerado. Todas essas atividades geram transformações que dependem da evolução do sistema de transportes que, dia a dia, estabelece a necessidade de mudanças.

Vinculada a essas transformações encontra-se, também, o papel do Estado, suas competências, redimensionamentos e funções: o seu papel de facilitador do desenvolvimento econômico e não mais como o ser, cuja simples presença, estimula mudanças e acelera processos, mesmo sem uma ação direta.

Dentro da percepção deste papel de facilitador vislumbra-se o estabelecimento de medidas de liberalização e desestatização em Moçambique, onde novas relações foram instauradas entre o setor público e o privado. A instituição das agências reguladoras, cuja função primária é normatizar o funcionamento de alguns setores econômicos ou serviços prestados pelo Estado, foi um passo importante no fortalecimento do marco regulatório, sendo que a aviação civil nacional foi uma das contempladas. Frente ao crescimento do setor turismo derivado da estabilidade econômica e o grande potencial turístico do país, em 2000 foi instituído o Ministério do Turismo (MITUR). Grandes investimentos e uma recuperação cada vez mais acentuada do fluxo de turistas internacionais ao país vêm marcando esta fase.

Este período mostra quão grande é a dimensão econômica do turismo. De acordo com Palhares (2001) o mercado global continua a se expandir. Devido à sua magnitude, as atividades turísticas têm um grande potencial para disseminar amplamente os impactos positivos da globalização, alcançando e beneficiando os mais diferentes tipos de economias nacionais. Para tal, o turismo depende fortemente do transporte aéreo. Em termos de chegada de turistas internacionais, o transporte aéreo representa o mais importante meio de transporte em todo o mundo. Mais ainda, ressalte-se que os turistas que chegam por via

aérea gastam mais na economia local que aqueles que chegam por quaisquer outros modos de transporte.

1.2 JUSTIFICATIVA

Em Moçambique a aviação civil, em particular o transporte aéreo de passageiros, é de suma importância para a promoção e desenvolvimento da atividade turística. O país está geograficamente distante dos seus principais centros emissores de turistas (à exceção dos países da África Austral) e dos países com moedas mais fortes, cuja população possui maior disponibilidade de renda para direcionar ao turismo. A importância do transporte aéreo pode ser extensiva também para os fluxos internos, porque, devido à dimensão territorial do país (com mais de 700.000 quilômetros quadrados), os deslocamentos de superfície demandam muito tempo.

Nos últimos anos a conjuntura do transporte aéreo em Moçambique, aliada ao crescente fomento do desenvolvimento turístico nacional, tem suscitado muitos debates sobre as relações que se estabelecem entre ambos. As questões inerentes à regulação e às infraestruturas aeroportuárias têm merecido particular destaque, como atestam os trabalhos desenvolvidos pelas instituições ligadas ao setor privado (USAID, 2006; Com MarkTrust, 2006; TurConsult, 2011). Do ponto de vista acadêmico, no entanto, até o presente momento não foram desenvolvidos estudos desta natureza.

Portanto, sob o ponto de vista acadêmico, este trabalho é pioneiro, aglutinando as percepções dos principais agentes de transporte aéreo e turismo do país sobre a dinâmica integrada das duas atividades no país.

O trabalho também agrega novos valores a partir dos princípios balizadores de regulação de transporte aéreo. Essa abordagem também é pioneira no contexto moçambicano.

Por último, os resultados do trabalho poderão subsidiar a tomada de decisão, bem como políticas e/ou programas estratégicos integrados para o desenvolvimento do turismo e transporte aéreo no país.

1.3 DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

O problema tratado neste trabalho foi: transporte aéreo em Moçambique, impulsionador ou obstáculo para o turismo?

1.4 OBJETIVOS

1.4.1 Objetivo geral

Verificar se o transporte aéreo impulsiona ou representa um obstáculo ao turismo Moçambique.

1.4.2 Objetivos específicos

- I. Descrever a relação entre transporte aéreo e turismo em Moçambique;
- II. Caracterizar a aplicação dos princípios balizadores de regulação de transporte aéreo em Moçambique.

1.5 METODOLOGIA DE PESQUISA

O presente estudo foi realizado de acordo com as seguintes etapas:

Etapa 1: Revisão bibliográfica

A revisão bibliográfica teve como cerne o estudo do estado da arte, no âmbito do turismo e do transporte aéreo, como meio de conhecer a essência das duas atividades, seus conceitos, definições e características.

Foram consultados livros, artigos científicos, revistas, documentos de trabalho elaborados pelos Ministérios do Turismo e dos Transportes e Comunicações, com particular destaque para os seus planos estratégicos de desenvolvimento e planos quinquenais, dados estatísticos e econômicos referentes à atividade turística e à regulação de transporte aéreo.

Etapa 2: Pesquisa de Campo

Para o desenvolvimento da pesquisa de campo (levantamento de dados primários) foram considerados como principais fontes de informação as empresas e instituições que organizam e promovem o turismo – agências de viagem, companhias de transporte e instituições públicas e privadas. Segundo a OMT (2001) estas instituições devem ser agrupadas na categoria operadores do mercado, e constituem-se como um dos elementos básicos do turismo.

O levantamento dos dados foi realizado por meio de um formulário aplicado aos informantes-chave entre os meses de agosto e setembro de 2011. As instituições e empresas incluídas o foram, sobretudo, com base nas condições de acessibilidade.

O formulário incluiu quatro seções a saber: i) apresentação dos objetivos do estudo; ii) uma breve orientação sobre como responder às perguntas sobre a relação entre transporte aéreo e turismo em Moçambique por meio da ferramenta SWOT que, de acordo com Lindon *et al* (2003), analisa aspectos internos relativos as Forças ou Pontos Fortes (Strengths), Fraquezas ou Pontos Fracos (Weaknesses), extrapolando Oportunidades (Opportunities) e Ameaças (Threats) externas ao cenário, o que facilita a visão do todo, e da interação entre as partes, e a relação entre cada um dos fatores; iii) uma orientação sobre como registrar a opinião relativa à efetivação dos princípios balizadores de regulação do transporte aéreo em Moçambique por meio da Escala Likert que é uma escala de respostas psicométricas por meio da qual são especificados os níveis de concordância com uma afirmação (Giglio, 1996); e iv) um campo aberto para considerações gerais.

Os informantes-chave, junto aos quais foram coletadas as primeiras informações, eram membros das equipes da Direção Nacional de Turismo, no âmbito do Ministério do Turismo e do Instituto de Aviação Civil de Moçambique, no âmbito do Ministério dos Transportes e Comunicações. Os informantes das instituições do governo recomendaram que a coleta de informações também envolvesse um conjunto de instituições privadas e públicas, a saber: Instituto Nacional do Turismo, Pelouro do Turismo da Confederação das Associações Econômicas de Moçambique, Federação Moçambicana do Turismo, TurConsult, Linhas Aéreas de Moçambique, Aeroclube de Moçambique, Pelouro dos Transportes da Confederação das Associações Econômicas de Moçambique, Representação de Moçambique na Organização Mundial da Aviação Civil e os Aeroportos de Moçambique.

Os pontos fortes e fracos, oportunidades e ameaças na relação entre transporte aéreo e turismo (dimensões adotadas pela ferramenta de análise SWOT) foram livremente elencados pelos respondentes.

No tocante ao uso da Escala *Likert*, cada princípio balizador de regulação de transporte aéreo representou um item. De acordo com Oliveira (2006) os princípios balizadores são: i) o passageiro sempre em primeiro lugar; ii) ambiente regulatório com baixo risco regulatório; iii) metas de acesso ao transporte aéreo; iv) desregulação econômica com fiscalização técnica; v) eficiência econômica e regras transparentes nas alocações de infraestruturas; vi) poder de coleta e disseminação de dados; vii) binômio embasamento técnico-transparência na tomada de decisão; viii) coordenação de políticas públicas; ix)

flexibilização e constituição do marco regulatório das infraestruturas; x) mercado livre com defesa da concorrência e do consumidor.

1.6 Estrutura do Trabalho

O trabalho foi organizado em sete capítulos descritos brevemente a seguir. O primeiro deles é a Introdução, da qual este item faz parte.

Os Capítulos 2 e 3 integram a revisão bibliográfica do trabalho. No capítulo 2 foram tratados os temas turismo e transporte aéreo. Em uma seção foram abordados o conceito e os elementos básicos do turismo e uma visão geral das suas tendências internacionais. Na segunda seção buscou-se dar uma visão geral da importância do transporte aéreo, sua estruturação mundial e a relação que se estabelece entre o mesmo e o turismo.

O Capítulo 3 é sobre regulação do transporte aéreo. Para melhor entendimento do assunto fez-se necessário conhecer a evolução da regulação de transporte aéreo, desde a Convenção de Chicago passando pelas principais experiências internacionais de regulação de transporte aéreo. Por último, foram apresentados os princípios balizadores de regulação de transporte aéreo que definiram as variáveis utilizadas para a análise SWOT.

O Capítulo 4 aborda o tema turismo em Moçambique. Por meio deste buscou-se compreender a dinâmica desta atividade na área de estudo da dissertação, enquadrando-a dentro das diretrizes do turismo regional e depois fazendo uma caracterização geral, por intermédio das estatísticas publicadas mais recentemente.

No capítulo 5 o foco foi o transporte aéreo em Moçambique onde se pretendeu, essencialmente, apresentar a dinâmica dos acordos bilaterais que são o cerne da discussão sobre regulação do transporte aéreo no país.

No capítulo 6 foram apresentados os resultados dando a conhecer as visões dos agentes de transporte aéreo e turismo (informantes-chave) e a relação que se estabelece entre os resultados obtidos por meio das ferramentas de análise – SWOT e Escala *Likert*.

O Capítulo 7 foi dedicado às conclusões e recomendações, bem como à explicitação das limitações identificadas ao longo do desenvolvimento do trabalho e sugestões para trabalhos futuros sobre a temática. Por último, são apresentadas as referências bibliográficas que embasaram a pesquisa, bem como os apêndices e os anexos.

2. TURISMO E TRANSPORTE AÉREO

2.1 APRESENTAÇÃO

Este é o primeiro capítulo da revisão da teoria. O mesmo vai trazer primeiramente o conceito de turismo bem como as definições dos seus elementos básicos e as suas tendências internacionais. Seguidamente serão apresentadas a importância e características do transporte e por último vai ser mostrada a relação internacional entre turismo e transporte aéreo.

2.2 TURISMO: DEFINIÇÃO, ELEMENTOS BÁSICOS E TENDÊNCIAS INTERNACIONAIS

De acordo com Page (2001) o turismo não teve um marco inicial. A atividade teve início sem que a sociedade soubesse que o estava realizando, por diferentes motivações. Para Edra (2005), inúmeras foram as definições de turismo desenvolvidas ao longo dos anos, com o acúmulo do conhecimento sobre o tema, idéias foram sendo acrescentadas, conceitos foram mudando e transformando-se, acompanhando os “novos tempos”. Para efeitos deste trabalho a definição de turismo foi aquela adotada pela OMT (2001) a saber: turismo é o conjunto de atividades realizadas pelas pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes do seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, por lazer, negócios ou outros.

De uma forma geral, pode-se afirmar que o turismo se realiza quando há o deslocamento de pessoas de um lugar ao outro. Segundo a OMT (2001) os elementos básicos do turismo são: i) demanda turística: composta dos bens e serviços turísticos classificados em turismo doméstico (quando os turistas visitam seu próprio país), turismo receptivo (quando se trata de turistas não residentes, provenientes de um determinado país), turismo emissor (turistas de um país que visitam outro). Estas três classificações podem combinar entre si: turismo interior (doméstico e receptivo), turismo nacional (doméstico e emissor) e turismo internacional (emissor e receptivo); ii) oferta turística: conjunto de produtos, serviços e organizações oferecido ao turista em determinado destino. Engloba a imagem do destino, alojamento, alimentação, transporte, lazer, cultura, atividades esportivas, compras, entre outras. Em suma, atividades realizadas no destino turístico; iii) espaço geográfico: base territorial onde se localiza a oferta e a demanda turística e se encontra a população residente. Constitui o espaço, município e destino turísticos; e iv) operadores do mercado:

empresas e organizações (agências de viagens, companhias de transporte e instituições públicas e/ou privadas) que organizam e promovem o turismo.

As perspectivas de futuro do turismo mundial, incluindo a sua contribuição para o desenvolvimento econômico e social, são cada vez mais importantes. Existe um volume significativo de procura estimulada pelo aumento do rendimento disponível, das motivações para viajar, do crescimento exponencial dos mercados emergentes acompanhado pelo crescimento continuado dos mercados tradicionais, das mudanças demográficas, sociais e tecnológicas, da diversificação de destinos e da crescente liberalização do setor.

De acordo com dados mais recentes publicados pela OMT, relativos ao ano 2007, o turismo internacional moveu quase 900 milhões de turistas - 733 bilhões de dólares de receitas em 2006, (OMT, 2007). A estimativa da FEM (2011) é de que o número de turistas internacionais seja cerca de 1.6 trilhões em 2020, o que implica uma taxa de crescimento anual da ordem de 4%.

Atualmente a maioria das chegadas de turistas internacionais verifica-se em destinos da Europa (54%), da Ásia (21%) e da América (15%). As receitas geradas pelo turismo internacional encontram-se igualmente concentradas nos destinos da Europa (51%), da Ásia (20%) e da América, que apesar de representar somente 15% das chegadas de turistas gera cerca de 21% das receitas. Entretanto as estimativas indicam que os destinos de África, Ásia e Médio Oriente crescerão a taxas superiores à média e que os destinos mais maduros da Europa e América terão crescimento menor. (OMT, 2007).

Em termos de turistas internacionais, os cinco primeiros destinos do mundo recebiam cerca de 70% do total de turistas mundiais em 1950, em 2006 essa percentagem caiu para 33%. Esta evolução mostra como o mercado se tornou mais complexo e competitivo, ou seja, mais destinos lutam, de forma, eficaz, pela atenção dos turistas internacionais.

É importante realçar que, segundo a OMT ao tratar de turismo internacional, faz-se referência, essencialmente, ao turismo inter-regional. A grande maioria das chegadas internacionais registradas na Europa, na Ásia ou na América tem como origem mercados emissores da própria região. Este valor é particularmente importante na Europa onde cerca de 87% das chegadas têm como origem um mercado emissor europeu. Por outro lado,

tanto África como o Oriente Médio são mais dependentes de mercados emissores de fora da sua região em especial o mercado europeu. Cerca 50% das chegadas de turistas internacionais e das receitas geradas por turismo internacional, ainda se encontram concentradas em dez destinos. Na lista dos principais destinos dominam França, Espanha e EUA (BES, 2008).

2.3 TRANSPORTE AÉREO: SUA IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA E A RELAÇÃO COM O TURISMO

O transporte de um modo geral é crucial para a competitividade de um país, região ou até mesmo cidade, para as suas trocas comerciais, econômicas e/ou culturais. Na União Europeia o setor dos transportes representa mais de 10% do Produto Interno Bruto e emprega cerca de 10 milhões de pessoas (Riley, 2003). A mesma fonte refere que o transporte aéreo tem apresentado o maior crescimento nos últimos 20 anos, tendo em conta que se encontra associado a outro setor em franco desenvolvimento, o turístico. O tráfego aéreo tem crescido em média cerca de 7,4% ao ano, desde 1980, o que se traduz em um movimento de 25.000 aviões.

De La Torre (2002) apresenta alguns aspectos que mostram a importância do transporte aéreo para a sociedade a saber: possibilita ampla integração nacional e internacional; é o modal que “mais encurta as distâncias”, confere rapidez, segurança e confiabilidade ao transporte; permite quase que instantâneos deslocamentos intercontinentais, internacionais e nacionais; é uma indústria de capital intensivo das mais importantes; atua como agente de transporte para a indústria do turismo doméstico e internacional e é o maior gerador de empregos e de progresso urbano.

Cooper *et al* (1993) consideraram que viajar por avião foi, provavelmente, a inovação de transporte mais importante no século XX. Com o transporte aéreo tornou-se possível o deslocamento de passageiros no menor período de tempo jamais conseguido, tendo aumentado, consequentemente, a procura por viagens de longo curso. A distância média viajada por dia, por um europeu, entre 1970 e 1993, passou de 16,5 para 31,5 quilômetros. Para o mesmo período assistiu-se a um crescimento médio anual de 3,2 %, para o setor de transporte de passageiros.

ATAG¹ (2005) *apud* Oliveira (2006) constatou que o transporte aéreo movimenta perto de dois bilhões de passageiros ao ano. Em 1998, a indústria do transporte aéreo gerou cerca de 29 milhões de empregos no mundo, decorrente de seus impactos classificados como diretos, indiretos induzidos e catalisadores (13,5 milhões considerando os efeitos apenas dos 3 primeiros), produzindo uma movimentação de recursos na ordem de US\$ 2,960 trilhões, o equivalente a 8% do PIB mundial. Mais recentemente, em 2010, o movimento global de passageiros foi de 2.3 bilhões e o impacto da indústria no seu todo foi de US\$ 1.8 trilhões e é responsável por gerar mais de 31 milhões de empregos (Banco Mundial, 2010).

De acordo com a Associação Portuguesa de Agências de Viagens e Turismo (2010), em 2005 mais de 50% do tráfego mundial de passageiros transportados por via aérea foi gerado na América do Norte e na Europa. Quando analisado o volume de negócios gerado pela indústria, observa-se que mais de 70% dos 400 bilhões de dólares de faturamento das companhias aéreas são gerados na América do Norte, Europa e Japão. Esta situação será alterada de forma substancial nos próximos anos, com o crescimento da China e da Índia, onde o mercado deverá crescer a dois dígitos, com impactos diretos na estrutura dos fluxos de *outbound*², bem como nos novos fluxos de *inbound*³. Assim, entrará no mercado turístico global uma quantidade muito significativa de turistas que nunca viajaram de avião.

Entre os elementos básicos da atividade turística (demanda, oferta, espaço geográfico e operadores de mercado), o transporte é um dos componentes desta cadeia. O turismo por definição implica em deslocamentos, e o transporte é o facilitador da relação entre oferta e demanda e, portanto, participante e elo na organização e promoção do turismo. Há situações em que o transporte constitui-se na própria atratividade turística, a exemplo dos cruzeiros marítimos, trens em viagens temáticas, ou ainda os dirigíveis e aviões (OMT, 2001).

De acordo com a ATAG (2005) *apud* Oliveira (2006) o transporte aéreo contribui para elevar o padrão de vida, aliviar a pobreza e promover o desenvolvimento sustentável, interagindo e facilitando as relações comerciais e a atividade turística. Palhares (2001)

¹ *Air Transport Action Group* é uma coalizão independente que agrega organizações e companhias da indústria de transporte aéreo ao nível internacional.

² Com destino ao estrangeiro.

³ Fluxos de chegada de turistas.

afirma que até a Segunda Guerra Mundial as viagens eram feitas exclusivamente por mar. Entretanto, após a guerra, o desenvolvimento do transporte aéreo de passageiros foi fortemente auxiliado pela introdução de aeronaves maiores e de equipamentos mais eficientes. De acordo com o mesmo autor citando Lickorish e Jenkins (2000), o número total de turistas internacionais passou de 69 milhões em 1960 para 537,4 milhões em 1994. Entretanto, no ano 2007 pouco mais de 40% dos 898 milhões de chegadas de turistas internacionais foram efetuadas através do transporte aéreo (LYLE, 2008).

Paolillo (2002) refere que o tráfego aéreo internacional e os movimentos turísticos internacionais vêm apresentando taxas de crescimento similares nas últimas décadas. Esse tráfego constitui, na verdade, um setor estratégico no crescimento das economias de muitos países. A mesma fonte afirma que o avanço tecnológico da aviação propiciou o desenvolvimento do turismo massivo e de longa distância. Ao lado do importante fluxo de viajantes de negócios que sustentam a operação regular de passageiros, tem-se o tráfego turístico que utiliza tanto voos regulares quanto voos *charter* (fretados). O advento do transporte aéreo permitiu encurtar distâncias, promovendo a expansão do turismo internacional, impulsionado, ainda mais, pelos voos *charters* e de fretamento, influenciando o crescimento da atividade turística e a oferta de pacotes. O deslocamento é um dos determinantes da experiência turística, logo, o modal aéreo, pela capacidade de encurtar distâncias, otimiza o tempo de viagem, favorecendo o visitante.

A oferta dos serviços aéreos contribui para a inserção de novos destinos, promovendo o desenvolvimento de diversas regiões no mundo. As reflexões da OMT (2009), sobre os modais de transporte valorizam muito o transporte aéreo, principalmente destacando o desenvolvimento tecnológico mencionado, a evolução das aeronaves que apresentam maior oferta de assentos, facilidades e conforto a bordo, e maior autonomia, reduzindo escalas, aproximando destinos. O turismo tem grande importância para a economia e, nesse contexto, a competitividade entre as empresas aéreas propicia um diferencial nos serviços e oferta de tarifas mais baratas.

Segundo Cunha (2003) o transporte aéreo permitiu a transformação do turismo em uma das principais atividades econômicas mundiais, visto que a sua evolução exerceu uma influência decisiva no turismo internacional no decurso das últimas quatro décadas, tendo-se afirmado como meio de transporte acessível a vastas camadas da população, sobretudo

com o desenvolvimento dos voos fretados (*charter flights*) a partir dos anos 60 e com a desregulação a partir de 1978, nos Estados Unidos da América.

Para Espírito Santo Jr. (2003), na atual conjuntura econômica mundial, o turismo é visto como uma das principais fontes para a geração de desenvolvimento socioeconômico de uma região. A dimensão econômica do turismo é imensa e o mercado global de turismo continua a expandir-se. Além disso, devido à sua magnitude, as atividades turísticas têm um grande potencial para disseminar amplamente os impactos positivos da globalização, alcançando e beneficiando os mais diferentes setores da economia nacional. Porém, para tal, o turismo depende fortemente do transporte aéreo.

Como descrito pela FEM (2011), cerca de 6.7 milhões de empregos em todo o mundo estão na área de turismo diretamente suportados pelos gastos dos visitantes estrangeiros que chegam via transporte aéreo e que 8.8 milhões de trabalho indireto são resultado do impacto catalisador do turismo no transporte aéreo. Cabe destacar, que estes empregos na indústria estão relacionados aos postos de trabalho em hotéis, restaurantes, atrações turísticas, transporte local, aluguel de carros, etc., mas não incluem os empregos relacionados ao transporte aéreo.

Outros 5,7 milhões de empregos indiretos do turismo - referentes a postos de trabalho nos setores de suporte à indústria - também estão amparados nos visitantes que chegam por via aérea, além de mais 3,1 milhões de empregos em outros setores da economia, em decorrência de impactos induzidos. O efeito multiplicador relacionado aos impactos diretos, indiretos e induzidos sobre os empregos na indústria do turismo acrescenta um total de 15,5 milhões de empregos no mundo, provenientes da contribuição dos gastos de visitantes estrangeiros que utilizam o modal aéreo, contribuindo com US\$ 300 milhões ao ano no PIB mundial (APAVT, 2010).

O modal aéreo é o que mais participa no movimento de turistas no mundo e, em contrapartida, a indústria do transporte aéreo tem na atividade turística um componente que gera demanda para seus serviços. Assim como a atividade turística, o desempenho do transporte aéreo apresenta uma estreita relação com os aspectos socioeconômicos. Uma economia favorável se reflete também sobre o transporte aéreo, que, por sua vez, participa como coadjuvante no aumento da demanda turística (Oliveira, 2006).

Conforme Forsyth (2006), os benefícios do turismo são, em alguns casos, determinantes nas políticas decisórias no âmbito da aviação. O autor refere ainda que a liberalização no transporte aéreo, considerado um dos principais meios de transporte nas viagens, mormente com relação às viagens de longa distância, proporciona a livre concorrência, incentivando a queda nas tarifas aéreas e contribuindo para um incremento no fluxo turístico, sendo determinante no preço e viabilidade das viagens aéreas.

A regulação do transporte aéreo, conduzida de forma restrita, configura-se em efeitos como a redução da competitividade entre as empresas aéreas, limitação de assentos disponíveis, no número de rotas e restrição da participação das empresas aéreas de baixo custo, as chamadas *low cost/low fare* ou *low cost carriers* (LCC), cujo perfil dos serviços colabora, assim, como as empresas de voos *charters* para atender à demanda turística, de forma mais particular, a de lazer. Ainda como consequência, a ausência de competitividade entre as empresas acarreta o aumento do preço da viagem aérea, e isto se reflete na redução do fluxo turístico (Doganis, 2002).

Forsyth (2006) acrescenta que a liberalização e o desenvolvimento tecnológico do transporte aéreo foram os fatores que mais contribuíram para o crescimento do turismo. Na mesma linha Hörsch (2003) afirma que o modal aéreo é aquele que mais contribuiu para viabilizar destinos turísticos, por oferecer mais velocidade, encurtando o tempo de viagem, pelas facilidades dos terminais de passageiros, pelos programas de incentivo criados pelas empresas aéreas no intuito de buscar a fidelidade do passageiro, pelo atendimento por empresas *charters* e pelas já mencionadas *low cost/low fare* ou *low cost carriers* (LCC), ou seja, o autor deixa nítido que o transporte aéreo barato é considerado fator que viabiliza e incentiva o desenvolvimento turístico de uma região.

3. REGULAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO

3.1 APRESENTAÇÃO

O capítulo 3 mostra os desdobramentos à volta da evolução do transporte aéreo como indústria partindo do seu marco histórico, a Convenção de Chicago, passando pela introdução das novas tecnologias e das liberdades do ar que são um dos pontos nevrálgicos na compreensão da evolução da relação transporte aéreo e turismo ao nível mundial e culminando com a caracterização das principais experiências internacionais de regulação de transporte aéreo e nos princípios balizadores de regulação de transporte, que são os itens que foram alvos de avaliação por parte dos respondentes do formulário de pesquisa de campo do presente trabalho.

3.2 CONVENÇÃO DE CHICAGO

A Convenção de Chicago tem como principais objectivos harmonizar os diversos interesses na exploração do transporte aéreo e criar mecanismos para o seu desenvolvimento internacional. De acordo com Palhares (2003), a Convenção foi marcada pela tentativa dos Estados Unidos de impor uma política de “céus abertos” (“*open skies*”)⁴. Segundo a proposta norte-americana, os países presentes em Chicago assinariam um acordo multilateral dando autorização para que todas as empresas aéreas pudessem voar livremente sobre os territórios dos demais países. Doganis (1985) citado por Palhares (2003) refere que a proposta norte-americana era, também, defendida pela Suécia e Holanda que precisavam da quinta liberdade do ar porque a demanda aérea nos seus países não era expressiva, em virtude da sua pequena população. Todavia, o Reino Unido e outros países da Europa, sofrendo ainda os efeitos da II Guerra Mundial, optaram por políticas mais protecionistas, principalmente porque as suas empresas de aviação estavam desestruturadas. É neste contexto que Page (2001) afirma que vários fatores históricos e sociais podem explicar a política de aviação num determinado país.

Palhares (2003) observa que as divergências entre os países presentes em Chicago inviabilizaram um acordo multilateral em termos de tráfego aéreo, controle de tarifa e capacidade de tráfego, tendo ficado acordado apenas os direitos às duas primeiras liberdades do ar (liberdades técnicas). Porém, para que os países tivessem direito às

⁴ A política de *open sky* é um mecanismo de facilitação para a exploração do espaço aéreo (Revista Capital, 2011).

terceira, quarta e quinta liberdades (liberdades econômicas), na época, eles precisariam assinar acordos bilaterais entre eles. As liberdades do ar estão definidas da seguinte forma:

Quadro 3.1. Liberdades do ar (adaptado a partir de Soutelino, 2008)

LIBERDADES DO AR	DESCRIÇÃO
1ª liberdade do ar	O direito de sobrevoar o território de um Estado Contratante sem aterrar.
2ª liberdade do ar	O direito de fazer escalas técnicas “reabastecimento ou manutenção” no território de outro Estado Contratante sem embarcar ou desembarcar passageiros ou carga.
3ª liberdade do ar	O direito de transportar passageiros e carga do território do Estado de registro da aeronave para o território de outro Estado Contratante.
4ª liberdade do ar	O direito de transportar passageiros e carga do território de outro Estado Contratante para o território do Estado de registro da aeronave.
5ª liberdade do ar	O direito de transportar passageiros e carga entre o território de outro Estado Contratante e o território de um terceiro Estado no âmbito de um serviço aéreo destinado a, ou proveniente do Estado de registro da aeronave.
6ª liberdade do ar	O direito de transportar passageiros e carga, através do território de origem da aeronave, entre o território de um terceiro Estado e o território de outro Estado.
7ª liberdade do ar	O direito de transportar passageiros e carga entre o território de outro Estado e o território de um terceiro Estado sem realizar um serviço aéreo, entre o Estado de origem da aeronave e o terceiro Estado.
8ª liberdade do ar	O direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado, desde que na realização de um serviço aéreo proveniente dos Estados de origem da aeronave.
9ª liberdade do ar	O direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território de outro Estado, sem qualquer vínculo com um serviço aéreo originado no Estado de origem da aeronave.

3.3 DESREGULAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO

Sealy (1992) citado por Page (2002) identifica duas abordagens diferentes sobre como as políticas governamentais podem influenciar a oferta de serviços de transporte turístico, nomeadamente: um sistema de transporte regulamentado, na qual um país exerce soberania no seu espaço aéreo e um sistema liberalizado e desregulamentado, caracterizado por uma política de “céus abertos”.

A desregulação operada nos Estados Unidos e que inicialmente produziu mudanças profundas no mercado, veio provocar um acréscimo da procura pelos transportes. Até ao fim da década de 70 a Autoridade Aeronáutica Norte-Americana (CAB) limitava a concorrência entre as companhias americanas de aviação por meio da atribuição dos direitos de tráfego e da aprovação das tarifas e pela concessão de subsídios. Em consequência os preços eram muito elevados e os voos realizavam-se com um número reduzido de passageiros. As críticas e o movimento de liberalização a partir dos meados dos anos 70 levaram à aprovação em 1978 do *Air Deregulation Act*⁵ que comportava como principais medidas a possibilidade de obtenção de direitos de tráfego em todos os itinerários e a liberdade de fixação de tarifas (Cunha, 2003).

ATA (2001) citado por Palhares (2003) refere que com a desregulação nos Estados Unidos dão-se os seguintes fatos: a consolidação das redes *hub-spoke*⁶, entrada de diversas novas empresas aéreas, aumento da competição, tarifas com descontos, crescimento do transporte aéreo, surgimento dos *programas de milhagem*⁷ e dos sistemas de reservas por computador e *code-share*⁸.

Em relação ao continente europeu, o processo de liberalização do transporte aéreo está intimamente ligado à criação da União Européia e é neste contexto que se verifica o crescimento do tráfego aéreo. Entre 1992 e 2000 o número de companhias aéreas de voos regulares operando em rotas dentre países europeus aumentou aproximadamente 75%, o

⁵ Documento Legislativo que aprovou a mudança de orientação na aviação civil norte-americana.

⁶ As empresas aéreas norte-americanas passaram a operar rotas domésticas que queriam e quando desejavam o que fez com que as suas operações passassem a concentrar-se num aeroporto ou em alguns aeroportos estratégicos, do qual o número de localidades atendidas era ampliado pelo sistema *hub-and-spoke* [os nomes *hub* (nó) e *spoke* (aros) são decorrentes desse tipo de rede de transporte por parecer-se com rodas de bicicletas, com os seus vários aros fixados num ponto central].

⁷ Possibilidade dos passageiros computarem milhas em viagens efetuadas nas outras companhias aéreas, assim como usar os seus créditos de milhas nas mesmas.

⁸ É um voo compartilhado, entre duas ou mais companhias aéreas. Pelo acordo, passageiros que adquiram passagem aérea de uma determinada empresa, podem embarcar no voo da outra.

número de voos aumentou 88% e o número de assentos oferecidos pelas companhias mais que duplicou (ComMarkTrust, 2005).

Cunha (2003) afirma que com o desenvolvimento dos voos fretados e do alastramento dos movimentos de liberalização, o transporte aéreo expandiu-se a todos os pontos do globo e assumiu uma maior importância na formação da procura internacional e no desenvolvimento dos destinos turísticos.

Deste modo, pode-se afirmar que numerosas vantagens económicas são associadas às políticas de liberalização. Com efeito, permitem um acesso mais aberto ao mercado e designação múltipla de companhias aéreas ou levantamento das restrições em matéria de capacidade, de estabelecimento de preços e de oportunidades comerciais que podem levar a um crescimento do tráfego de passageiros e de voos fretados, bem como um aumento de movimentos aéreos. Isto poderia também permitir que numerosos transportadores entrem no mercado, com uma multiplicação de opções em matéria de serviços e uma concorrência crescente focalizada no preço, bem como o desenvolvimento de viagens e turismo e a criação de empregos. No entanto, se não forem tomadas algumas precauções, poderá haver um revés aos efeitos da liberalização. O crescimento da atividade de transporte aéreo e a complexidade de certos arranjos comerciais podem ter repercussões sobre a regulação de segurança (Silva, 2004).

3.4 PRINCÍPIOS BALIZADORES DA REGULAÇÃO DE TRANSPORTE AÉREO

Conforme definido na metodologia do trabalho, a análise dos resultados da pesquisa esteve baseada nos princípios definidos para a regulação do transporte aéreo. Para o efeito foi elencada a proposta de Oliveira (2009), que apresenta dez princípios balizadores de regulação de transporte aéreo, os quais devem ser levados em consideração na análise do setor.

3.4.1 Princípio 1 – O passageiro sempre em primeiro lugar

A regulação tem que ser totalmente voltada para o cliente, pois é no seu bem-estar que está à chave para a eficácia do regulador e para o desempenho das companhias aéreas.

O regulador deve sempre procurar induzir as situações competitivas, mas nunca proteger as empresas aéreas. A competição vai sempre gerar os resultados que são mais pró-consumidor do que qualquer coisa que ele possa fazer ou do que qualquer regra que ele

possa inventivamente elaborar. As empresas devem cortejar o cliente, pois o passageiro satisfeito é quem gera os lucros.

3.4.2 Princípio 2 – Ambiente de negócios com baixo risco regulatório

O transporte aéreo já é naturalmente alvo de todo o tipo de instabilidades e “choques exógenos” advindos tanto da demanda quanto da oferta. Existem os atentados terroristas, as crises financeiras globais, as desvalorizações cambiais, etc. Em um ambiente naturalmente instável como esse, o regulador deve buscar minimizar o risco regulatório e conter a sua ânsia reformista. As reformas regulatórias bem-intencionadas são sempre bem-vindas, mas somente as cuidadosamente planejadas e antecipáveis pelos agentes.

Outra questão fundamental é o da regulação discricionária. É preciso que a mesma seja evitada. Impor mecanismos de regulação esporádicos, contingenciais, apenas com o efeito de “apagar incêndios”, não é sábio procedimento. Ainda mais se o intuito for suavizar as pressões competitivas, pois isso pressupõe a existência de pisos de lucratividade na operação, um conceito incompatível com a livre concorrência. Intervir no mercado quer seja “congelando” a oferta, quer seja impondo restrições à mobilidade de ajuste das variáveis estratégicas de todas as companhias operadoras, é impor essa regulação discricionária, isto é, aquela que emerge apenas quando da conveniência do regular.

3.4.3 Princípio 3 – Metas de acesso ao transporte aéreo

Quanto mais pessoas, mais localidades e mais regiões tiverem acesso ao transporte aéreo, melhor. Mais bem-estar econômico estará sendo gerado, o que é um indicador de desenvolvimento, sem contar com nos *spillovers*⁹ que o transporte aéreo proporciona. Melhorar a acessibilidade ao setor de transporte aéreo significa não apenas focar no estímulo a competição via preço – onde pessoas que não tinham o modal em sua cesta de consumo são incorporadas, o que é extremamente importante. Mas significa também cuidar do marco regulatório das infraestruturas aeroportuárias e garantir um fluxo de investimentos que mantenha as obras e reformas em pequenos aeroportos. Com a malha aeroportuária bem cuidada e com os incentivos adequados à operação da aviação regional e da aviação no geral, ter-se-á alavancada a cobertura ao longo do território nacional.

Acessibilidade ao setor aéreo significa a possibilidade de ter o transporte por modal aéreo na “cesta de consumo” de um dado indivíduo ou família. Indivíduos cuja renda não

⁹ Efeito transbordamento, quando uma atividade gera benefícios em várias outras.

permite participar do mercado – mesmo que com uma frequência reduzida de viagens anuais – ou cuja localidade não pertença à zona de influência de nenhum aeroporto, estão totalmente à margem do setor aéreo.

3.4.4 Princípio 4 – Desregulação econômica com fiscalização técnica

O setor deve ser livre para produzir seus resultados econômicos, o que significa que as companhias aéreas devem ter garantia a liberdade de encontrar as melhores estratégias de abordagem dos consumidores de forma a maximizar o seu desempenho, seja visando o lucro ou a expansão do *market share*¹⁰. Potenciais interessados em operar no transporte aéreo devem ser rigorosamente inspecionados do ponto de vista técnico, mas deve-se tomar cuidado com os requisitos econômicos à entrada para que os mesmos não se transformem em verdadeiras barreiras com prejuízo às alternativas de consumo dos passageiros. Em suma, uma vez cuidada da fiscalização das operações e das condições de segurança de voo, deve-se garantir o livre acesso, livre mobilidade e liberdade estratégica.

3.4.5 Princípio 5 – Eficiência econômica e regras transparentes nas alocações de Infraestruturas

Uma vez certificadas as operadoras, o princípio da Livre Mobilidade garante que qualquer uma delas possa ter acesso a todo e qualquer mercado. Entretanto, pode haver conflitos de interesses por conta de sobreposição de malhas, situação que é agravada na existência de aeroportos congestionados e com regras de *slots*. Há, como visto, que se definir uma forma alocar os recursos escassos de forma a atender as necessidades das firmas reguladas que, ao mesmo tempo, se pautem pela eficiência econômica e legalidade, evitando-se os chamados *grandfather rights*¹¹, isto é, a concessão sem critérios e que se perpetua *ad eternum*¹². Mecanismos de mercado para a alocação de *slots*¹³, onde se introduza a concorrência pelo acesso à infraestrutura escassa, são desejáveis.

¹⁰ Cota de mercado

¹¹ Direitos adquiridos.

¹² Para todo o sempre.

¹³ Lugar no aeroporto que companhias aéreas comprem para poderem estacionar seus aviões.

3.4.6 Princípio 6 – Poder de coleta e disseminação de dados

A primeira tarefa das autoridades regulatórias em um ambiente desregulado é entender o mercado para acompanhá-lo e antecipar os impactos de possíveis ações e mecanismos regulatórios. Sem um adequado entendimento do que se passa no mercado, um regulador fica à mercê das argumentações dos regulados e, portanto, exposto às tentativas de captura dos mesmos. A captura do regulador pelos regulados se materializa na situação em que a regulação acaba por favorecer os regulados em detrimento do consumidor.

A qualidade da regulação está fortemente atrelada à qualidade da informação disponível ao regulador. Os dados devem ser, sempre que possível publicados e disponibilizados em formato de consulta no *website* do regulador.

É fundamental que haja coleta periódica de amostras de bilhetes aéreos, no estilo e deve também haver o aperfeiçoamento das coletas e bases de dados estatísticos atualmente existentes, com maior investimento em sistemas, bem como a disponibilização sistemática e irrestrita dos dados entre os órgãos conveniados e, com algumas restrições (definidas de forma transparente), à sociedade como um todo.

3.4.7 Princípio 7 – Binômio embasamento técnico-transparência na tomada de decisão

A tomada de decisão das autoridades – seja com relação ao antitruste¹⁴, à política industrial, etc. – deve estar adequadamente embasada em métodos de investigação e previsão. Deve haver o máximo de transparência, e o atual mecanismo de consulta pública, com exposição de motivos pelo regulador, deve ser mantido e aperfeiçoado.

Deve-se buscar a formação de uma rede de cooperação regulador-centros de pesquisa, com convênios específicos, de forma que o meio acadêmico possa participar nos debates quanto ao acompanhamento do mercado desregulado. Estudos acadêmicos, quando bem embasados e dados reais e de qualidade, podem auxiliar em muito na tomada de decisão..

3.4.8 Princípio 8 – Coordenação de políticas públicas

Esquemas de coordenação (*coordination scheme*) carecem de maior implementação no âmbito das políticas setoriais. No caso do transporte aéreo, existem três tipos de

¹⁴ É a Lei que se destina a punir práticas anticompetitivas que usam o poder de mercado para restringir a produção e aumentar preços, de modo a não atrair novos competidores, ou eliminar a concorrência.

autoridades responsáveis pelo andamento do setor: as responsáveis pela condução da Política Regulatória, da Política Industrial, e da Política de Defesa da Concorrência. É fundamental que haja coordenação entre essas políticas, quer seja no âmbito das decisões estratégicas, quer seja no âmbito das decisões táticas relativas ao sistema aéreo como um todo. Deve haver a disseminação de dados do setor entre os diversos entes do sistema de autoridades, no sentido de permitir uma maior coordenação das ações governamentais.

3.4.9 Princípio 9 – Flexibilização e constituição do marco regulatório das infraestruturas

É fundamental haver uma “Flexibilização” também das infraestruturas, de forma que o espírito empresarial e o empreendedorismo possam ser encampados também nesses setores. Há que se constituir um verdadeiro marco regulatório das infraestruturas aeroportuárias e de controle do espaço aéreo, que garanta a qualidade da gestão e um fluxo permanente de investimentos nessas importantes áreas do setor aéreo nacional.

3.4.10 Princípio 10 – Mercado livre com defesa da concorrência e do consumidor

O acompanhamento de defesa da concorrência deve ser contínuo e multi-institucional. Deve ser realizado pela autoridade aeronáutica nacional em conjunto com as instituições de defesa do consumidor do país. O regulador do transporte aéreo deve ser incumbido do acompanhamento continuado das práticas de mercado das companhias aéreas operadoras, estabelecendo, para isso, convênios com os demais órgãos do sistema de defesa da concorrência.

Um arcabouço onde a autoridade aeronáutica tenha também funções de acompanhamento antitruste é mais eficiente do que um arcabouço alternativo onde ela não tenha competência. Isso porque com certeza há ganhos em economias de escala e custo de transação, dado que a agência está muito mais envolvida com a rotina econômica do setor, e que seus quadros são formados de pessoal mais experiente no trato de questões setoriais específicas.

4. TURISMO EM MOÇAMBIQUE

4.1 APRESENTAÇÃO

Neste capítulo dar-se-á enfoque às diretrizes de desenvolvimento do turismo em Moçambique. Como forma de situar o campo de estudo far-se-á uma breve apresentação geográfica e demográfica do país. Posteriormente serão apresentados os dados estatísticos atuais do turismo no país e será feita uma caracterização geral do mesmo. Por último, será evidenciada a análise SWOT do turismo moçambicano desenvolvida pelo Ministério do Turismo (2003) como forma de se compreender a sua lógica interna e externa.

4.2 LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA E DEMOGRAFIA DE MOÇAMBIQUE

Moçambique está situado na costa oriental da África Austral, limitado a norte pela Tanzânia, a noroeste pela Zâmbia e Malawi, a oeste pela Suazilândia e pelo Zimbábue, a sul e oeste pela África do Sul e a leste pelo Canal de Moçambique. A área total do país ascende a cerca de 799.380 km² (sendo 13.000 km² de águas interiores e toda a faixa Este, com cerca de 2.470 quilômetros é banhada pelo Oceano Índico). O território é organizado em onze províncias, tal como mostra a Figura 4.2, nomeadamente: Cabo Delgado, Gaza, Inhambane, Manica, Maputo Cidade, Maputo Província, Nampula, Niassa, Sofala, Tete e Zambézia. A Cidade de Maputo, a capital do país, tem estatuto de província. A língua oficial é o português e coexiste com várias línguas nacionais não oficiais¹⁵.

Moçambique tem uma população de 20.579.265 de acordo com o censo de 2007¹⁶, o que representa um aumento de 27,8% em relação aos 16.099.246 enumerados no censo de 1997. Ainda segundo o censo de 2007, a população urbana totalizava 6.282.632, equivalendo a 30% do total; e a taxa de masculinidade era de 92,7 de um total de 9.897.116 homens e 10.682.149 mulheres.

Regionalmente, Moçambique faz parte da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral¹⁷ (SADC, sigla inglesa), que foi estabelecida em 1992. Este organismo é um bloco econômico formado pelos países da África Austral, como ilustra a Figura 4.1, para incentivar as relações comerciais entre seus 14 países-membros, com o objetivo de criar

¹⁵ <http://www.portaldogoverno.gov.mz/Mozambique>

¹⁶ Fonte: <http://www.ine.gov.mz/censo2007>

¹⁷ Ver Mapa da África Austral no Apêndice 4.

um mercado comum e também promover esforços para estabelecer a paz, educação, saúde e a segurança nas regiões.

Os países membros somam uma população de aproximadamente 210 milhões de pessoas e um PIB de aproximadamente 700 mil milhões de dólares, valor importante, especialmente levando-se em conta as economias dos países vizinhos. O principal parceiro econômico da SADC é a União Europeia, no entanto, essas relações comerciais vêm diminuindo bastante: de 7% na década de 80 para 3% atualmente. Além disso, diversas medidas estão sendo adotadas para tentar diminuir a dependência desses países com as nações desenvolvidas, de acordo com o site oficial da comunidade¹⁸.



Figura 4.1 – Mapa da região Austral de África (ISUTC, 2010)

Os países que fazem parte do bloco são: África do Sul, Malawi, Suazilândia, Tanzânia, Zimbábue (todos estes fazem fronteira com Moçambique como se pode observar na Figura 4.1), Angola, Botswana, República Democrática do Congo, Lesoto, Madagáscar, Ilhas Maurícias, Moçambique, Namíbia e Zâmbia (ISUTC, 2010).

¹⁸ www.sadc.int



Figura 4.2 – Mapa de Moçambique (FIAS, 2006)

4.3 TURISMO REGIONAL

O MITUR (2008) previu que a região da África Austral crescerá nos próximos anos num ritmo elevado até atingir 36 milhões de turistas estrangeiros no ano 2020. A África Austral regionalmente está em alta com a África do Sul, Botsuana, Lesoto e Suazilândia, e representará a maior fatia do mercado deste crescimento. No ano de 2005 dos dez primeiros países em termos de destino turístico na África, seis deles estavam localizados na África Austral, como mostra o a tabela 4.1:

Tabela 4.1 – Ranking Africano de Destinos Turísticos em 2005 (BES, 2008).

Ranking	País	Turistas Estrangeiros (Milhares)	Quota (%)
1	África do Sul	7.369	19.8
2	Tunísia	6.378	17.1
3	Marrocos	5.843	15.7
4	Botsuana	1.675	4.5
5	Zimbábue	1.559	4.2
6	Quênia	1.536	4.1
7	Argélia	1.443	3.9
8	Nigéria	1.010	2.7
9	Suazilândia	839	2.2
10	Namíbia	778	2.1
15	Moçambique	578	1.5

Entretanto, Moçambique, entre 2000 e 2005, apresentou uma taxa de crescimento médio anual de turistas estrangeiros de 19.2%, muito superior à média mundial, como mostra a Figura 4.3. No entanto, em 2005 ocupava, apenas, a 15^a posição no *ranking* africano de destinos turísticos, que equivale a uma quota regional de mercado de 1.5% (BES, 2008).

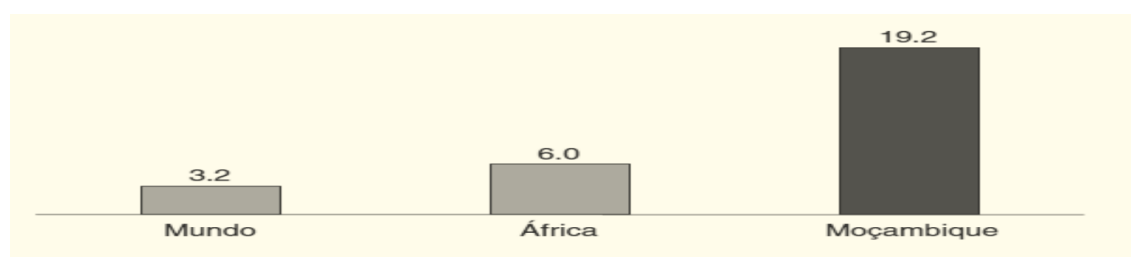


Figura 4.3 – Taxa de crescimento de entrada de turistas estrangeiros em Moçambique (BES, 2008)

De acordo com WEF (2007) *apud* Jones e Ibrahim (2007) a competitividade de turismo em diferentes países coloca Moçambique no 119º de 124 lugares (seguido apenas por países como o Chade e Burundi), contra a Tanzânia na 80ª posição, a Gâmbia na 84ª e a

Zâmbia na 94^a. As razões principais para este posicionamento são a baixa qualificação dos recursos humanos potencialmente disponíveis, a prevalência de malária, e a baixa capacidade para explorar, do ponto de vista turístico, os recursos naturais e culturais. Contudo, as notas melhores que Moçambique recebe se referem à competitividade dos preços e ao grau de prioridade dada ao setor em termos formais.

4.4 CARACTERIZAÇÃO GERAL DO TURISMO EM MOÇAMBIQUE

Atualmente, a principal fonte de turistas para Moçambique é o mercado regional constituído por turistas africanos provenientes dos países vizinhos. Por conseguinte, o mercado regional representa cerca de 86% dos turistas estrangeiros que entram em Moçambique (MITUR, 2011).

Como mostra a Tabela 4.2, a maioria do turismo regional normalmente usa seu próprio meio de transporte e em muitos casos também traz o seu meio de alojamento (tendas de acampamento, barco, caravanas), sua alimentação e bebidas. O turista regional entra no país por postos fronteiriços, utilizando veículos numa proporção de 76%. Por este motivo, segundo o INE (2008), os gastos dos visitantes em Moçambique são ainda relativamente baixos na região.

Tabela 4.2 – Chegadas internacionais de turistas por meio de transporte usado em 2010 (MITUR, 2011)

Meio de Transporte	Total	%
Carro pessoal/alugado	980.797	53,4
Avião	508.416	27,7
Autocarro	119.448	6,5
Comboio	5.402	0,3
Cruzeiro	11.237	0,6
Outros	210.843	11,5
TOTAL	1.836.143	100

As receitas com turismo internacional são em média de US\$ 250 per capita, quando a média no Continente é de cerca de US\$ 404. Uma das razões para isso é a pequena duração da estadia, 2,3 dias em média. No Quênia, por exemplo, o período médio é de 8,4 dias (FIAS, 2007).

Moçambique apresenta um perfil de turista muito concentrado nos mercados emissores adjacentes. Em 2010, os turistas da África do Sul, do Malawi, do Zimbábue, e da Suazilândia (quatro dos seis países com quem Moçambique tem fronteira), representaram 74,1% do total. Portugal, o quinto maior mercado emissor, foi a origem de 1,4% dos

turistas estrangeiros que deram entrada no país, conforme mostra a Tabela 4.3. (MITUR, 2011).

Tabela 4.3 – Principais mercados emissores de turistas para Moçambique em 2010
(MITUR, 2011)

Principais Países de Residência Permanente	Número de turistas para Moçambique	%
África do Sul	946.583	51,6
Malawi	228.092	12,4
Zimbábue	147.060	8,0
Suazilândia	39.016	2,1
Estados Unidos	61.825	3,4
Reino Unido	50.420	2,7
Portugal	25.810	1,4
Alemanha	23.409	1,3
Outros	313.927	17,1
TOTAL	1.836.143	100

O número de turistas estrangeiros em Moçambique passou de 250 mil no ano 2000 para 1.836.143 milhões em 2010. Entretanto, no ano 2010 houve um decréscimo em relação ao ano de 2009. Neste último, foram contabilizados 2.386.226 turistas maioritariamente provenientes de países da SADC, designadamente da África do Sul, Malawi, Zimbábue e Suazilândia. Vindos de outras regiões do mundo destacam-se norte-americanos, do Reino Unido, de Portugal e da Alemanha (MITUR, 2011).

Moçambique definiu no seu Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo (2000-2013), a exemplo da África do Sul, que os Estados Unidos, o Reino Unido, a Alemanha, os Países Baixos e a Itália também como mercados emissores estratégicos, em função de sua preferência por produtos de nicho e, no caso da Itália, pela sinergia cultural. Dentro do agrupamento “sinergia”, Portugal e África do Sul foram identificados como o foco primário por razões históricas. Outros países tais como Itália, Espanha, Brasil, Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Angola, Zimbábue e Suazilândia, foram identificados como mercados de foco secundários (MITUR, 2003).

No que tange às receitas geradas pelo turismo internacional em Moçambique, no período de 2005 a 2010 houve crescimento de, aproximadamente, 70 por cento, como descrito na Tabela 4.4, contudo, de acordo com o BES (2008), para que os mercados internacionais coloquem Moçambique no mapa dos principais destinos turísticos africanos é preciso ampliar a divulgação das potencialidades e promoção do país, desburocratizar os processos de investimento, melhorar as ligações aéreas e a infraestrutura de apoio.

Tabela 4.4 – Receitas do Turismo Internacional em Moçambique no período de 2005 a 2010 (Revista Capital, 2011)

Ano	Receitas (milhões de USD)
2005	129,6
2006	139,7
2007	163,4
2008	190
2009	195,6
2010	197,4

Embora o futuro do turismo moçambicano continue dependente do segmento sol e mar, o país deve apostar numa oferta de maior sofisticação e grau de abrangência, impulsionando o crescimento da despesa turística média no país. A integração turística regional, o lançamento e aprofundamento de outros produtos turísticos (como a caça e o turismo náutico) permitirá captar novos mercados emissores, diminuindo o atual risco de dependência em face de alguns mercados, tal como a África do Sul. Uma política forte e uma boa articulação com as outras partes envolvidas (por exemplo: investidores e comunidades locais), são condições necessárias para o desenvolvimento do turismo do país e, consequentemente, de toda a sociedade moçambicana.

4.5 ANÁLISE SWOT DO TURISMO EM MOÇAMBIQUE

De forma a identificar os pontos fortes, os pontos fracos, as oportunidades e as ameaças do setor do turismo em Moçambique, o MITUR (2003) desenvolveu no seu Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo em Moçambique (2000-2003) uma análise SWOT do setor no país para perceber melhor suas especificidades, cujos resultados estão apresentados sumariamente no Quadro 4.1.

Quadro 4.1 – Análise SWOT do Turismo em Moçambique (MITUR, 2003)

Pontos Fortes	Pontos Fracos
Ambiente tropical/exótico (diferentes de outros países anglo-saxónicos na região) refletido na língua, música, arte, arquitetura e gastronomia; Boas condições do clima durante todo ano; Excelentes praias e existência de ilhas tropicais/exóticas; Biodiversidade de grande valor ecológico (recifes de coral, fauna bravia e aves); Existência de muitas reservas, parques naturais e coutadas¹⁹.	Reduzido número de produtos e serviços de qualidade fora do segmento Sol & Praia; Infraestruturas de apoio insuficientes e deficientes; Distâncias enormes e serviços de transporte limitados; Dificuldades logísticas; Infraestruturas de transporte de fraca qualidade (rede viária, ferroviária e aeroportos internacionais); Ligações aéreas internacionais caras e, majoritariamente, com escala; Ligações aéreas domésticas ineficientes.
Oportunidades	Ameaças
Existência de 18 Áreas Prioritárias para Investimento do Turismo; Desenvolvimento de novos projetos de investimento (edificação de infraestruturas de transportes); Desenvolvimento de segmentos turísticos complementares ao Sol & Praia (turismo náutico, ecoturismo, caça e mercado de cruzeiros); e Captação de novos mercados emissores (Espanha, Itália, países do Médio Oriente, Brasil e China).	Excessiva concentração da oferta nos principais mercados emissores (como a África do Sul e outros países da região); Crescimento descontrolado do setor (massificação da oferta); Desordenamento do território; Forte concorrência de outros destinos internacionais (Ilhas Maurícias, Tanzânia, Quênia. África do Sul, Brasil e Cabo Verde); Clima de instabilidade verificado em alguns países da África Austral.

¹⁹ No caso de Moçambique, as coutadas foram criadas com o propósito de promoção da atividade de caça desportiva. Em Moçambique existem doze coutadas oficiais.

5. TRANSPORTE AÉREO EM MOÇAMBIQUE

5.1 APRESENTAÇÃO

Este capítulo tem o objetivo de descrever o cenário do transporte aéreo em Moçambique, partindo de uma abordagem geral, que engloba o cenário das companhias aéreas e das infraestruturas aeroportuárias, e concluindo com a visão do país em relação à regulação de transporte aéreo. Por último, apresenta-se a análise SWOT do transporte aéreo desenvolvida pelo Instituto da Aviação Civil de Moçambique (IACM) em 2007 como meio de se compreender melhor a lógica do transporte aéreo no país.

5.2 PANORAMA GERAL DO TRANSPORTE AÉREO EM MOÇAMBIQUE

A Política da Aviação Civil aprovada pela Resolução 40/2002, de 14 de maio de 2002, define os objetivos gerais e os específicos do setor tendo em conta o papel que a aviação civil desempenha na movimentação de pessoas e bens. Em Moçambique, as funções de definir políticas e normas reguladoras estão concentradas IACM que é o órgão responsável pela regulação de procedimentos de aplicação de política e do quadro legal, regulação técnica e investigação de acidentes. Embora desempenhe todas estas funções, há instituições que defendam a separação, tal qual ocorre com o setor privado. Para estes, política e regulação técnica não devem ser realizadas pelo mesmo órgão dado que a concentração das duas funções facilita a manipulação do regulamento a favor da política (USAID, 2006).

Muitas transformações nacionais, regionais e internacionais contribuíram e contribuem para o desenvolvimento da aviação civil em Moçambique, com particular incidência no sistema estrutural e institucional, recursos humanos e financeiros e indústria aeronáutica. De acordo com o IACM (2003) deve-se destacar:

- A desestabilização sofrida pelo país nos primeiros anos da Independência Nacional, mais concretamente de 1976 a 1992;
- As calamidades naturais, tais como secas e cheias cíclicas que têm assolado o país ao longo dos anos;
- A introdução de políticas macroeconômicas;
- A criação da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC);
- A participação ativa do setor privado nas atividades da aviação civil;

- A paz vivida como resultado do Acordo Geral de Paz em 1992; e
- O efeito do 11 de setembro de 2001.

5.2.1 Companhias aéreas que operam em Moçambique

Conforme o IACM (2003), a política de transporte aéreo durante vários anos foi marcada pela defesa do monopólio estatal, donde o domínio empresarial era detido pelas empresas como as Linhas Aéreas de Moçambique - Empresa Estatal (LAM), a Trabalho e Transporte Aéreo - Empresa Estatal (TTA) e os Aeroportos de Moçambique – Empresa Estatal (ADM). Desde a sua criação em 14 de maio de 1980 até o ano de 1997 a LAM teve o monopólio na exploração da rota Maputo-Beira-Nampula-Pemba e vice-versa, que era também conhecida como a *linha dorsal* da aviação civil em Moçambique²⁰.

Com a perda do monopólio da LAM nesta rota, o Conselho de Ministros aprovou o Decreto nº 39/98, que regulamentou o exercício das atividades de transporte aéreo doméstico e trabalho aéreo público²¹. Deste modo, abriu-se o mercado aéreo doméstico na *linha dorsal* a outras operadoras aéreas, fato que veio a se refletir na entrada no mercado da operadora Air Corridor, em Agosto de 2004²².

De acordo com o IACM (2011a) na atualidade, são 12 os operadores nacionais certificados pelas autoridades²³. Vinte e cinco por cento destes (3) são companhias que operam aeronaves de peso superior a 5700 kg e atuam no transporte doméstico e internacional regular e não regular. Sete operam no transporte doméstico não regular e as demais, estão certificadas apenas para o trabalho aéreo. Entretanto, há a destacar que a Air Corridor, que explorava as rotas domésticas e que era tida como a principal concorrente da LAM, decretou falência em janeiro de 2008. No que diz respeito a esta empresa, Bila *et al* (2007) realçam que a mesma enfrentou uma competição imprópria do monopólio estatal: cobria apenas cinco províncias do país e o seu esforço para se expandir para outras províncias não foi autorizado, no caso da LAM a autorização era válida para voar a todas as províncias. Os autores justificam este cenário pelo fato de o Governo Moçambicano efetivamente não

²⁰ A LAM perde o seu monopólio através da Resolução 5/97 emanado do Ministério dos Transportes e Comunicações, que estabelece o concurso público para a exploração da rota na linha dorsal.

²¹ O nº 2 do artigo 14 refere que o acesso à exploração de qualquer rota deve ter sempre como objetivo a colocação de uma oferta de capacidade que satisfaça as necessidades do tráfego e o estabelecimento de uma sã competição entre os operadores, de modo a se criar e manter um nível adequado de serviços.

²² Fonte: <http://manueldearaujo.blogspot.com/2008/01/falencia-na-air-corridor.html>

²³ Ver lista completa de operadores aéreos nacionais no Anexo C.

desejar uma liberalização rápida do mercado de transporte aéreo, em detrimento do contínuo monopólio da LAM.

Os serviços programados nas rotas principais são realizados pela LAM - empresa estatal - e sua subsidiária, a MEX Expresso, que tem realizado as ligações regionais dentro do país e na região. A ligação com o mundo é impulsionada pela LAM, South African Airways - SAA (Linhas Aéreas da África do Sul), Kenya Airways (Linhas Aéreas do Quênia), Ethiopian Airlines (Linhas Aéreas da Etiópia) e TAP (Linhas Aéreas de Portugal), que voam para os principais locais da região e do resto do mundo (Mozambique Review, 2011).

5.2.2 Infraestrutura aeroportuária

Segundo o IACM (2007) a infraestrutura aeronáutica em Moçambique é composta por dois conjuntos específicos que operam de forma coordenada e integrada, e destinam-se a tornar a atividade segura, regular e eficiente:

- a) Espaço aéreo nacional;
- b) Infraestruturas aeroportuárias e ajudas a navegação aérea.

O primeiro conjunto compreende o sistema de controle, gestão, estrutura do espaço aéreo nacional incluindo o sistema de ajudas à navegação e controle do tráfego aéreo²⁴. Em relação ao segundo conjunto, os dados apontam para a existência de 319 infraestruturas aeroportuárias, distribuindo-se as suas tutelas da seguinte forma: Empresa Aeroportos de Moçambique, ADM E.P. (19), Campos de Aviação (229)²⁵, Militares (10) e Privados (61).

Das dezenove unidades aeroportuárias que são geridas pela Empresa Aeroportos de Moçambique, três são aeroportos internacionais (Maputo, Beira e Nampula), cinco são aeroportos principais (Vilankulo, Quelimane, Tete, Pemba e Lichinga) e onze são aeródromos secundários, como mostra a Figura 5.1. Os aeródromos de Maputo e Nampula tornaram-se internacionais depois da independência nacional, enquanto que o da Beira já ostentava esta certificação desde a era colonial. Nas últimas duas décadas foram abertos mais três pontos de entrada, nomeadamente: Vilankulo, Pemba e Lichinga. O aeródromo secundário de Inhambane foi aberto ao tráfego internacional ao abrigo do Acordo de

²⁴ FIR da Beira.

²⁵ Grande parte deles está tutelada aos Governos Distritais.

Transporte Aéreo entre Moçambique e a África do Sul desde 2007 para dar vazão à demanda turística que o país apresenta (IACM, 2007).



Figura 5.1 – Aeroportos e aeródromos geridos pelos ADM (ISUTC, 2011)

Por outro lado, prevê-se que as ações da ADM sejam voltadas à permissão para que alguns dos aeródromos sirvam de “hub”, centros de convergência e de distribuição de tráfego na região onde estão localizados. Deste modo, é previsto que os aeródromos de Maputo, Beira, Pemba, Vilankulo e a base aérea de Nacala, ora militar, funcionarão como pólos de atração do investimento privado (ADM, 2007).

De acordo com o MTC (2008), a análise das atuais condições operacionais das infraestruturas aeronáuticas vem revelando a existência de desequilíbrios entre a oferta de capacidade/serviços aeroportuários e as demandas de tráfego, em alguns dos principais aeroportos nacionais. Os fatores determinantes destes desequilíbrios, de acordo com o Ministério são:

- O acelerado incremento das operações “charters”, domésticas e regionais, transportando principalmente turistas, que vêm pressionando fortemente a

capacidade de determinados aeroportos nacionais não equipados para receber o aumento e a natureza desse tráfego;

- O recente e acentuado aumento da procura pelos serviços de transporte e armazenamento de carga nos aeroportos, decorrente da opção dos usuários por um serviço mais rápido, mais eficiente e de melhor qualidade;
- A ocupação desordenada da área ao redor dos aeroportos, limitando seu potencial de desenvolvimento; e
- A insuficiência de recursos para investimentos no sistema para atendimento à acelerada evolução do transporte aéreo.

Em face destes fatores e visando à priorização dos investimentos setoriais, as principais necessidades da aviação civil moçambicana são a ampliação e modernização de aeroportos e auxílio à navegação aérea. A perspectiva desta reestruturação e os altos custos da expansão e adequação das infraestruturas aeroportuárias exigem, no horizonte da estratégia da aviação civil, prioridade aos aeroportos localizados em áreas com franco crescimento da procura turística e de investimentos para o desenvolvimento (MTC, 2008).

Assim, nos últimos anos a empresa Aeroportos de Moçambique tem levado a cabo ações de modernização e operacionalidade das suas infraestruturas aeroportuárias, com especial ênfase nas que se situam nas zonas turísticas. Como descrito por ADM (2007) são exemplos dessas ações:

- A reabilitação do Aeródromo de Vilankulo²⁶ que serve como porta de entrada para turistas no norte da Província de Inhambane, e que tem como grande atração o Arquipélago do Bazaruto, com as suas ilhas de corais e um vasto paraíso ecológico;
- Reabilitação e modernização do Aeródromo de Pemba, na Província de Cabo Delgado, mais ao norte do país, cujas praias são de águas límpidas e cristalinas, constituindo já um itinerário em todos os roteiros turísticos do mundo;
- Melhoramento nos aeródromos de Bilene, Inhaca, Lumbo e, em breve a reabilitação e colocação de pessoal permanente no Aeródromo da Ponta de Ouro.

²⁶ De acordo com a publicação trimestral dos ADM, 80% dos 5 mil a 6 mil turistas que desembarcam mensalmente neste aeródromo são turistas estrangeiros na sua maioria sul-africanos, zimbabuanos e europeus.

5.2.3 Pontos de entrada em Moçambique

O termo pontos de entrada é a terminologia local utilizada para designar a infraestrutura aeroportuária que recebe tráfego internacional. De acordo com o IACM (2006), o Conselho Coordenador do Ministério dos Transportes e Comunicações²⁷ a definição de pontos de entrada no país no âmbito das atividades turísticas foi um dos objetivos a serem cumpridos pelo setor de Aviação Civil.

O IACM (2006) avaliou todo aparato necessário para se observar as normas internacionais para garantir que uma infraestrutura do gênero fosse considerada ou designada de aeroporto internacional, para além da avaliação, ficou definido que o aeroporto deve estar registrado na OACI, constar nos planos regionais definidos internacionalmente, e estar pronto, a qualquer momento, para receber tráfego internacional por razões de emergência.

O documento de diretrizes do IACM explicita conceitos e promove uma melhor articulação entre as diversas entidades envolvidas no estabelecimento de pontos de entrada adicionais no país. Salienta ainda que o desejo dos Governos Provinciais, operadores aéreos e operadores turísticos deve ser, não essencialmente, o estabelecimento de aeroportos internacionais pelo país fora, mas sim a criação de condições que permitam a entrada e saída direta de voos do exterior. Sendo assim, a criação de pontos de entrada adicionais deve não só circunscrever-se aos contatos com a Autoridade Aeronáutica Nacional. Devem ser envolvidas as Direções das Alfândegas, Migração, Saúde e os Ministérios da Defesa Nacional e do Interior. É necessário também articular-se com as Autoridades Aeronáuticas de outros países, mencionando os pontos de entrada nos Acordos Bilaterais de Transporte Aéreo.

O documento também descata o fato de a maior parte dos países membros da OACI e da SADC restringirem ao máximo a criação de muitos pontos de entrada nos seus territórios. Isto se deve às questões de soberania aliadas aos aspectos de segurança nacional, na medida em que menor quantidade de pontos de entrada permite melhor será o controle dos voos internacionais. Deste modo, o IACM tem emitido autorizações restritas específicas a

²⁷ XXIII Conselho Coordenador do Ministério dos Transportes e Comunicações realizado na cidade de Quelimane entre os dias 16 e 18 de Agosto de 2006.

uma operação pontual sem, contudo, considerar que o aeroporto tenha classificação internacional²⁸.

É dentro dessa filosofia que o IACM apresentou ao Conselho Coordenador do Ministério dos Transportes e Comunicações de 2007 a proposta de diminuição dos pontos de entrada dos atuais seis para quatro, nomeadamente: Maputo, Beira, Vilankulo e Pemba²⁹. Para além da questão de segurança³⁰, outra justificativa apresentada pelo Instituto é a de salvaguardar a sobrevivência das operadoras nacionais, na medida em que com uma possível diminuição dos pontos de entrada e num cenário de liberalização as mesmas teriam o papel de *feeding*³¹. Esta situação poderá permitir que as operadoras obtenham bons desempenhos financeiros, tendo em conta que a aviação civil nacional é menos competitiva que na maioria dos países da região. Em suma, dois fatores emergem da política defendida pelo IACM: a segurança nacional e a sobrevivência financeira dos operadores aéreos nacionais.

É oportuno dizer que a SADC (1998) afirma que os Estados Membros devem se esforçar para agilizar a entrada e circulação dos visitantes e remover as práticas susceptíveis de produzir obstáculos ao desenvolvimento de viagens e do turismo, quer ao nível regional, quer internacional. Para isso, é necessário à cooperação na facilitação de viagens por via aérea e remoção dos obstáculos ao desenvolvimento de turismo, viagens e outros tipos de impedimentos e na harmonização da legislação.

Nesta ordem de ideias, pode-se fazer uma alusão ao estudo da USAID (2006) que afirma que, apesar da existência dos seis pontos de entrada e mesmo que a tendência seja para crescerem de número, ainda pode-se considerar que a atual política é de limitação de números de pontos de entrada para voos internacionais. Isso tem prejudicado os operadores aéreos, principalmente os sul-africanos que são os maiores interessados em trazer grupos de turistas para os *resorts*³² que se situam ao longo da costa nacional, o que faz com que os operadores de pacotes de viagem, incluindo os hoteleiros, encontrem dificuldades quando

²⁸ Um exemplo desta situação é a autorização que o Barra Lodge (estância turística localizada no Município de Inhambane) tem para fazer voos internacionais diretos entre o Aeródromo de Inhambane e o Aeroporto de Lanséria (África do Sul).

²⁹ No ano em que foi produzido o documento o país ainda tinha apenas seis pontos de entrada.

³⁰ A questão da segurança nacional é consubstanciada pelo fato do país não possuir radares para o controlo do espaço aéreo.

³¹ Sistema em que, geralmente, as companhias aéreas de menor porte fazem o transporte de passageiros de aeródromos nacionais para os pontos de entrada de tráfego internacional e vice-versa.

³² Complexo residencial turístico autônomo.

requisitam a permissão para voarem para Moçambique. O estudo realça ainda que as permissões para voos (*clearances*) têm registrado atrasos ou nunca são concedidos sem nenhuma explicação³³, conduzindo a uma desconfiança que, conseqüentemente, limita o desenvolvimento da atividade turística no país.

5.2.4 Serviços aéreos regionais e intercontinentais não regulares

O transporte aéreo regional e ou intercontinental não regular é habitualmente denominado por voos *charters*. Estes voos visam capitalizar tráfego de pontos não assegurados pelos voos regulares e a sua origem esteve associada a empreendimentos econômicos e ao turismo.

Registra-se a ocorrência de um número elevado de voos do tipo charter efetuados por operadores aéreos estrangeiros, e depreende-se que seja o resultado da inexistência de ligações entre pontos não operados pelos operadores aéreos nacionais fragilizados por não deterem frotas adequadas quer em quantidade quer em evolução tecnológica, condições que ditam o desenvolvimento nesta atividade. Ao longo dos anos 2006 e 2007, a quantidade dos voos regulares ocorreu conforme ilustrado na Tabela 5.1.

Tabela 5.1 – Número total de voos autorizados (*Clearances*) em Moçambique em 2006 e 2007 (IACM, 2007)

Propósito do Voo	2006			2007		
	Nº de Voos	<u>Passageiros</u>		Nº de Voos	<u>Passageiros</u>	
		Declarados	Não Declarados		Declarados	Não Declarados
Negócios	545	3.233	938	545	3.755	133
Fretado	341	2.760	455	341	4.914	97
Turismo	278	1.039	35	161	550	21
Privado	20	67	4	357	784	111
TOTAL	1.184	7.099	1.432	1.404	10.003	362

Observa-se que o número médio de voos regionais e intercontinentais não regulares realizados entre 2006 e 2007, para fins de negócios e turísticos foi elevado, respectivamente 42,8% e 43,0% do total, o que pressupõe a existência de um mercado potencial para Moçambique.

³³ Grande parte dos pedidos rejeitados são dirigidos aos pontos que não correspondem aos portais de entrada de tráfego aéreo para o país.

5.3 ACORDOS BILATERAIS DE TRANSPORTE AÉREO

A prática de assinatura de Acordos Bilaterais de Transporte Aéreo vem desde a Independência Nacional (1975), sendo seus princípios gerais adaptados à realidade socioeconômica (IACM, 2003). Assim, foram privilegiados os aspectos com vertente política tanto interna como externa, nomeadamente:

- Estabelecer relações com os países que serviram de retaguarda à luta armada de libertação nacional;
- Estabelecer relações com os países considerados aliados naturais, ou seja, aqueles cuja identidade ideológica era comum; e
- Estabelecer relações com os países recém-independentes.

Constituíam princípios dominantes dos Acordos Bilaterais, os seguintes:

- Monodesignação (apenas uma companhia designada para cada rota);
- *Single entry point* (apenas um aeroporto designado como ponto de entrada); e
- Predeterminação das capacidades.

Atualmente, os princípios dominantes nos Acordos são:

- Multidesignação por país;
- Predeterminação das capacidades e/ou número de frequências dos voos;
- Monodesignação por rotas;
- *Multiply entry points* (vários pontos de entrada, constituídos pelos aeroportos e aeródromos que recebem tráfego internacional). Hoje Moçambique hoje possui nove pontos de entrada de tráfego internacional³⁴; e
- A tendência para que a definição de capacidades seja ao critério dos intervenientes, baseados no tráfego existente e no mercado.

Os acordos atuais contemplam também a dupla aprovação das tarifas adotadas no âmbito da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) e a cláusula sobre a segurança da aviação civil, recomendada pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

³⁴ Aeroportos de Maputo, Beira, Nampula, Vilankulo. Inhambane, Tete, Mocímboa da Praia, Pemba e Nacala (ainda não aberto à navegação).

Segundo o IACM (2011), o governo moçambicano está em fase de negociação de novos acordos bilaterais com outros países, nomeadamente: Estados Unidos, Emirados Árabes Unidos, Índia, Turquia, Qatar e Macau. Isso demonstra o esforço por parte do governo para a criação de ligações aéreas com os países considerados estratégicos em termos de emissão de turistas. A mesma fonte afirma que a República de Moçambique assinou sete Acordos Bilaterais com os seguintes países: República da África do Sul (10/05/2002), República Federativa do Brasil (17/06/2010), República do Malawi (10/03/2006), República de Portugal (30/04/2010), Reino da Suazilândia (23/09/2005), República Unida da Tanzânia (07/08/2009) e República da Zâmbia (08/08/2010).

Para além dos Acordos Bilaterais de transporte aéreo também foram estabelecidos memorandos de entendimento com outros seis países, a saber: República de Angola (10/06/2010), República Popular da China (23/01/2007), República Democrática Federal da Etiópia (12/01/2011), República das Maurícias (15/02/2011), República do Quênia (02/11/2007) e República de Singapura (02/09/2009).

5.3.1 Decisão de Yamoussoukro

Os ministros africanos responsáveis pela Aviação Civil, reunidos em Yamoussoukro, capital política da Costa do Marfim, aprovaram em 14 de Novembro de 1999 uma decisão relativa à liberalização gradual do mercado de transporte aéreo intra-África. Surgiu assim a Decisão de Yamoussoukro (DY), que entrou em vigor a 14 de Agosto de 2000, com os seguintes objetivos: (i) liberalização da concessão dos direitos de tráfego (entenda-se direitos de exploração) nas rotas intra-África; (ii) levantamento de restrições relativas ao número de voos a efetuar bem como ao número de passageiros, carga e/ou correio a transportar; (iii) possibilidade de designação de pluralidade de operadores para as rotas intra-África; e (iv) não intervenção dos Estados na determinação dos preços praticados na prestação de serviços aéreos (Sal&Caldeira, 2008).

Tendo em conta a DY, adotou-se uma nova metodologia na elaboração de políticas de liberalização da indústria do transporte aéreo no continente. Assim, de acordo com o IACM (2003) os Estados signatários garantem às companhias elegíveis os seguintes direitos:

- O livre exercício dos direitos da primeira, segunda, terceira, quarta e quinta Liberdades do Ar;

- Liberdade de operar as frequências e capacidades que bem lhes convierem; e
- Liberdade de impor tarifas sem a aprovação das Autoridades Aeronáuticas dos Estados Signatários.

Para o Instituto o cenário previsível com a implementação plena da DY é a não necessidade de assinatura de Acordos Bilaterais de Transporte Aéreo dado que as legislações em vigor no domínio do transporte aéreo já contem algumas modificações em direção ao novo ambiente económico liberal. Contudo, o documento reitera a necessidade de reformar as atitudes de todas as empresas e instituições que intervêm no sistema de transporte aéreo.

Do exposto acima se depreende que o sucesso da liberalização do espaço aéreo depende, dentre outros fatores, da reestruturação e reabilitação das infraestruturas aeroportuárias, de melhoramentos na supervisão da segurança aérea e aeroportuária, bem como dos acordos internacionais de que Moçambique é signatário. Com efeito, para além da Convenção de Yamoussoukro, a Convenção de Chicago obriga a cada Estado Contratante a adotar métodos e normas internacionais para garantir maior uniformidade nos regulamentos, práticas e organização relativa às aeronaves, pessoal, rotas aéreas, aeródromos e serviços auxiliares, de modo a facilitar e contribuir para a segurança da navegação aérea.

Assim sendo, a linha estratégica da liberalização do espaço aéreo tem seguido um gradualismo acelerado que se coaduna com as Liberdades do Ar da Convenção de Chicago. Em 2009 o país adotou diretrizes tendentes à liberalização do espaço aéreo conforme definido pelo MTC (2009).

Desde o ponto de vista regional os pressupostos da linha estratégica de liberalização são a introdução da duo-designação em todas as rotas nos pontos de entrada definidos como regionais (Maputo, Beira, Nampula, Inhambane, Vilankulo, Pemba, Tete, Nacala e Lichinga) e a implementação da 5ª liberdade do ar (multi-designação em todas as rotas regionais, isto é, nas rotas que fazem parte países da SADC). No que tange ao contexto internacional prevê-se os seguintes passos: aplicação da 5ª liberdade do ar a partir de 2008 nas rotas onde não haja operadores que usufruam dos direitos da 3ª e 4ª liberdades do ar e a atualização e/ou assinatura de Acordos de Transporte Aéreo, cuja materialização deverá ocorrer à medida das necessidades dos mercados emergentes e à luz da Convenção de Chicago e dos Tratados de que o país é signatário.

O Ministério recomenda ainda que a estratégia de aviação civil em Moçambique deve buscar um balanceamento entre as tendências globais, considerando a rápida liberalização das economias e a segurança aérea, e a segurança da aviação civil em geral.

Assim, de acordo com o MTC (2009) entre algumas linhas estratégicas a serem concebidas e implementadas pelo governo moçambicano se destacam:

- Introdução da certificação para operadores estrangeiros;
- Elaboração de um estudo de avaliação do mercado, implicações económicas e aspectos legais ligados à obrigatoriedade dos operadores nacionais utilizarem aeronaves com matrícula nacional;
- Limitação da quantidade de operadores domésticos à dimensão do mercado nacional;
- Dotação da Autoridade de Aviação Civil com inspetores para a realização das funções de vigilância e supervisão das operações de voo e manutenção de aeronaves; e
- Estabelecimento de um programa de operacionalização da política para o treino, formação e certificação dos técnicos da Autoridade de Aviação civil e dos pilotos.

Quadro 5.1 – Análise SWOT do Transporte Aéreo em Moçambique (IACM, 2007).

Pontos Fortes	Pontos Fracos
Rede de infraestruturas aeroportuárias ao longo do país e servindo todas as capitais provinciais; Extensão territorial que cria condições para a preferência do transporte aéreo como meio rápido de movimentação de pessoas e bens; Ambiente macroeconómico com o PIB crescendo a índices apreciáveis; Plano Estratégico do Governo para o desenvolvimento do Turismo; Não permissão para o exercício do transporte aéreo de cabotagem por parte de operadores estrangeiros; Um operador aéreo de bandeira, certificado com os padrões de segurança IOSA³⁵; e LAM como ativo estratégico do Governo para a materialização dos seus objectivos e programas de responsabilidade pública na satisfação das necessidades de transporte aéreo.	Baixo tráfego nos terminais aeroportuários em geral; Liberalização parcial do mercado doméstico (existem barreiras à livre concorrência porque a entrada para rotas regulares está condicionada a designação por períodos de cinco anos) e abertura total prevista unicamente para os voos não regulares (<i>charters</i>); Operadores aéreos nacionais (com particular referência a companhia de bandeira) estão desprovidos de frotas, a altura das necessidades da demanda; Pressão para a proliferação de pontos de entrada para o país mesmo sabendo que os serviços de controle do tráfego aéreo são convencionais (sem radar) e que o programa de melhoria dos serviços não está concluído (tecnologias CNS/ATM, ADS-Automático Dependent Surveillance); Fraca capacidade institucional por parte do IACM para controlar e monitorar o transporte aéreo de cabotagem, efetuado por operadores estrangeiros que entram no país através das <i>clearances</i>;e Ausência de frota para cobrir rotas intercontinentais.

Continua na página seguinte

³⁵ A IOSA – IATA *Operational Safety Audit* (Programa da IATA para Auditoria de Segurança Operacional) é um sistema de avaliação internacionalmente reconhecido e aceite, concebido para avaliar a gestão operacional e sistemas de controlo das companhias aéreas.

Oportunidades	Ameaças
Melhorar a segurança aérea revisando e adequando a legislação, regras e procedimentos aeronáuticos, ratificação dos instrumentos jurídicos de direito internacional, convenções, atos e protocolos da OACI; Possibilidade de apoiar a companhia de bandeira na consolidação e desenvolvimento da sua posição no mercado regional; Elevação do padrão das infraestruturas aeroportuárias e do nível de serviços, proporcionando melhores condições de segurança e conforto aos passageiros; Potenciar os aeroportos internacionais de Maputo, Beira e Nampula, como principais pontos de entradas internacionais (<i>hubs</i>) e geradores de tráfego para os aeródromos menores.	Pressão das entidades ligadas ao turismo para a abertura de mais pontos de entrada diretos no país, enfraquecendo cada vez mais o mercado doméstico onde operam os escassos operadores nacionais; Probabilidade de ocorrência de acidentes aéreos com as aeronaves de matrícula estrangeira, pela fragilidade de fiscalização do IACM; Pressão regional para a liberalização dos mercados de transporte aéreo - implementação da DY - os países membros aprovaram em Gaborone³⁶, a cinco de Outubro de 2007, o protocolo que dá os passos que levariam a implementação total a um de Janeiro de 2009. Moçambique informou que não iria cumprir com as metas definidas, mas apoiava todos os países que tiverem criado as condições para o efeito; e Crescimento descontrolado de aeronaves estrangeiras de pequeno porte transportando turistas directamente para as ilhas (não reportam aos órgãos de controle do espaço aéreo) e fazem cabotagem desviando o tráfego que poderia ser servido pelos operadores aéreos privados nacionais.

³⁶ Capital do Botsuana

5.4 VISÃO ESTATAL EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE AÉREO

A relação entre a atividade turística e o transporte aéreo em Moçambique está definida por documentos normativos dos órgãos que tutelam os dois ramos de atividade, nomeadamente o MITUR e o IACM. Isso pode ser verificado na Política Nacional do Turismo e Estratégia da sua Implementação, que destaca o seguinte, no âmbito dos serviços aéreos:

- Apoia estratégias que ligam o turismo ao comércio através da planificação e prestação integrada de serviços para o turismo, carga e circulação de pessoas;
- Promove a rede nacional, regional e internacional de serviços aéreos para servir o turismo em Moçambique;
- Encoraja uma indústria nacional aérea saudável e competitiva que estimule a entrada de novos atores nacionais, regionais e internacionais; e
- Encoraja parcerias entre os atores nacionais e atores estratégicos regionais e internacionais e facilita acordos aéreos bilaterais com outros países para voos regulares e não regulares.

A Autoridade Aeronáutica também faz menção a uma abordagem dos desafios e oportunidades do transporte e trabalho aéreos e sua importância para o desenvolvimento do turismo, mostrando que há uma clara menção à necessidade de se olhar para a atividade turística na formulação das políticas de transporte aéreo. Deste modo, podem-se realçar as seguintes perspectivas (IACM, 2007):

- Apoiar na consolidação, integração e desenvolvimento da posição da companhia nacional de bandeira no mercado regional e intercontinental de forma a servir de instrumento para a operacionalização do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo; e
- Reforçar a companhia nacional de bandeira com meios necessários para responder à demanda esperada pelos mercados emergentes referidos no Plano Estratégico do MITUR, promovendo a sua expansão e desenvolvimento.

De acordo com ADM (2005), o outro fato relevante na relação entre a atividade turística e o transporte aéreo em Moçambique é a que, paralelamente, aproveitando as potencialidades turísticas que o país dispõe, tem sido seu compromisso reabilitar,

modernizar e embelezar os aeroportos sobre a sua alçada, especialmente os situados nas zonas potencialmente turísticas, enaltecendo assim a política nacional de turismo. Já em 2004, Governo definiu vinte e seis zonas estratégicas para o incremento de turismo, das quais onze possuem aeroportos e aeródromos. Destas, destacam-se os aeródromos de Pemba e Lichinga (norte do país), Inhambane, Vilankulo, Inhaca, Ponta de Ouro e Bilene (todos no sul do país).

O Plano Diretor para o Desenvolvimento da Aviação Civil na República de Moçambique, elaborado pela OACI com o apoio de quadros moçambicanos em 1986, já continha algumas recomendações inerentes à relação entre o transporte aéreo e a atividade turística que o país deveria seguir, nomeadamente:

- As autoridades do turismo em Moçambique devem envidar esforços tendentes ao desenvolvimento de uma política que visasse, entre outras, à construção de hotéis, motéis, redes rodoviárias eficientes, transporte público adequado e desenvolvimento de atrações turísticas;
- Os investidores estrangeiros eram encorajados a participar no desenvolvimento da atividade turística em Moçambique;
- A aviação civil, particularmente a LAM, deveria ter uma participação ativa na formulação de políticas de desenvolvimento do turismo; e
- Deveria haver uma melhor percepção da contribuição da aviação civil no desenvolvimento socioeconómico, devendo ser criadas maiores oportunidades de cooperação técnica.

O mesmo documento fazia menção ao fato do país possuir grandes potencialidades turísticas que, com o desenvolvimento do tráfego estrangeiro, poderiam contribuir não só na angariação de divisas como na criação de postos de trabalho por intermédio de do surgimento de empresas do ramo turístico. Antes da Independência, estimavam-se em cerca de 60 mil turistas visitando o País no primeiro trimestre de 1974, dos quais cerca de 10% provinham da Europa e da África do Sul e eram transportados pelo ar.

5.5 VISÃO DO SETOR PRIVADO EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE AÉREO

Em função da importância crescente das questões em torno da relação entre o transporte aéreo e o turismo em Moçambique, alguns estudos têm sido realizados por organizações não governamentais sediadas no país, geralmente em parceria com o setor privado, representado pela Confederação das Associações Econômicas (CTA).

Neste item serão destacados alguns pontos fulcrais dos estudos, com realce para os desenvolvidos pela Agência de Desenvolvimento do Governo Norte-Americano (2006), pela COMMARK Trust (2006) uma iniciativa para o Desenvolvimento Regional estabelecida em 2003 com apoio do Departamento para o Desenvolvimento Internacional do Reino Unido (DFID), pelo Serviço Comum para Investimento Estrangeiro, um grupo do Banco Mundial (FIAS, 2006)³⁷ e pela TurConsult (2007) uma empresa moçambicana de consultoria que atua no ramo do turismo³⁸.

5.5.1 Céus limpos para a África Austral

O Banco Mundial *et al* (2010) afirmam que o transporte aéreo no continente africano é percebido, em geral, como um dos principais entraves para a evolução do turismo na África. Referindo-se aos dados de pesquisas realizadas em alguns países do continente, o trabalho argumenta que as passagens aéreas com tarifas elevadas, a falta de um serviço eficiente por parte das companhias que operam voos programados e até mesmo as de serviços de voos *charters* e alguma falta de segurança em relação ao espaço aéreo africano e aos aviões, constituem-se nas grandes desvantagens de muitos dos destinos turísticos, principalmente os localizados na África Subsaariana. Vale ressaltar que Moçambique não foge muito à regra caso sejam considerados os estudos já realizados sobre o transporte aéreo no país.

Paralelamente, o estudo da USAID (2006) defende a existência de um conflito de políticas em Moçambique por um lado, o desenvolvimento do turismo e, por outro o protecionismo que se estabelece para a companhia aérea nacional, a LAM, bloqueando as rotas internacionais para outras operadoras.

³⁷ FIAS é a sigla em inglês que significa *Foreign Investment Advisory Service*.

³⁸ A visão da TurConsult é o planejamento de turismo integrado e sustentável para garantir o crescimento em conjunto com a informação lógica do fornecimento/procura tem sido alvo de diversos estudos executados por esta empresa, de forma a garantir o sucesso de diversas parcerias público privadas.

Segundo o estudo desenvolvido pela organização COMMARK Trust (2006), Moçambique apresenta um claro exemplo de um conflito entre os interesses do turismo e os da companhia aérea nacional. A ONG afirma que o governo moçambicano reconheceu a importância do turismo para a sua economia nacional, tal como se refletiu na criação do Ministério do Turismo em 2000, e na elaboração de vários planos de desenvolvimento do setor turístico. Contudo, continua a proteger a companhia aérea nacional restringindo a competição nas rotas internacionais. Isso reduz artificialmente o número de turistas que visitam Moçambique, prejudicando os próprios objetivos do governo para o turismo. Os efeitos dessas restrições podem ver-se no custo dos voos entre Johannesburg³⁹ e Maputo⁴⁰ comparativamente com os voos entre Johannesburg e Durban⁴¹. A primeira rota é vital para a indústria turística de Moçambique, pois a maioria dos turistas entra e sai da região por Johannesburg.

Uma vez que Durban e Maputo estão à mesma distância de Johannesburg, os custos dos voos para os dois destinos deveriam ser sensivelmente os mesmos. Contudo, os voos de regresso para Maputo são 163% mais caros do que os voos de regresso para Durban. Isso influencia claramente a decisão dos turistas sul-africanos ou estrangeiros que têm de optar entre as duas cidades.

De uma forma geral, os dois estudos concluem que a liberalização do transporte aéreo em Moçambique permitiria maior competição entre as companhias aéreas, além de permitir a entrada de novos operadores, os operadores *low-cost*. Os preços na rota Johannesburg-Maputo deveriam cair para o mesmo nível da rota Johannesburg - Durban. O estudo mostra ainda que a liberalização aumentaria as chegadas de turistas em 37%, aumentaria os gastos de turistas em US\$ 5 milhões e contribuiria com US\$ 9 milhões para o PIB de Moçambique. Criaria 1000 novos postos de trabalho na indústria turística e cerca de 2000 na economia geral.

Por sua vez, a FIAS (2006) diz que o quadro regulamentar do transporte aéreo em Moçambique limita a concorrência da indústria. Assim, a política de designação única (que ainda está em vigor para os voos internacionais) afeta a oferta de assentos nas aeronaves, por um lado reduzindo a flexibilidade na programação de voos das companhias e a

³⁹ Capital financeira da África do Sul.

⁴⁰ Capital de Moçambique.

⁴¹ Cidade da África do Sul, na província de KwaZulu-Natal, na costa do Oceano Índico.

qualidade do serviço prestado e por outro lado, aumentando os preços dos bilhetes. A política de aviação civil do país é, em grande parte, focada na proteção da transportadora nacional (LAM), em detrimento do desenvolvimento global da indústria. O estudo realça que é difícil criar um clima de negócios favorável à atração de turistas com medidas regulatórias anticompetitivas, o que faz com que 40% dos custos da maioria dos pacotes turísticos sejam canalizados apenas para o transporte aéreo. Como recomendação, o estudo propõe a necessidade de se rever os acordos bilaterais de serviços aéreos vigentes para facilitar vôos diretos dos países da União Europeia e as ligações regionais, com *hubs* principais na África. Refere ainda que se deve dar uma atenção especial à melhoria da capacidade de fluxo de tráfego entre Moçambique e a África do Sul.

A necessidade de revisão da legislação do transporte no que tange à regulação e a instituição de uma política de “céu aberto” é outro ponto que afeta a marca turística de Moçambique, como descrito pela organização TourConsult (2007). O estudo reconhece a importância primordial do transporte aéreo para o turismo em Moçambique, mas realça que os preços proibitivos das passagens aéreas tornam Moçambique um destino inatingível.

Em 2005, Portugal e Moçambique rubricaram um acordo de cooperação na área turística, visando às vertentes da formação profissional, apoio ao setor privado e análise de projetos no setor. Na ocasião o diretor do Instituto de Turismo de Portugal (ITP), Orlando Carrasco, que rubricou o acordo em nome do governo português, assinalou que Moçambique precisa manter a aposta na melhoria das condições para a atração de mais turistas ao país. Reconhecendo o potencial natural de Moçambique como destino turístico, o mesmo apontou o transporte aéreo, o alojamento e a prestação de serviços como os aspectos que o país deveria melhorar no setor do turismo⁴².

⁴² Jornal Notícias Lusófonas, edição de 29/11/2005.

5.6 CENÁRIO ATUAL

É apresentada em seguida a situação atual do transporte aéreo no país, com enfoque ao banimento das companhias aéreas moçambicanas no espaço aéreo europeu e as suas consequências para o turismo.

Moçambique entrou, no primeiro semestre de 2011, na lista de 21 países (africanos e asiáticos) com deficiências persistentes na supervisão e segurança aérea, estando as companhias certificadas no país, proibidas de voar para o espaço aéreo europeu. Conforme OACI (2010) os principais aspectos que levaram ao banimento das companhias aéreas moçambicanas ao espaço aéreo europeu são os seguintes:

- A falta de um quadro legal que regula a atividade de aviação;
- A inexistência de supervisão das companhias aéreas;
- Deficiências no processo de certificação dos operadores aéreos; e
- Reduzido número de técnicos qualificados que trabalham na área de aviação civil em Moçambique.

Portanto, a União Europeia (EU) decidiu banir todas as companhias aéreas moçambicanas de voar para o continente europeu, pelo fato de o IACM não cumprir com as regras de segurança na supervisão das operações aéreas. A par desta situação de banimento, a companhia Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) interrompeu, desde novembro de 2011, os voos da rota Maputo-Lisboa-Maputo e definiu que manterá essa interrupção até à conclusão do processo de revisão da sua estratégia empresarial, segundo nota oficial da companhia aérea⁴³.

Detectadas as irregularidades por parte da OACI, o país se comprometeu a investir anualmente um milhão de dólares para corrigir as anomalias que fizeram banir os operadores aéreos moçambicanos do continente europeu e a executar um plano de reformas do setor de aviação civil, esse compromisso foi reiterado pelo representante do Governo, Paulo Zucula, Ministro de Transportes e Comunicações em declaração dada ao jornal O PAÍS, edição online de 21 de julho de 2011. As reformas consistem na criação de um quadro legal para o sector de aviação em Moçambique, re-certificação dos operadores aéreos, contratação de técnicos qualificados em aviação civil e estabelecimento de uma

⁴³ <http://www.lam.co.mz>

equipe de inspetores de aviação civil. O ministro também reiterou que os investimentos não foram considerados pela União Europeia na sua decisão de banir as companhias aéreas moçambicanas do seu espaço.

Outro representante de governo, o ministro do turismo de Moçambique, Fernando Sumbana, entrevistado pelo mesmo veículo de comunicação jornal O País na edição online de 23 de outubro de 2011, afirmou:

O banimento das Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) do espaço europeu está a afetar as contas do turismo nacional. Muitas reservas feitas por estrangeiros, antes da “expulsão” da LAM do velho continente, não foram ocupadas por falta de voos. O efeito do banimento da LAM do espaço europeu fez-se sentir durante o primeiro semestre do ano em curso, sendo que o número de turistas que entraram no país de Janeiro a Junho caiu se comparado ao de igual período de 2010. As ilhas registraram parte importante destes prejuízos, com destaque para o Arquipélago de Bazaruto, na província meridional de Inhambane e das Quirimbas, na província de Cabo Delgado, no norte do país.

Para superar o contexto de exclusão foi estabelecida uma parceria entre LAM e TAP – Air Portugal para o transporte dos passageiros na rota Maputo-Lisboa-Maputo, em regime de “code-share”.

O portal eletrônico de notícias moçambicanas Macahub, na edição de 22 de março de 2011, cita dados do Ministério do Turismo afirmando que Portugal foi o país que teve maior influência na redução do número de turistas estrangeiros. Em 2009 Moçambique recebeu 85 mil turistas oriundos de Portugal, no ano seguinte este número caiu 69,7%, queda esta explicada pelo presidente da Federação Moçambicana de Turismo, Quessanias Matsombe, em entrevista ao mesmo portal:

A queda do número de turistas em Moçambique em 2010 ficou a dever-se ao fato de apenas as transportadoras Linhas Aéreas de Moçambique e TAP – Air Portugal estarem a garantir a ligação entre a Europa e Moçambique, isto é, a queda verificada deve-se à falta de concorrência no transporte aéreo entre a Europa e Moçambique, culminando com os elevados preços das viagens de avião. Assim, é necessário permitir a entrada de mais transportadores aéreos, uma vez que o preço dos bilhetes de avião entre Maputo e Lisboa não permitem que os operadores possam criar destinos turísticos atrativos.

6. RELAÇÃO TURISMO E TRANSPORTE AÉREO EM MOÇAMBIQUE

6.1 RELAÇÃO TRANSPORTE AÉREO E TURISMO EM MOÇAMBIQUE: ANÁLISE SWOT

6.1.1 Apresentação

O presente capítulo terá como objetivo buscar a resposta para o problema levantado por meio de pesquisa de campo da relação transporte aéreo e turismo em Moçambique.

Neste item será apresentada a análise das informações sobre a análise SWOT coletadas em vinte e seis formulários preenchidos pelos agentes do transporte aéreo e do turismo em Moçambique. O trabalho fez o levantamento percentual de cada fator-chave identificado na análise SWOT, que serão descritos no texto.

Foram incluídas entre as instituições a terem atores-chave entrevistados aquelas que lidam com as duas áreas que, na abordagem turística, são definidos como operadores do mercado. Para a área do turismo as instituições selecionadas foram: Direção Nacional do Turismo, Instituto Nacional do Turismo (INATUR), Confederação das Associações Econômicas de Moçambique – Pelouro do Turismo (CTA), a Federação Moçambicana de Turismo e a TurConsult. Para a área do transporte aéreo foram selecionadas: Instituto da Aviação Civil de Moçambique, os Aeroportos de Moçambique, a Representação de Moçambique na OACI, Confederação das Associações Econômicas de Moçambique – Pelouro dos Transportes (CTA), as Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) e o Aeroclube de Moçambique. Os respondentes do formulário têm uma característica comum: trabalham diretamente com as temáticas aqui tratadas, tanto do ponto de vista do transporte aéreo assim como do turismo.

Dos vinte e seis agentes entrevistados, oito atuam no setor de transporte aéreo (30,8% do total) e os demais no setor de turismo (69,2% do total). Todas as respostas dadas pelos agentes, doravante intituladas fatores-chave, foram consideradas e apresentadas por meio das categorias adotadas pela análise SWOT, a saber: pontos fortes, pontos fracos, oportunidades e ameaças. Os fatores-chaves estão apresentados por meio de tabelas de distribuição percentual, em concordância com a ordem de relevância em que foram citados. O quadro resumo da análise SWOT encontra-se no Apêndice C.

6.1.2 Pontos fortes

Tal qual descrito na tabela 6.1 todos os agentes inquiridos fizeram menção ao potencial turístico do país como um dos pontos fortes na relação transporte aéreo-turismo. No entender destes profissionais o país detém um enorme potencial turístico, fruto, essencialmente, da sua beleza natural e da sua localização geoestratégica. Cabe destacar que, na visão dos agentes de turismo, embora haja potencial, o país não entra ou não faz parte dos roteiros turísticos dos grandes operadores internacionais, isto é, não é considerado um destino turístico relevante fato que, de acordo com os agentes, penaliza o país uma vez que o turismo poderia ser uma importante fonte de ingressos e empregos.

Tabela 6.1 – Distribuição percentual dos fatores-chave identificados como pontos fortes na relação entre transporte aéreo e turismo em Moçambique, 2011.

Pontos Fortes (n=26)	%
Potencial turístico do País	100
Novas infraestruturas aeroportuárias	100
Frota renovada e moderna da LAM	76,9
Novos acordos de transporte aéreo	38,4
Certificações internacionais da LAM	30,7

Também em sua totalidade, os agentes destacaram as novas infraestruturas aeroportuárias de que o país vem se dotando. O grupo de entrevistados realça que Moçambique está a dar um passo fundamental no processo de ampliação e modernização das suas infraestruturas aeroportuárias visando adequá-las às necessidades operacionais da atualidade e, além disso, tendo em vista as previsões de crescimento do tráfego nacional e internacional.

A renovação e modernização da frota da LAM são citadas por 76,9% dos profissionais. O fato de a LAM ter entrado em fase de mudança da sua frota antiga que era, essencialmente, composta por aeronaves Boeing 737-200 para as mais modernas aeronaves de fabrico brasileiro, os Embraer 190, é visto como um fator positivo na relação turismo e transporte aéreo moçambicano porque aumenta a competitividade da companhia, principalmente no contexto do transporte aéreo regional.

Com menor expressão são citados os novos acordos de transporte aéreo que o país tem assinado (38,4% do total). Os agentes do turismo realçam que este quesito é importante tendo em conta o fato dos acordos terem sido assinados com países estrategicamente importantes para a plataforma de desenvolvimento do turismo no país, tal como são os casos da China e do Brasil.

Todos os agentes de transporte aéreo fizeram menção às certificações internacionais que a LAM recebeu nos últimos anos por parte da IATA identificando-as como pontos fortes, o que corresponde a 30,7% do total. Os agentes de transporte aéreo realçam que, apesar do país estar na lista dos banidos pela União Europeia, a IATA renovou em 2011, pela terceira vez consecutiva, a certificação IOSA à LAM, o que faz com que a companhia integre um grupo seleto de companhias aéreas com três certificações IOSA consecutivas, demonstrando claramente a preocupação pela excelência dos seus serviços e o cumprimento dos requisitos estabelecidos na Indústria de Aviação Civil. Os agentes reiteram que as certificações confirmam que a empresa garante a segurança para os seus clientes, característica fundamental para o turismo nacional.

6.1.3 Pontos fracos

Dos vinte e seis agentes entrevistados (com a exceção da companhia aérea de bandeira), 25 referiram os preços elevados das passagens aéreas para voos domésticos e internacionais, como o principal ponto fraco na relação transporte aéreo-turismo em Moçambique, como apresentado na tabela 6.2.

Tabela 6.2 – Distribuição percentual dos fatores-chave identificados como pontos fracos na relação entre transporte aéreo e turismo em Moçambique, 2011.

Pontos Fracos (n=26)	%
Passagens aéreas caras	96,1
Falta de coordenação de políticas setoriais	76,9
Desorganização interna do turismo	76,9
Monopólio da LAM	76,9
Banimento das companhias aéreas moçambicanas do espaço aéreo europeu	69,2
Saída de operação da companhia aérea sul-africana 1Time	46,1
Baixa capacidade de carga das aeronaves da LAM	38,4

A falta de coordenação entre operadores aéreos e o turísticos bem como a desorganização interna do turismo foram fatores reconhecidos como pontos fracos por cerca de 77% dos agentes. Ao citar estes fatores os agentes de turismo do setor privado apresentaram um exemplo concreto da falta de coordenação o fato de, por um lado o Governo ter uma proposta de incremento e crescimento do turismo nacional, e ao mesmo tempo proteger a companhia aérea de bandeira.

Para os informantes, ainda que haja investimentos recentes para a melhoria da infraestrutura hoteleira, o protecionismo em vigor no país afugenta clientes – operadores

das agências turísticas e de viagem -, que acabam optando por destinos mais baratos e com instâncias turísticas de melhor qualidade. Deste modo, fica prejudicada uma extensa cadeia desde os hotéis e outras instâncias de acomodação, restaurantes, locadoras de veículos, indústria de entretenimento, entre outros que vendem a cultura nas suas variadas expressões.

Em relação à falta de organização no turismo moçambicano, os agentes afirmaram que passa pela falta de planejamento do uso da terra e outros recursos, bem como pela ausência histórica da relação interinstitucional (setores turismo e transporte aéreo) no processo de desenvolvimento do turismo em Moçambique.

Com a mesma proporção dos fatores anteriormente citados, o monopólio da LAM é visto pelos agentes como um dos maiores fatores negativos quando se trata de transporte aéreo e turismo em Moçambique.

Este fator é citado por todos do setor turismo e de transporte aéreo não governamental, evidenciando a preocupação que o setor privado tem com este cenário. Apontam ainda que, não obstante o país esteja adotando medidas de flexibilização do transporte aéreo baseadas nas linhas diretrizes da DY, por sinal, o que levou ao fim da rota *espinha dorsal* do transporte aéreo nacional que dava plenos direitos de monopólio à LAM, o cenário ainda é caracterizado pelo monopólio da companhia nas linhas domésticas, sendo que, com a retirada de operação da companhia Air Corridor, a situação ganhou ainda mais destaque.

Os agentes referem que a adoção de políticas abertamente anticoncorrenciais no ramo do transporte aéreo, em benefício da LAM, acaba se refletindo na falta de opções para os clientes nas rotas regionais e internacionais a partir de pontos localizados em Moçambique, com um impacto muito negativo para o turismo no país. Os agentes de turismo ressaltam ainda que o enfraquecimento da LAM também tem influência: (i) do seu despreparo vis-à-vis a liberalização do transporte aéreo nos segmentos regional e internacional, e (ii) da sua situação técnico-operacional várias vezes questionada pela IATA e ICAO, apesar da recertificação IOSA dada pela IATA. Atrelado a este fator está o quadro normativo do transporte aéreo que é descrito como sendo ainda incipiente no que concerne aos direitos do consumidor, em especial pelo fato de não ser devidamente fiscalizado por parte do regulador aeronáutico, o IACM.

O banimento das companhias aéreas moçambicanas do espaço aéreo europeu é visto como o quinto fator negativo na relação transporte aéreo e turismo, com 69,2% das referências não estimuladas. As sucessivas entradas da LAM na lista de banidos da UE, sendo este o único operador que detém direitos de tráfego em rotas intercontinentais, a maior parte das rotas regionais e domésticas, é um fator destacado tanto pelos agentes de transporte aéreo quanto por aqueles que atuam no setor privado do turismo. Segundo os informantes este fato tem implicações negativas para o turismo, em especial quando se trata de turistas estrangeiros porque estes são mais sensíveis às questões relativas ao cumprimento dos padrões de segurança; para a LAM que não pode efetuar voos para o espaço europeu e, em última instância, para os operadores turísticos que se veem privados de clientes por conta do alto custo de viagem quando não existem escolhas na vertente de transporte aéreo.

A saída de operação por parte da companhia aérea sul-africana 1Time na rota Johannesburg – Maputo é citada por 46,1% dos entrevistados, com realce para os agentes do setor privado do turismo. Nos acordos aéreos firmados entre países é definido o número de lugares disponíveis para cada companhia aérea. De acordo com os termos estabelecidos entre Moçambique e África do Sul a empresa 1time teria direito a 560 lugares por semana embora seus aviões, modelo *MacDonnell Douglas 82*, tivessem 157 assentos. Esta restrição a obrigou a reduzir de cinco para quatro o número de voos, decisão que, impediu que a empresa conseguisse atrair as pessoas que viajam em negócios. Ao citar estes fatos os agentes realçam que, no modelo de negócio de uma companhia como a 1Time (companhia *low cost*), é preciso ter os aviões sempre cheios e, embora os voos as segundas e às sextas-feiras estivessem cheios de turistas, os demais não seguiam o mesmo curso. Importante destacar que, dos 1560 lugares a que a SAA tinha direito durante o período da monodesignação na rota foram repassados 560 lugares para a 1Time, o que equivale dizer que a 1Time absorvia, aproximadamente, apenas 35,8% da capacidade destinada.

Este cenário está muito ligado à percepção geral, dos agentes ligados ao turismo, de que o IACM tem impedido a participação de operadoras regionais e internacionais de transporte aéreo, manifestamente por:

- Proteger demasiado a aliança existente entre a LAM e a TAP que constituíram um quase monopólio dos voos de longa distância;
- Dificultar em extremo a organização de voos *charter* com destino a Moçambique, protegendo a aliança LAM e SAA; e

- Colocar entraves ao registo de voos regulares regionais.

Por último, com 38,4%, temos o fator capacidade de carga reduzida dos porões dos novos aviões em relação aos aviões que vêm sendo substituídos, os Boeing 737-200. Vale ressaltar que a própria companhia aérea de bandeira reconhece este fator como um empecilho para sua própria estrutura operacional e para o turismo em particular.

O exemplo específico que é levantado é das aeronaves Q400 da LAM que fazem a rota regional Inhambane– Johannesburg – Inhambane⁴⁴. Esta rota é essencialmente turística e o vetor de tráfego é a cidade Johannesburg. Um dos principais atrativos turísticos da cidade de Inhambane é a atividade de mergulho em recifes de corais que abrigam a mais diversa gama de vida marinha. Para esta atividade os turistas, geralmente, viajam com os seus próprios equipamentos de mergulho que, regra geral, ocupam muito espaço no porão da aeronave, muitas vezes os turistas são obrigados a pagar excesso de carga, isso se caracteriza em um fator limitante. Para os agentes de turismo do setor privado esta situação é descrita como um problema que deriva da falta de coordenação entre os setores de transporte aéreo e do turismo.

6.1.4 Oportunidades

Mais de 80% dos agentes percebe a liberalização do mercado de transporte aéreo deflagrada pela DY e que está a ser implementada nas sub-regiões do continente africano, como o maior fator de oportunidades, sendo importante ressaltar que a citação foi feita por todos que atuam no setor turismo (público e privado) e pelos agentes do setor de transporte aéreo privado. Os agentes referem que esta conjuntura à volta da DY já tem trazido alguns resultados satisfatórios. Sustentam que o atual cenário de parcerias estabelecido entre a LAM e outras companhias estrangeiras por exemplo Kenya Airways e South African Airways, é muito bom para o turismo nacional e fruto de uma nova dinâmica oriunda da liberalização do mercado de transporte aéreo. Os informantes também enfatizaram que, contrariamente a alguns países na região da SADC, Moçambique apresenta uma rede de transporte aéreo estável que, fora as imperfeições, abrange os principais centros económicos do território nacional, através de uma das poucas companhias aéreas de bandeira ainda existentes na SADC, a LAM, a qual tem também a seu favor o fato de ter

⁴⁴ Inhambane é a cidade capital da província moçambicana do mesmo nome. Na sua costa oriental ela tem uma extensa linha de praias no Oceano Índico, que são destino turístico preferencial de muitos moçambicanos e estrangeiros.

acordos de partilha de código com várias companhias africanas e pelo menos uma europeia, a TAP. A distribuição percentual dos fatores chave identificados como oportunidades está descrita na tabela 6.3.

Tabela 6.3 – Distribuição percentual dos fatores-chave identificados como oportunidades na relação entre transporte aéreo e turismo em Moçambique, 2011.

Oportunidades (n=26)	%
Liberalização do transporte aéreo na região da SADC	84,1
Introdução da 5ª liberdade do ar	69,2
Introdução da duo designação por rota	69,2
Crescimento do turismo regional	61,5
Proximidade ao Aeroporto Internacional de Johannesburgo	50
Remodelação do Aeroporto Internacional de Maputo	19,2

A introdução da 5ª liberdade do ar (o direito de transportar passageiros e carga entre o território de outro Estado contratante e o território de um terceiro Estado, conforme costra a Figura 6.1) e da duo designação por rota na SADC figura com o segundo fator chave de oportunidades citado por cerca de 70 por cento dos respondentes.

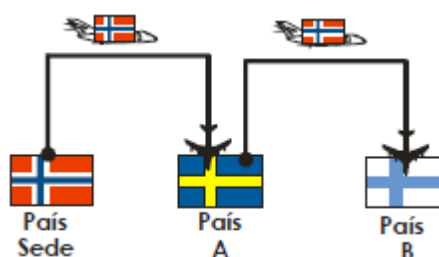


Figura 6.1 – Exemplo de aplicação da 5ª Liberdade do ar

Para ambos os grupos, estes fatores são entendidos como indutores de maior mobilidade na região e que trará benefícios em larga escala, trazendo, por exemplo, mais companhias aéreas voando para o país e abrindo novos horizontes para as operadoras aéreas nacionais.

Entretanto, estes dois fatores são os que apresentam maior divergência entre os agentes de turismo e os de transporte aéreo do setor público. Os agentes do turismo são unânimes em afirmar que estes dois fatores só podem ser convertidos em oportunidade real para o setor, se houver vontade política e mudanças operacionais, tais como, a ampliação do número de

assentos e as frequências semanais das companhias aéreas, tanto por parte do governo moçambicano e quanto dos seus parceiros regionais, ou seja, não basta apenas uma mudança normativa. Embora não sejam contrários às considerações do setor turismo, os agentes de transporte aéreo público defendem que é preciso que as diretrizes da DY sejam vistas com cautela, porque estão em jogo muitos interesses. Defendem que é necessário proteger os interesses das companhias aéreas nacionais, numa clara alusão à companhia aérea de bandeira. Consubstanciam este posicionamento com o fato de a liberalização do mercado de transporte aéreo acima de tudo interessar aos países que já têm companhias fortes e toda uma estrutura de transporte aéreo desenvolvida, tal como são os casos da África do Sul e da Etiópia.

O crescimento do turismo regional e a construção de novos empreendimentos é o terceiro fator de oportunidade assinalado pelos agentes, essencialmente por aqueles que atuam no setor turismo. Os negócios nacionais entre pólos de comércio e indústria em Moçambique (grandes projetos nos Corredores de Desenvolvimento do país como é o caso da exploração do carvão na província central de Tete por parte das mineradoras internacionais Riverside da Austrália e da Vale do Brasil) tem se desenvolvido muito e cada vez mais pessoas viajam de avião por motivos de negócio dentro do país. Ressaltam ainda que estes fatos estão atrelados a recente exposição em nível mundial da África do Sul com a realização do Campeonato Mundial de Futebol (FIFA 2010), que contribuiu muito para o marketing global da região e particularmente dos países vizinhos como Moçambique.

Por último, 19,2% dos respondentes, com ênfase nos agentes de turismo, afirmam que o recente investimento no Aeroporto Internacional de Maputo permite que este se afirme como um importante ponto de entrada para o país e para a região. Afirmam também que o desenvolvimento do Aeroporto Internacional de Nacala, no norte de Moçambique, irá situar o país e aquela região em particular, como um destino turístico a 8 horas de voo das maiores capitais europeias. Também destacaram que a proximidade com o aeroporto *hub* regional, o Aeroporto Internacional de Johannesburg, é fator fundamental para o turismo nacional uma vez que grande parte dos turistas que escalam o país e que não são dos países da região, usa este aeroporto como baldeação para Moçambique.

6.1.5 Ameaças

Todos os informantes destacaram a grande ameaça em ter o turismo nacional focado em "sol e praia", ao comentar. Citaram exemplos de países africanos com menor potencial que Moçambique que conseguem tirar mais dividendos, explorando outros segmentos tais como o ecoturismo e o turismo de negócios. Estes e demais fatores identificados como ameaças estão apresentados, numa distribuição percentual, na tabela 6.4.

Tabela 6.4 – Distribuição percentual dos fatores-chave identificados como ameaças na relação entre transporte aéreo e turismo em Moçambique, 2011.

Ameaças (n=26)	%
Turismo focado no segmento sol e praia	100
Novos projetos de exploração de recursos naturais no país	50
Quadro hoteleiro de Moçambique	50
Existência de muitos pontos entrada	30,8

Metade dos entrevistados, com enfoque para os agentes do setor privado do turismo, afirma que, cada vez mais, o governo está focado no setor dos recursos minerais, cujo tratamento legal define sua primazia sobre outros recursos (incluindo turísticos) sempre que se localizem no mesmo espaço geográfico. É nesta perspectiva que este fator é visto como uma ameaça para o turismo nacional, o que, segundo os agentes, trará resultados negativos para o país principalmente em regiões onde hoje o turismo é a principal alavanca de desenvolvimento.

O cenário hoteleiro também é apontado como fator de ameaça por 50% dos entrevistados, sobretudo entre os agentes de transporte aéreo. Segundo eles, cada vez mais os turistas buscam destinos localizados em países vizinhos, cujo quadro infraestrutural (tanto hoteleiro em sentido restrito, como infraestruturas complementares) se mostra em melhores condições (especialmente no domínio do ecoturismo). Ressaltam ainda que, deste modo, Moçambique corre o risco de tornar-se destino turístico pouco competitivo em relação ao mercado internacional, passando a ser um “campo de férias” para turistas regionais, principalmente os sul-africanos que se deslocam em carros próprios.

A existência de vários pontos de entrada foi o fator citado por todos os agentes de transporte aéreo, 30,8% do total, retratando deste a preocupação deste segmento com este cenário. Os agentes afirmam que em função das debilidades de controle do seu espaço aéreo e com a proliferação de muitos pontos de entrada abre-se espaço para a cabotagem

de aeronaves, principalmente da África do Sul, sobretudo para as zonas turísticas trazendo, consequentemente, perdas de tráfego para os operadores aéreos nacionais.

Os agentes de transporte aéreo do setor público ressaltam ainda que a operação dos serviços de transporte aéreo entre dois pontos localizados dentro do território nacional, mesmo com origem ou escala dentro do território de um Estado estrangeiro, está reservada exclusivamente a transportadores aéreos nacionais, logo a abertura de inúmeros pontos de entrada deve ser revista por parte do governo moçambicano sob pena do país perder o controle do seu espaço aéreo. Com o advento do turismo, e sem o controle efetivo do espaço aéreo, a integridade territorial do país corre risco, até mesmo em função de atividades ilícitas que, por ventura, possam vir a ocorrer.

6.2 OS PRINCÍPIOS BALIZADORES DE REGULAÇÃO DE TRANSPORTE AÉREO EM MOÇAMBIQUE

6.2.1 Apresentação dos resultados

Nesta segunda etapa de análise dos dados dos inquéritos foi elaborado um conjunto de afirmações baseadas nos balizadores de regulação de transporte aéreo, definidos por Oliveira (2009), tendo-se recorrido ao modelo da Escala de *Likert* para analisar os princípios balizadores que estão presentes no mercado de transporte aéreo de Moçambique. Foram coletadas informações variadas sobre determinado item. Estes itens são apresentados a juízes (neste caso os agentes de transporte aéreo e turismo) que indicam se concordam totalmente, concordam parcialmente, se estão incertos, discordam parcialmente ou discordam totalmente. Aos vários graus de concordância/discordância são atribuídos números para indicar a direção da atitude do respondente. Os números utilizados variavam de 1 a 5 (Mattar, 1996).

A verificação quanto à concordância ou discordância das questões avaliadas foi realizada por meio da obtenção do RM das respostas dos respondentes que fizeram tal atribuição.

Considerando uma escala de 5 pontos, os valores menores que 3 foram considerados discordantes e os maiores concordantes. Para o valor exato 3 atribuiu-se a categoria “indiferente” ou “sem opinião”, ou seja, o valor 3 é o “ponto neutro”, equivalente aos casos em que os respondentes deixaram em branco. Assim, os valores com RM abaixo de 3 têm uma avaliação negativa, os acima de 3 avaliação positiva e com valor igual 3 considera-se indiferente.

A maioria dos respondentes utilizou a última seção do formulário para considerações gerais e/ou específicas para comentários sobre as notas dadas para cada afirmação.

Como descrito na tabela 6.5, para esta etapa de análise foram considerados 26 respondentes. Todos os princípios de regulação de transporte aéreo, a exceção dos princípios 5 e 9 que versam, respectivamente, sobre a eficiência econômica e regras transparentes nas alocações de infraestrutura e flexibilização e constituição do marco regulatório das infraestruturas, tiveram valor de RM < 3, o que expressa que os agentes discordam que estes princípios façam parte da atual estrutura de regulação de transporte aéreo vigente no país.

O valor RM obtém-se a partir da soma ponderada entre o número de respostas e o respetivo número *Likert*. Por último, divide-se a soma ponderada pelo número de entrevistados, que neste caso são 26.

Tabela 6.5 – Princípios balizadores de regulação de transporte aéreo em Moçambique, 2011.

Princípios	Valores da escala Likert e frequência de respondentes					Nº Entr.	Soma Ponderada	RM
	5	4	3	2	1			
1. O passageiro sempre em primeiro lugar	3	6	1	11	5	26	69	2,6
2. Ambiente de negócios com baixo risco regulatório	6	5	1	8	6	26	75	2,8
3. Metas de acesso ao transporte aéreo	4	3	5	8	6	26	69	2,6
4. Desregulação econômica com fiscalização técnica	1	9	2	7	7	26	66	2,5
5. Eficiência econômica e regras transparentes nas alocações de infraestruturas	22	3	1	0	0	26	120	4,6
6. Poder de coleta e disseminação de dados	1	7	3	10	5	26	65	2,5
7. Binômio embasamento técnico-transparência na tomada de decisão	3	4	5	11	3	26	69	2,6
8. Coordenação de políticas públicas	1	3	6	10	6	26	59	2,2
9. Flexibilização e constituição do marco regulatório das infraestruturas	4	11	10	1	0	26	93	3,5
10. Mercado livre com defesa da concorrência e do consumidor	2	9	6	4	5	26	73	2,8

Os agentes entrevistados, especialmente os do setor turismo discordam que o princípio de regulação voltado primeiro para o passageiro (princípio 1) seja observado no país. Este fato é explicado, essencialmente, pelo fato do Estado Moçambicano primar pelo protecionismo à companhia de bandeira, a LAM. Mais uma vez eles reiteram que a adoção de políticas abertamente anticoncorrenciais no ramo do transporte aéreo acabam se refletindo na falta de opções para os clientes, somado a isso destacam a não fiscalização e a incipiência do aparato legal de direitos do consumidor. Um exemplo concreto fornecido pelos agentes e que confirma o quanto o passageiro não é considerado em primeiro lugar, diz respeito aos constantes atrasos observados pela companhia LAM devido a problemas em suas aeronaves. Muitas vezes os passageiros permanecem quase todo dia no aeroporto sem qualquer tipo de informação sobre o que se passa.

Em relação ao segundo princípio de regulação, todavia seja percebida uma tendência de estabilidade em função da introdução da 5ª liberdade do ar ao nível da SADC e da duopartido designação por rota, os respondentes novamente citam o monopólio que a LAM detém, principalmente nas rotas regionais e intercontinentais. Os agentes ponderam que não existe no país um ambiente de negócios com baixo risco regulatório destacando como principal argumento o fato de o governo moçambicano “congelar” de alguma forma a oferta por meio dos acordos bilaterais que definem os assentos disponíveis impondo uma regulação discricionária contrária aos princípios de regulação. Os agentes vêem a introdução da duopartido designação e da 5ª liberdade do ar um avanço substancial, mas que em si não poderá trazer resultados efetivos caso a regulação continue a ser discricionária, isto é, estes avanços são vistos como uma pressão a que a autoridade aeronáutica está sujeita em função da DY, mas se procura minimizar mantendo a proteção à companhia aérea de bandeira.

No tocante às metas de acesso ao transporte aéreo (princípio 3), embora os agentes reconheçam que o transporte aéreo em Moçambique como relativamente estável, há ainda imperfeições, que, por exemplo, passam por falta de alternativas de transporte aéreo regular em termos de companhias aéreas. Vale ressaltar que o transporte aéreo regular, que é servido basicamente pela LAM, serve todas as capitais provinciais de Moçambique, e também a cidade turística de Vilankulo, em função desse cenário ao analisar a frequência de pontuação usando a escala de *Likert*, observou-se também um valor de RM < 3.

O quarto princípio - desregulação econômica com fiscalização técnica – está subdividido em 2 aspectos: livre acesso, livre mobilidade e liberdade estratégica. Os agentes

concentraram suas críticas no primeiro aspecto do princípio. O primeiro ponto de discórdia vai para o fato de ser obrigatório, para que uma empresa aérea seja considerada nacional ter, no mínimo, 70% de capital nacional. Os agentes de turismo referem que este ponto é grave tendo em conta que não há capacidade nacional para investir no setor. Logo, somente a LAM segue tendo condições de ficar nesse segmento. Considera-se que se não houvesse essa restrição haveria diversos interessados em investir neste segmento no país.

O sexto princípio, relativo ao poder de coleta e disseminação de dados, foi essencialmente comentado pelos agentes de transporte aéreo. Para os respondentes deste setor existe uma debilidade quanto à obrigação dos operadores submeterem relatórios ao IACM, ou melhor, segundo eles, na prática, para além de não ser observada esta exigência por parte do Instituto, ainda há uma carência técnica para interpretar e disponibilizar os dados. A teoria diz, por exemplo, que os dados apresentados ao órgão regulador devem ser interpretados e publicados no seu *website*, o que atualmente não ocorre.

Em se considerando o protecionismo do governo para com a empresa de bandeira e o consequente monopólio desempenhado por ela no exercício das operações aéreas nacionais e internacionais, os agentes consideram bastante difícil a transparência no processo de tomada de decisão (princípio 7), aqueles que atuam no setor privado de turismo são mais rígidos ao afirmar que no país, quem define as diretrizes de transporte aéreo é a LAM e não o IACM.

Em relação ao princípio 8 - de coordenação de políticas públicas -, os agentes percebem a existência de um déficit crônico no país. Vale ressaltar que este princípio ocupou a posição mais baixa no *ranking médio*, nota 2,2. Se por um lado existe um entendimento normativo da necessidade de estreitamento e fortalecimento da relação entre os setores de transporte aéreo e turismo, por outro há uma opinião generalizada de que, na prática, esta relação não existe, ou seja, embora haja um esboço normativo ele não é operacionalizado. Este fator – da não coordenação intersectorial - é destacado, pelos agentes, como um dos derivantes do protecionismo à LAM.

No tocante ao princípio 10 - defesa da concorrência e do consumidor-, os agentes afirmam que em Moçambique, há regulação relacionada aos consumidores, contudo não há menção aos operadores aéreos. Os agentes de transporte aéreo e turismo que atuam no setor privado afirmam que, mesmo com a Lei de Defesa do Consumidor (Lei nº 22/2009), a Lei

da Aviação e os regulamentos atuais, o déficit ainda é grande dado que todas estas normativas abordam de forma muito incipiente a questão da concorrência no transporte aéreo. Segundo os mesmos, esta situação ganhou contornos mais evidentes quando a extinta Air Corridor entrou para o mercado doméstico, uma vez que era uma companhia que concorria, de forma direta, com a LAM.

Os respondentes, com a exceção dos agentes de transporte aéreo do setor público, afirmam que não há *links* institucionais, ou legais, que permitam o IACM se ocupar da defesa dos interesses dos passageiros, em coordenação com outras instituições, e que, além disso, o país não tem uma autoridade da concorrência, embora exista uma lei. Os agentes do setor privado do turismo finalizam dizendo que, numa situação onde há monopólio de fato, muito provavelmente não haverá forças externas (fora do poder público) que insistam para a adoção de um melhor cenário para se fazer com que este princípio seja efetivamente cumprido.

Os dois únicos princípios que tiveram um RM > 3 foram o 5º e o 9º. Em relação ao 5º princípio - eficiência econômica e regras transparentes nas alocações de infraestruturas, o RM foi o de maior valor 4,6. De acordo com os agentes de transporte, o país ainda não tem problemas relativos à alocação de *slots*. Há poucas companhias aéreas efetuando voos regulares o que, de certo modo, faz com que as infraestruturas estejam longe de estarem saturadas.

Os agentes mostraram concordância em relação ao cumprimento do princípio da flexibilização e constituição do marco regulatório das infraestruturas, contudo, foi este princípio deteve o maior número de respostas nulas (tal qual descrito na tabela 6.5). Da análise percebe-se que os respondentes tiveram certa dificuldade quanto a este quesito porque, efetivamente, o país ainda não apresenta uma regulação específica para a infraestrutura, portanto a percepção dos entrevistados foi orientada pelos investimentos recentes que os ADM estão a efetuar nas infraestruturas aeroportuárias nacionais.

6.3 FATORES RELACIONAIS ENTRE ANÁLISE SWOT E PRINCÍPIOS BALIZADORES DE REGULAÇÃO DE TRANSPORTE AÉREO

A Figura 6.2 mostra a relação que se estabelece entre os resultados obtidos nas duas análises efetuadas para o presente trabalho, nomeadamente os resultados a partir da análise SWOT da relação transporte aéreo e turismo em Moçambique e da escala *Likert* desenvolvida a partir dos balizadores de regulação de transporte aéreo no contexto moçambicano.

A parte de cima do diagrama corresponde à análise interna, sendo que na parte esquerda têm-se os pontos fortes correlacionados com os princípios, o mesmo acontecendo com os pontos fracos do lado direito. Na parte de baixo do diagrama tem-se a análise externa. Do lado esquerdo observam-se as oportunidades e do lado direito as ameaças.

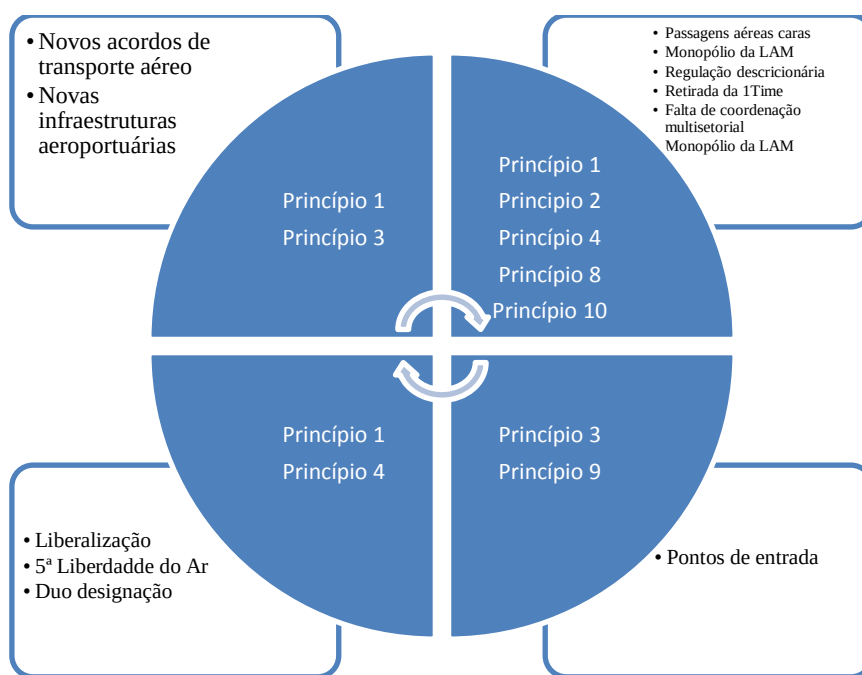


Figura 6.2 – Relação entre fatores da análise SWOT e os princípios balizadores de regulação de transporte aéreo⁴⁵

⁴⁵ Legenda da Figura 6.2: Princípio 1: O passageiro sempre em primeiro lugar; Princípio 2: Ambiente regulatório com baixo risco; Princípio 3: Metas de acesso ao transporte aéreo; Princípio 4: Desregulação econômica com fiscalização técnica; Princípio 8: Coordenação de políticas públicas; Princípio 9: Flexibilização e constituição do marco regulatório das infraestruturas; Princípio 10: Mercado livre com defesa da concorrência e do consumidor.

Os pontos fortes levantados pelos agentes têm uma relação direta com os princípios relativos ao passageiro (Princípio 1) e ao da meta de acesso de transporte aéreo (Princípio 3). Os agentes referem que os novos acordos bilaterais de transporte aéreo que o país vem assinando são uma mais valia para o país. Isto mostra que existe a intenção para que produzam situações competitivas que é o cerne do Princípio 1. A assinatura de novos acordos vem de alguma forma aumentar as possibilidades de escolha para os passageiros, porque aumenta o número de companhias aéreas em operação.

Outro fator levantado pelos agentes é o das novas infraestruturas aeroportuárias no país. Este pressuposto tem relação com o Princípio 3 que versa sobre as metas de acesso ao transporte aéreo, defendendo que é necessário que haja investimentos em obras e reformas, principalmente em pequenos aeroportos. Este cenário vem se sucedendo em Moçambique, podendo-se dar exemplo da recente remodelação e ampliação do Aeródromo de Vilankulo (uma dos principais destinos turísticos do país) e dos planos que a Empresa Aeroportos de Moçambique tem em relação às outras infraestruturas.

Relativamente aos pontos fracos, vincula-se a sua relação com os seguintes princípios:

Princípio 1 – O passageiro em primeiro lugar: as passagens aéreas caras são um sinónimo evidente de que há pouca competitividade no mercado aéreo doméstico e regional, que é o fator básico deste princípio. Esta situação é atestada pelo fato de apenas duas das 12 companhias efetuarem voos regulares e consubstanciada pelo monopólio que a LAM tem no mercado aéreo doméstico e pelo fato dos agentes referirem que a mesma é muito protegida no contexto do mercado regional. Portanto, estes pressupostos são contrários ao que define;

Princípio 2 – Ambiente de negócios com baixo risco regulatório: este princípio refere que não deve haver regulação discricionária. Este princípio é negativamente conotado pelos agentes, uma vez que eles defendem que no contexto nacional há muita tendência para se suavizar as pressões competitivas, dando um exemplo concreto das restrições operacionais que são até hoje defendidas pelos acordos bilaterais (restrições de assentos e de frequências semanais).

Princípio 4 – Desregulação económica com fiscalização técnica: neste princípio levanta-se a problemática da retirada da companhia 1Time na operação da rota Maputo – Johannesburg – Maputo. O princípio defende o livre acesso, a livre mobilidade e a

liberdade estratégica. Tendo em conta os pressupostos levantados pelos agentes e pelos dados obtidos a companhia não teve liberdade de mobilidade tendo em conta que ficou restrita ao número de assentos e de frequências semanais impostas pelas autoridades aeronáuticas de Moçambique e da África do Sul ao abrigo do acordo bilateral entre os dois países.

Os agentes defendem que em se tratando de uma nova entrante e porque se está a abrir as rotas regionais para uma segunda companhia para cada país deveria-se ter dado os mesmos benefícios que as duas companhias de bandeira têm na referida rota. A 1Time teve menos assentos disponíveis e consequentemente menos frequências semanais (560 lugares contra os 1560 lugares da SAA), o que vai contra o princípio em causa.

Princípio 8 – Coordenação de políticas públicas: vale antes voltar a ressaltar que este princípio foi o que teve a mais baixa pontuação de todos os princípios e a segunda mais mencionada de todos os pontos fracos. Neste caso percebe-se a existência uma relação muito direta, mostrando que existem falhas crassas no que tange a coordenação multisetorial entre as instituições ligadas ao transporte aéreo (IACM, ADM, entre outras) e o MITUR. Os agentes referem que existem zonas de penumbra nesta relação, sendo que há aspectos que inicialmente são acordados entre as partes, mas que ficam comprometidos por conta do protecionismo que se dá a LAM, por parte do governo.

Princípio 10 – Mercado livre com defesa da concorrência e do consumidor: nos pontos fracos os agentes levantam o problema do monopólio da LAM no mercado doméstico e o proteccionismo em relação ao mercado regional. Percebe-se de forma explícita que em havendo monopólio e protecionismo não há defesa da concorrência, o que é amplamente defendido pelos agentes.

Este princípio também ressalva que o órgão regulador deve estabelecer convênios com os demais órgãos do sistema de defesa da concorrência. Em Moçambique não há nenhum sistema de defesa de concorrência, se olhar-se para o ponto de vista institucional, tal como prevê o princípio, tendo apenas uma Lei da defesa do consumidor. Portanto, este princípio não procede no contexto moçambicano.

Em relação às oportunidades vislumbram-se quatro princípios relacionais. Em primeiro lugar temos igualmente o Princípio 1. Portanto, os fatores liberalização do transporte aéreo na região da SADC e a introdução da 5ª liberdade do ar e da dupla designação por rota

mostram novamente haver uma tendência para que se leve em consideração o passageiro em primeiro lugar, em detrimento da proteção às companhias aéreas, que é a base deste princípio.

A liberalização tem também uma relação com o Princípio 4 que versa sobre a desregulação económica com fiscalização técnica. Assim, percebe-se que em se levando em consideração os pressupostos da DY a mesma vai abrir espaço para que as companhias tenham livre acesso aos mercados, livre mobilidade e liberdade estratégica, o que atualmente não se verifica no contexto regional da SADC do qual Moçambique está inserido.

Por últimos temos os fatores relacionais no contexto das ameaças. Aqui se tem dois princípios que tem relação com o mesmo fator, pontos de entrada. Por um lado temos o Princípio 3 que defende um maior acesso ao transporte aéreo através de alavancagem da cobertura ao longo do território nacional. O fato de o país estar a incrementar pontos de entrada ao longo dos últimos anos (conta hoje com 8 pontos operacionais sendo que o de Nacala depois da sua construção também o será) mostra que busca-se aumentar acesso às zonas mais recônditas do país por meio de transporte aéreo.

Porém, o Princípio 9 (Flexibilização e constituição do marco regulatório das infraestruturas) mostra que há uma necessidade imperiosa do país definir de forma criteriosa como proceder em relação a esse quesito, até porque o mesmo não possui um sistema avançado de controle do espaço aéreo, como mostra a análise SWOT do transporte aéreo moçambicano levado a cabo pelo IACM, e que a introdução de muitos dos pontos de entrada tem sido baseados na pressão que os governos provinciais vem fazendo por conta do turismo.

7. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

7.1 CONCLUSÕES

Do ponto de vista da relação entre transporte aéreo e turismo em Moçambique:

No nível estatal percebem-se algumas diferenças de abordagem na relação transporte aéreo e turismo. A visão do Ministério do Turismo é relativamente mais aberta, buscando-se essencialmente mecanismos para que o transporte aéreo seja benéfico para o turismo. O MITUR defende a implantação de uma indústria nacional aérea saudável e competitiva que estimule a entrada de novos atores nacionais, regionais e internacionais; e encoraja parcerias entre os atores nacionais e atores estratégicos regionais e internacionais e facilita acordos aéreos bilaterais com outros países para voos regulares e não regulares.

Por outro lado, o IACM tem uma abordagem voltada à exclusividade da participação da companhia aérea de bandeira na definição das diretrizes de turismo nacional, defendendo um reforço da mesma em termos de meios necessários para responder à demanda esperada pelos mercados emergentes referidos no Plano Estratégico do MITUR, promovendo a sua expansão e desenvolvimento. Entretanto, também se percebe uma preocupação com a necessidade de haver uma melhor percepção da contribuição da aviação civil no desenvolvimento socioeconômico, devendo ser criadas maiores oportunidades de cooperação técnica.

Os poucos estudos do setor privado mostram haver um conflito de políticas no país por um lado, o desenvolvimento do turismo e, por outro o protecionismo que se estabelece para a companhia aérea nacional, a LAM, bloqueando as rotas internacionais para outras operadoras.

Os estudos referem também que o governo moçambicano reconheceu a importância do turismo para a sua economia nacional, tal como se refletiu na criação do Ministério do Turismo em 2000, e na elaboração de vários planos de desenvolvimento do setor turístico. Contudo, continua a proteger a companhia aérea nacional restringindo a competição nas rotas internacionais, o que reduz o número de turistas que visitam Moçambique, prejudicando os próprios objetivos do governo para o turismo. Uma das consequências desta política adotada pelo governo é o encarecimento das passagens aéreas o que se torna evidente quando se vislumbra que 40% dos custos da maioria dos pacotes turísticos são canalizados apenas para o transporte aéreo.

O potencial turístico do país, as novas infraestruturas aeroportuárias que se projetam e algumas poucas já operacionais, como é o caso do aeródromo de Vilankulo que é um dos principais destinos turísticos do país, e a frota renovada da LAM que vem adquirindo os modernos aviões EMBRAER 190, são os maiores destaques no que tange aos pontos fortes da relação transporte aéreo e turismo.

Em relação aos pontos fracos foram destacados a problemática das passagens aéreas caras (que apenas não foi mencionado nos formulários pela companhia aérea de bandeira), a falta de coordenação das políticas setoriais, desorganização interna do turismo e o recente banimento das companhias aéreas no espaço aéreo europeu.

Mais de oitenta por cento dos agentes percebe a liberalização do mercado de transporte aéreo deflagrada pela DY e que está a ser implementada nas sub-regiões do continente africano, como o maior fator de oportunidades. A introdução da 5ª liberdade do ar e da dupla designação por rota na SADC figuram com o segundo fator chave de oportunidades citado por cerca de 70 por cento dos respondentes. Para os agentes estes fatores são entendidos como indutores de maior mobilidade na região e que trará benefícios em larga escala.

Em relação às ameaças, todos os informantes destacaram a grande ameaça em ter o turismo nacional focado em "sol e praia". Por outro lado, metade dos entrevistados, com enfoque para os agentes do setor privado do turismo, afirmam que, cada vez, o governo está focado no setor dos recursos minerais, cujo tratamento legal define sua primazia sobre outros recursos (incluindo turísticos) sempre que se localizem no mesmo espaço geográfico, o que pode perigar o desenvolvimento do turismo no país.

Assim, conclui-se que os pontos fracos têm um peso maior que os pontos fortes na relação transporte aéreo e turismo em Moçambique, tendo em conta que em termos absolutos os agentes levantaram mais pontos fracos do que fortes e porque percentualmente os pontos fracos tem um maior valor absoluto.

Outro fator que de alguma forma mostra esta conclusão é que alguns pontos fortes têm o seu revés nos pontos negativos, nomeadamente: a frota renovada e moderna da LAM é vista como sendo um empecilho na medida em que as aeronaves possuem uma baixa capacidade de carga se comparadas com as aeronaves que compunham a frota da companhia; embora o país venha assinando acordos de transporte aéreo o número global dos mesmos e dos memorandos de entendimento ainda é considerado incipiente,

principalmente olhando para a vertente da estratégia de desenvolvimento de turismo, uma vez que muito dos países focados como estratégicos como emissores de turistas para o país ainda não estão contemplados nesses acordos e/ou memorandos.

O último ponto forte que tem o seu viés negativo é o das certificações internacionais da LAM. Se por um lado isso é positivo para toda a dinâmica, por outro lado o banimento a que o país está sujeito em relação ao espaço aéreo europeu constitui um retrocesso nessa dinâmica. Assim, embora não se possa medir em termos absolutos os pontos fortes mencionados acabam de algum modo sendo ofuscados por conta dos pressupostos negativos em que os mesmos inserem.

Outros fatores importantes para a conclusão são referentes às oportunidades mencionadas pelos agentes. As três principais oportunidades apresentadas são postas em causa pelos agentes do setor privado tanto do turismo assim como do transporte aéreo. A liberalização do transporte aéreo é um processo visto com muitos bons olhos pelos agentes, mas os mesmos assumem que só com vontade política é que este processo pode caminhar, que no seu entender não existe. Para estes agentes a proteção que se dá à companhia de bandeira vai fazer este processo emperrar ou serão criados mecanismos para que o mesmo seja feito levando sempre em consideração os interesses da companhia de bandeira.

A mesma justificativa é usada para a introdução da 5ª liberdade do ar nos Acordos de Transporte aéreo entre os países da SADC e a introdução da duo-designação por rota. Aliás, o fato da 5ª liberdade do ar só ter efeitos para os países da região já é, do ponto de vista dos agentes, um empecilho para que haja efetivamente competitividade na aviação civil regional, buscando-se com esse quesito proteger as companhias aéreas de bandeira da região.

Quanto a duo-designação por rota o exemplo elucidativo que os agentes deram é o da retirada da 1Time da exploração da rota Maputo – Joanesburgo – Maputo. Os agentes consideram que as medidas de congelamento do aumento de número de assentos e de frequências semanais para a companhia foram um grande imperativo negativo para a companhia e por isso que ainda que se criem mecanismos jurídicos para que outras companhias possam operar na prática todo mecanismo operacional está voltado para proteger as companhias de bandeira, neste caso a LAM e a SAA.

Do ponto de vista dos balizadores de regulação de transporte aéreo no contexto moçambicano:

Dos 10 princípios analisados e que fazem parte da proposta de Oliveira (2009), 80 % têm $RM < 3$, portanto têm uma avaliação negativa. O princípio de coordenação de políticas públicas tem o menor RM e o da alocação das infraestruturas aeroportuárias tem o maior RM.

Um dos aspectos que mais se realça na avaliação dos agentes é o relativo à regulação discricionária que Oliveira (2009) definiu como um processo que deve ser evitado ao máximo em prol de uma competição sã no transporte aéreo. Os agentes referem que enquanto a alocação de *slots*, por exemplo, não estiver expressamente regulada (o regulamento apenas refere que os horários devem ser aprovados pelo regulador, e mais nada) haverá discricionariedade que baste.

Os respondentes, com a exceção dos agentes de transporte aéreo do setor público, afirmam que não há *links* institucionais, ou legais, que permitam o IACM se ocupar da defesa dos interesses dos passageiros, em coordenação com outras instituições, e que, além disso, o país não tem uma autoridade da concorrência, embora exista uma lei. Os agentes do setor privado do turismo finalizam dizendo que, numa situação onde há monopólio de fato, muito provavelmente não haverá forças externas (fora do poder público) que insistam para a adoção de um melhor cenário para se fazer com que este princípio seja efetivamente cumprido.

Do ponto de vista da relação análise SWOT e princípios balizadores de regulação:

Duas relações diretamente proporcionais emergem entre a análise SWOT levantada e os princípios balizadores de regulação de transporte aéreo:

- A maior relação que se percebe com os resultados da pesquisa entre as duas ferramentas usadas (análise SWOT e escala de *Likert*) é o da coordenação de políticas. Os agentes deram uma nota negativa a este princípio e 76,9% afirmaram que este é um dos pontos fracos na relação transporte aéreo e turismo em Moçambique.
- A segunda relação é o da regulação discricionária e o protecionismo da LAM. Os dados levantados mostram que os acordos bilaterais “congelam” a oferta impondo restrições à mobilidade de ajuste das companhias aéreas. Esta é uma situação não recomendada pelo princípio que versa sobre o ambiente de negócios com baixo

risco regulatório. Nos acordos que Moçambique assina com os seus parceiros há uma clara definição de restrição de assentos e frequências semanais, que em grande medida só beneficia as partes envolvidas, isto é, as companhias aéreas. Deste modo, conclui-se que este cenário de monopólio também é contrário ao princípio 1 que defende que a regulação de transporte deve ser voltada para o cliente.

Assim, o estudo indica que o transporte aéreo constitui um obstáculo para o turismo em Moçambique, uma vez que, por exemplo, se verificam a falta de coordenação institucional, falta de um órgão regulador da concorrência e pelo fato de não se cumprir no país 80% dos princípios considerados básicos para que uma regulação seja considerada ótima.

Logo, é fundamental que, dentre outras, o país tenha: ligações intercontinentais sem escalas, que comece a valorizar os princípios da DY eliminando as restrições impostas pelos acordos bilaterais (frequências e número de assentos), que tenha uma estratégia coerente de introdução de pontos de entrada olhando para a realidade do país, mas sem descuidar da necessidade de criar facilidades ao turismo, que incremente a divulgação a marca turística de Moçambique principalmente nos países para onde as companhias aéreas nacionais voam, que incremente a formação técnica dos funcionários do IACM, que busque mecanismo para a melhoria do desempenho das companhias aéreas nacionais dando-lhes oportunidades similares de operação e por último, mas mais importante fortalecer a coordenação multisetorial entre o Ministério do Turismo e o Ministério dos Transporte e Comunicações, através do órgão regulador da aviação civil nacional.

7.2 LIMITAÇÕES DO TRABALHO

- Escassez de referencial bibliográfico relativamente ao transporte aéreo moçambicano, principalmente de dados atualizados, tendo havido necessidade de se recorrer a informações disponibilizadas pela mídia moçambicana;
- Excessiva burocracia para acesso aos dados de documentos de trabalho por parte de instituições ligadas ao transporte aéreo moçambicano;
- Falta de documentos relativos aos Boletins da República referentes ao transporte aéreo por parte da Imprensa Nacional.

7.3 RECOMENDAÇÕES

O tema regulação de transporte aéreo e turismo ainda são relativamente pouco abordados no transporte moçambicano de uma forma geral, cingindo-se muito a sua discussão a alguns circuitos de instituições governamentais e do setor privado. Por isso, recomenda-se o aprofundamento dos estudos relativos ao assunto:

- Análise do impacto econômico do transporte aéreo na dinâmica turística nacional;
- Desenvolvimento de um estudo de análise SWOT com vise conhecer o impacto e tendências na relação transporte aéreo e turismo em Moçambique;
- Análise temporal dos indicadores dos princípios reguladores de regulação de transporte aéreo;
- Análise das consequências da desregulamentação econômica na indústria do transporte aéreo moçambicano; e
- Desenvolvimento de um *benchmark* com aplicações de indicadores para avaliar os casos de sucesso de aeroportos internacionais na região da SADC.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ADM (2005) *Vilankulo: Turismo em franco desenvolvimento*. Aeroporto. Maputo, nº 24, pp. 4,8,14.
- ADM (2007). *Relatório Anual do Plano Económico e Social 2006*. Aeroportos de Moçambique, Maputo.
- APAVT (2007) *Transporte aéreo em 2010*. Revista APAVT, Lisboa.
- ADM (2010) *Relatório do Plano 2010-2014*. Aeroportos de Moçambique. Maputo.
- AIM (2011) *1time vai abandonar mercado moçambicano*. Disponível em: <http://noticias.sapo.mz/aim/artigo/199713082011132041.html>. Acesso em 13 de outubro de 2011.
- AIM (2011) *Banimento de Moçambique terá impacto nos voos domésticos*. Disponível em: <http://noticias.sapo.mz/aim/artigo/76520042011191204.html>. Acesso em 20 de abril de 2011
- BANCO MUNDIAL *et al* (2010) *Getting to Africa: Tourism's Critical Success Factor. The State of Tourism in Africa*. Página 7. Volume 1. Edição 1. Nova Iorque.
- BONI, V. e QUARESMA, S. J. (2005) *Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais*. EM TESE, Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia da UFCS Política. Vol. 2 nº 1 (3), janeiro-junho 2005, p. 60-80. Disponível em: http://www.emtese.ufsc.br/3_art5.pdf. Acesso em 12 de junho de 2011
- BES (2008) *República de Moçambique: Realidade e Futuro*. Lisboa: Espirito Santo Research.
- BIEGER, T. e WITTMER, A. (2006) *Air Transport and Tourism – Perspectives and Challenges for Destinations, Airlines and Governments* In: Journal of Air Transport Management, vol. 12, pp. 40-46.

- BILA, T. *et al* (2007) *Oportunidades e Riscos da Liberalização do Comércio em Serviços em Moçambique*. ICTSD Programme on Trade in Services and Sustainable Development. Issue Paper No. 5, Maputo.
- COMMARKTRUST (2005) *The Economic Benefits of Liberalizing Regional Air Transport*. ComMark Trust Organization. Johannesburg.
- CUNHA, L. (2003) *Introdução ao Turismo*. 2ª Edição. Editorial Verbo, São Paulo.
- COOPER, C. *et al* 1993, *Tourism Principles and Practice*, Longman Scientific and Technical, England.
- DECRETO N°39/2011 Aprova o Regulamento do Exercício do Exercício das Atividades de Transporte Aéreo e Trabalho Aéreo (Revisão do Dec.39/1998) 35,1ªSÉRIE 02 DE SETEMBRO.
- DECRETO N°37/2009 Aprova a Estratégia para o desenvolvimento do sistema de transportes 25,1ªSÉRIE 30 DE JUNHO.
- DECRETO N°55/2003 Cria a Comissão de Facilitação e Segurança Aérea designada por FAL/SEC 52,1ªSÉRIE 24 DE DEZEMBRO.
- DECRETO N°41/2001 Cria o Instituto de Aviação Civil de Moçambique, abreviadamente designado (IACM), cujo Estatuto Orgânico é parte integrante.
- DOGANIS, R. (2002). *Flying off Course – The Economics of International Airlines* (3rd Edition), Routledge, Londres, Inglaterra.
- DIÁRIO DE MOÇAMBIQUE (28/07/2011). *Atrasos de voos serão minimizados*. Site: http://diariomoz.com/index.php?option=com_content&view=article&id=11011:atrasos-de-voos-serao-minimizadoss-&catid=34:sociedade&Itemid=53. Acesso em 23 de novembro de 2011
- EDRA, F. P. M. (2005) *A Relação Entre Turismo E Transporte Aéreo No Brasil*. Dissertação. Dissertação de Mestrado de Ciências em Engenharia de Transportes, COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

- ESPIRITO SANTO JR. (2003) *Políticas, Oportunidades e Desafios para o Binômio Transporte Aéreo – Turismo no Brasil*. Trabalho vencedor do I Prêmio Nacional EBAPE-FGV/EMBRATUR de Monografias e Estudos de Caso do Setor de Turismo, 12 de Janeiro de 2004.
- FEM (2011) *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2011*. World Economic Forum, Genève.
- FORSYTH, P. (2006) *Martin Kunz Memorial Lecture. Tourism Benefits and Aviation Policy*. In: *Journal of Air Transport Management*, vol. 12, pp. 3-13.
- FIAS (2006) *The Tourism Sector In Mozambique: A Value Chain Analysis Volume I*. Banco Mundial, Maputo.
- FIAS (2007) *The Tourism Sector In Mozambique: A Value Chain Analysis Volume II*. Banco Mundial, Maputo.
- GIL, A. C. (1991) *Como elaborar projetos de pesquisa*. Atlas, São Paulo.
- GIGLIO, E. (1996) *O comportamento do consumidor e a gerência de marketing*. Pioneira: São Paulo.
- GOVERNO DE MOÇAMBIQUE (2006) *Informação geral sobre Moçambique*. Disponível em <http://www.portaldogoverno.gov.mz/Mozambique>. Acesso em 8 de novembro de 2011
- HÖRSCH, S. (2003) *Low Cost Airlines: A veritable Chance for the Development of Small Airports and Regional Tourism?* Bournemouth University, Inglaterra.
- IACM (2003a). *Introdução*. Aeronáutica. Maputo, nº 1, pp. 4.
- IACM (2003b). *Acordos Bilaterais*. Aeronáutica. Maputo, nº 1, pp.40-43.
- ICAO (2006) *Segurança: desafios de um contexto comercial e operacional em mudança*. Disponível em: <http://www.icao.int>. Acesso em 12 de janeiro de 2008
- IACM (2006) *Desenvolvimento do Transporte Aéreo em Moçambique: Desafios e Perspectivas*. XXIV Conselho Coordenador do Ministério dos Transportes e Comunicações, Quelimane.

- IACM (2007). *Pontos de Entrada em Moçambique*. Instituto da Aviação Civil de Moçambique, Maputo.
- IACM (1986) *Plano Diretor da Aviação Civil*. Instituto da Aviação Civil de Moçambique, Maputo.
- IACM (2007) *Estratégia da Aviação Civil (2007-2013)*. Instituto da Aviação Civil de Moçambique, Maputo.
- IACM (2007) *Pontos de Entrada em Moçambique*. Instituto da Aviação Civil de Moçambique, Maputo.
- IACM (2006) *Desenvolvimento do Transporte Aéreo em Moçambique: Desafios e Perspectivas*. XXIV Conselho Coordenador do Ministério dos Transportes e Comunicações. Quelimane.
- IACM (2007) *Estratégia da aviação civil (2008-2014)*. Instituto da Aviação Civil de Moçambique, Maputo.
- IACM (2011a) *Operadores Aéreos Nacionais*. Disponível em: http://www.iacm.gov.mz/index.php?option=com_content&view=article&id=107:operadores-aereos-nacionais&catid=48:organizacoes-e-empresas&Itemid=80
Acesso em 22 de dezembro de 2011
- IACM (2011b) *Acordos Bilaterais de Transporte Aéreo*. Disponível em: http://www.iacm.gov.mz/index.php?option=com_content&view=article&id=90:acordos-bilaterais-de-transporte-aereo&catid=42:regulacao-economica&Itemid=115.
Acesso em 11 de dezembro de 2011
- INE (2008) *Resultados do inquérito à despesa do turista 2007*. Direção de Estatísticas Setoriais e de Empresas, Maputo.
- ISUTC (2010) *SADC: Celebrar 30 anos*. Instituto Superior de Transportes e Comunicações, Maputo.
- ISUTC (2011) *Sistemas Logísticos nos Transporte Aéreo de Passageiros em Moçambique*. Disciplina Operações e Sistemas Logísticos, Maputo.

JONES, S. e IBRAHIMO, H. (2007) *The Economic Contribution of Tourism in Mozambique: Presente and Future*. In: *Conferência Inaugural do Instituto de Estudos Sociais e Económicos. Desafios para a investigação social e económica em Moçambique*, Conference Paper nº 18, Maputo.

NOTÍCIAS LUSÓFONAS (2005) *Portugal e Moçambique assinam acordo de cooperação na área turística*. Disponível em: http://macua.blogs.com/moambique_para_todos/turismo/index.html. Acesso em 20/11/2011.

JORNAL O PAÍS (2011). *Banimento da LAM da Europa penaliza turismo nacional*. Disponível em: <http://opais.co.mz/index.php/economia/38-economia/15746-banimento-da-lam-da-europa-penaliza-turismo-nacional.html>. Acesso em 23 de outubro de 2011.

JORNAL O PAÍS (2011). *O preço da insegurança aérea é o banimento*. Disponível em: <http://www.opais.co.mz/index.php/economia/38-economia/13675-o-preco-da-inseguranca-aerea-e-o-banimento.html>. Acesso em 23 de outubro de 2010.

JORNAL O PAÍS (23/04/2011). *Banimento vai complicar as contas da LAM*. Disponível em: <http://www.opais.co.mz/index.php/economia/38-economia/13684-banimento-vai-complicar-contas-das-lam.html>. Acesso em 23 de outubro de 2010.

KOTLER, P., e ARMSTRONG, G. (2003) *Princípios de Marketing*. 9ª Edição. Editora Verbo, Rio de Janeiro.

LAM (2011). *IATA renova certificado IOSA à LAM pela 3ª vez consecutiva*. Disponível em: <http://lam.co.mz/pt/content/view/full/80571>. Acesso em 22 de novembro de 2011

LYLE, C. (2008) *Notes on Tourism and Air Transport: same Game, Different Rules?* Wilton Park Conference 947, Aviation: Post Kyoto Control Structures.

Lei 22/2009 *Aprova Lei de Defesa do Consumidor* 38, 1ªSÉRIE 28 DE SETEMBRO

LEI Nº21/2009 *Aprova a Lei da Aviação Civil de Moçambique* 38, 1ªSÉRIE 28 DE SETEMBRO

- LICKORISH, L., JENKINS, C., 2000. *Introdução ao turismo*. Rio de Janeiro, Campus
- LINDON, Denis *et al.* *Mercator XXI: teoria e prática do Marketing*. 10. ed. Lisboa: Dom Quixote, 2004. 701 p.
- MACAHUB (22/03/2011). *Queda no número de turistas em Moçambique ficou a dever-se à situação de duopólio nos voos a partir da Europa*. Disponível em: <http://www.macauhub.com.mo/pt/2011/03/22/queda-no-numero-de-turistas-em-mocambique-ficou-a-dever-se-a-situacao-de-duopolio-nos-voos-a-partir-da-europa/>. Acesso em 13 de outubro de 2011
- MITUR (2004). *Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Moçambique (2004-2013)*. Maputo: MITUR.
- MITUR (2003). *Política do Turismo e Estratégia da sua Implementação*. Maputo: MITUR.
- MOZAMBIQUE REVIEW (2011). *Connect to Maputo. The Rebirth of Gorongosa National Park*. Edição de Março. Disponível em: <http://mozambiquereview.com/march.pdf>. Acesso em 20 de dezembro de 2011
- MATTAR, F. N. (1996) *Pesquisa de marketing*. Volume I. Atlas, São Paulo.
- MITUR, 2011. *Indicadores de referência na área de turismo*. Maputo: Direção de Planificação e Cooperação.
- MTC (2009). *Principais realizações do setor dos transportes e comunicações (2005-2009)*. Maputo: Ministério dos Transportes e Comunicações.
- MTC (2008). *Estratégia para o desenvolvimento integrado do sistema de transportes*. Maputo: Ministério dos Transportes e Comunicações.
- OMT (2001) *Introdução ao Turismo*. Roca: São Paulo.
- OLIVEIRA, A. V. M. (2009) *Transporte Aéreo: Economia e Políticas Públicas*. Pezco Editora, São Paulo.
- OLIVEIRA, J. M. B. (2006) *Análise das Relações entre Turismo e Planeamento Aeroportuário: Estudo de Caso do Estado da Bahia*. Dissertação - Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE. Rio de Janeiro. I. COPPE/UFRJ II.

- OMT (2007) *Tourism highlights 2007*. Organização Mundial do Turismo, Madrid.
Disponível em: <http://unwto.org/facts/menu.html>.
Acesso em 9 de agosto de 2010.
- OMT (2009) *World Tourism Barometer 2009*. Organização Mundial do Turismo, Madrid.
Disponível em: <http://unwto.org/facts/menu.html>.
Acesso em 9 de agosto de 2010
- OACI (2010) *Interim Report On The Safety Oversight Audit Of The Civil Aviation System Of Mozambique*. ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme, Montreal.
- PAGE, S. (2001) *Transporte e Turismo*. Bookman, Porto Alegre.
- PAOLILLO, A. (2002) *Transportes*. Aleph, São Paulo.
- PALHARES, G. (2001) *Transporte Aéreo e Turismo*. Aleph, São Paulo.
- PALHARES, G. (2003) *Transportes Turísticos*. 2 ed. Aleph, São Paulo.
- PALHARES, G. L. e ESPÍRITO SANTO JR., R. A. (2001) *O Turismo e o Transporte Aéreo como Multiplicadores Socioeconômicos*. In: Anais do XV Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes – ANPET, Campinas.
- PALHARES, G. L. e ESPÍRITO SANTO JR., R. A. (1999) *Impactos Econômicos e os Efeitos Multiplicadores dos Aeroportos*. Makron Books: São Paulo.
- PALHARES, G. et al. (2007) *From Hub to Destination: An Explorative Study of Singapore and Dubai's Aviation Based Tourism Policies*.
- RILEY, G. (2003) *Economics Case Study: The European Airline Market*. Disponível em: <http://www.tutor2u.net/>.
Acesso em 20 de junho de 2011
- REVISTA CAPITAL (2011) *Turistas e receitas do turismo internacional aumentam*.
Página 31. Julho de 2011. Nº 43, Ano 04. Maputo.
- RESOLUÇÃO Nº31/2010 *Ratifica o acordo de transporte aéreo entre a República de Moçambique e República da África do Sul*, assinado em Maputo no dia 10 de Maio de 2001 entre o Governo da República de Moçambique e o Governo da República da África do Sul 33, 1ª Série, 20 de Outubro, Maputo.

RESOLUÇÃO N°40/2002 *Aprova a política da aviação civil e revoga o n°5 da Resolução 5/96 de 2 de Abril 19*, 1ª SÉRIE 14 DE MAIO.

SADC (1998) *Protocolo Sobre o Desenvolvimento do Turismo na Região da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral*. Comunidade dos países da África Austral, Grand Baie.

SOUTELINO, A. L. D. (2008) *Acesso Básico Aos Mercados No Transporte Aéreo Internacional*. Universidade Cândido Mendes, Rio de Janeiro. Disponível em: http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/Soutelino.pdf. Acesso em 28 de julho de 2010.

SAL & CALDEIRA (2008) *O Quadro Legal da Liberalização do Transporte Aéreo em Moçambique*. Páginas 4-5. Maputo, Setembro/Outubro 2008 | N.º 21 | Bimensal. Sal & Caldeira Newsletter.

SILVA, F. C. S. (2004) *Transporte Aéreo no MERCOSUL: da Origem da Normativa Internacional ao Rumo de uma Política Comum Regional*. Dissertação (Mestrado em Direito Negocial) – Universidade Estadual de Londrina, Paraná.

TORRE, F. De La (2002) *Sistemas de Transporte Turístico*. Roca, São Paulo.

TEIXEIRA, S. (2005) *Planeamento, Gestão das Organizações*. Mc Graw Hill, Lisboa.

TOURCONSULT (2007) *Identificação das Questões Chave Que Afetam Diretamente o Turista e Impossibilitam a Sustentabilidade da Marca Moçambique*. TurConsult, Maputo.

USAID (2006) *Liberalization of Mozambique's Aviation Policy*. Nathan Associates, Maputo.

YUSSOF, A. e VIEIRA, J. (2005) *LAM – 25 Anos: Preparar o futuro num cenário de liberalismo*. Linhas Aéreas de Moçambique, Maputo.

APÊNDICES

APÊNDICE A – MODELO DE MODELO PARA A COLETA DE INFORMAÇÕES

Formulário “RELAÇÃO TRANSPORTE AÉREO E TURISMO EM MOÇAMBIQUE”

Apresentação

Prezado (a),

O presente questionário está inserido dentro do projeto de dissertação do Programa de Pós Graduação em Planejamento em Transportes da Universidade de Brasília. O mesmo tem como objetivo geral verificar se a estrutura da regulamentação do transporte aéreo impulsiona ou representa um obstáculo ao desenvolvimento do turismo em Moçambique. Para o efeito de análise foi elaborado o presente questionário que tem como alvo instituições moçambicanas ligadas à formulação de diretrizes nos sectores do transporte aéreo assim como do turismo. O mesmo está dividido em duas (2) partes, a saber:

O **ponto I** é referente à análise SWOT, donde se pretende que se tragam pontos de vista sobre a dinâmica do binômio transporte aéreo e turismo no país, isto é, pretende-se que se faça uma análise que traga elementos de como o transporte aéreo em Moçambique influencia no desenvolvimento do sector do turismo, analisando as suas vertentes externa e interna. No caso da **análise interna**, esta permite identificar aspectos em que o binômio transporte aéreo e turismo no País apresentam pontos fortes e aspectos em que apresenta pontos fracos. Quanto à **análise externa**, esta consiste numa avaliação do binômio em causa de forma a identificar oportunidades e ameaças com que esta se depara ou possa vir a deparar.

O **ponto II** é referente ao Modelo de Escala de Likert onde o entrevistado vai marcar com um círculo a opção que achar mais conveniente para cada afirmação que representa um princípio de regulação de transporte aéreo. O objetivo é perceber o grau de aplicação que cada princípio tem no atual cenário da regulação de transporte aéreo em Moçambique.

Por último, o entrevistado pode tecer considerações gerais sobre a temática transporte aéreo e turismo em Moçambique, partindo das respostas dadas nos pontos anteriores.

I. Análise SWOT (caso necessário adicione folhas)

Pontos Fortes	Pontos Fracos

Oportunidades	Ameaças

II. Escala Likert

Legenda: CT = concordo totalmente; C = concordo; I = indiferente; D = discordo; DT = discordo totalmente.

1. O marco regulatório do transporte aéreo em Moçambique representa um estímulo ao desenvolvimento do turismo no país.	CT	C	I	D	DT
2. As companhias aéreas que operam em Moçambique têm liberdade de acesso e de mobilidade					
3. Os acordos bilaterais de transporte aéreo existentes constituem um obstáculo para o desenvolvimento do turismo em Moçambique	CT	C	I	D	DT
4. A aviação civil é fundamental para o desenvolvimento do turismo nacional.	CT	C	I	D	DT
5. O regime regulatório do transporte aéreo nacional está voltado para o cliente.	CT	C	I	D	DT
6. O transporte aéreo em Moçambique faz parte da cesta de consumo dos turistas moçambicanos e estrangeiros.	CT	C	I	D	DT
7. Os acordos bilaterais permitem livre acesso e livre mobilidade às companhias aéreas.	CT	C	I	D	DT
8. Existe liberdade tarifária nas passagens aéreas em Moçambique.	CT	C	I	D	DT
9. Em Moçambique existe coordenação das políticas setoriais de transporte aéreo e turismo.	CT	C	I	D	DT
10. O mercado de transporte aéreo de Moçambique é um mercado livre com defesa da concorrência e do consumidor.	CT	C	I	D	DT
11. Há defesa da concorrência no transporte aéreo moçambicano	CT	C	I	D	DT
12. As infraestruturas aeroportuárias em Moçambique são de extrema importância para o desenvolvimento do turismo em Moçambique	CT	C	I	D	DT
13. O nível dos preços das tarifas aéreas é um fator que limita o desenvolvimento do turismo em Moçambique.	CT	C	I	D	DT
14. As frequências dos voos das companhias aéreas nacionais e estrangeiras são adequadas ao fluxo de turistas que visitam o país.	CT	C	I	D	DT

III. Faça considerações gerais sobre o atual cenário da relação transporte aéreo e turismo em Moçambique (se necessário pode adicionar folhas).

Obrigado pela colaboração!

APÊNDICE B – LISTAS DOS RESPONDENTES E RESPECTIVAS INSTITUIÇÕES

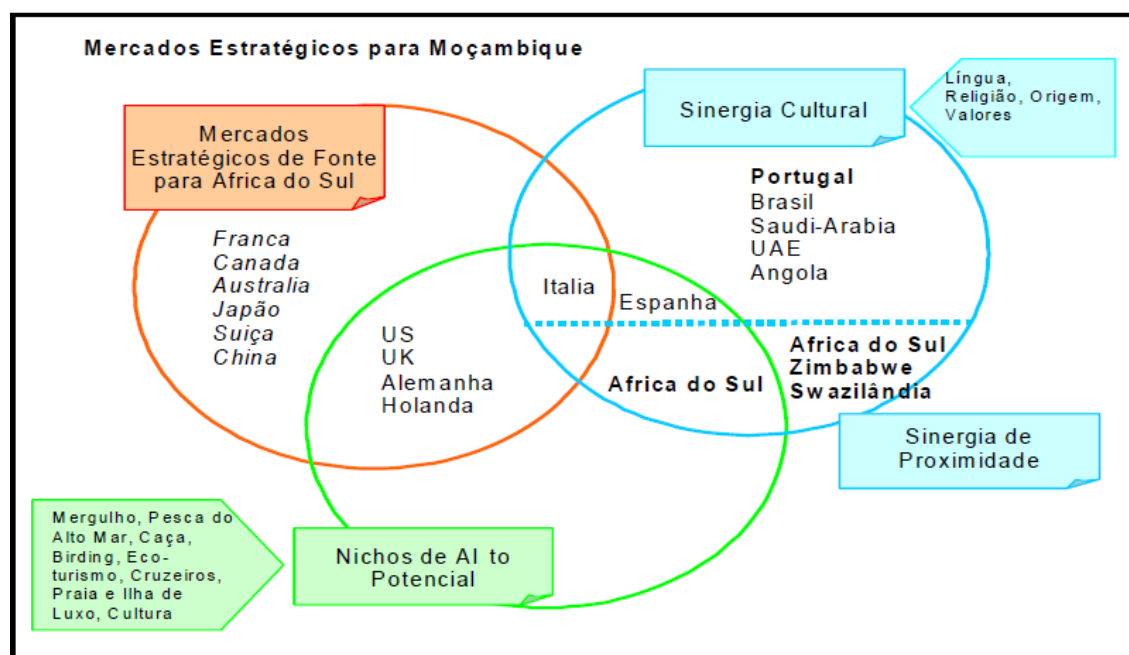
Agentes de Turismo	Agentes de Transporte Aéreo
Martinho Muatxiua (MITUR)	António Pinto (OACI)
Eduardo Zuber (MITUR)	António Bungallah (ex-IACM)
Kátia Momade (INATUR)	Célia Pondeca (IACM)
Natália Lichugue (INATUR)	Comandante Heitor Vasco (IACM)
Elzendra Filipe (INATUR)	Adam Yossuf (LAM)
Jeremias Manussa (INATUR)	Fernando Almeida (Aeroclube de Inhambane)
Abdula Momade (INATUR)	Lucrécia Ndeve (ADM)
Precidónio Mahema (INATUR)	Alves Gomes (CTA)
Helena Mate (INATUR)	
Jossias Canda (INATUR)	
Egas Tembe (INATUR)	
Arlete Xavies Mazevila (INATUR)	
Ricardo Martins (INATUR)	
Quessanias Matsombe (Federação Moçambicana de Turismo)	
Luís Sarmento (TurConsult)	
Rui Monteiro (CTA)	
Nathalie Silva (CTA)	
João das Neves (CTA)	

**APÊNDICE C – QUADRO RESUMO DA ANÁLISE SWOT DA RELAÇÃO
TRANSPORTE AÉREO E TURISMO EM MOÇAMBIQUE**

Pontos fortes	Pontos fracos
Potencial turístico do País; Novas infraestruturas aeroportuárias; Frota renovada e moderna da LAM; Novos acordos de transporte aéreo; Certificações internacionais da LAM.	Passagens aéreas caras; Falta de coordenação de políticas setoriais; Desorganização interna do turismo; Monopólio da LAM; Banimento das companhias aéreas moçambicanas do espaço aéreo europeu; Saída de operação da companhia aérea sul-africana 1Time; Baixa capacidade de carga das aeronaves da LAM.
Oportunidades	Ameaças
Liberalização do transporte aéreo na região da SADC; Introdução da 5ª liberdade do ar; Introdução da duo designação por rota; Crescimento do turismo regional; Proximidade ao Aeroporto Internacional de Johannesburg; Remodelação do Aeroporto Internacional de Maputo.	Turismo focado no segmento sol e praia; Novos projetos de exploração de recursos naturais no país; Quadro hoteleiro de Moçambique; Existência de muitos pontos entrada.

ANEXOS

ANEXO A – CARTEIRA DE MERCADOS TURÍSTICOS EMISSORES ESTRATÉGICOS PARA MOÇAMBIQUE



Fonte: MITUR (2003)

Na figura acima, apresenta-se o agrupamento dos mercados emissores estratégicos para Moçambique, onde os países em *Itálico* não são mercados prioritários e os países em **Boldo** são fontes de mercados existentes.

**ANEXO B – FASES DE DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL EM
MOÇAMBIQUE**

Fase	Principais Características
1ª Fase (1975 - 1978)	• Queda do nível de segurança aérea; • Escassez de recursos humanos qualificados; e • Escassez de fundos para a reabilitação e manutenção de infraestruturas.
2ª Fase (1979 - 1981)	• Criação das Linhas Aéreas de Moçambique, Empresa Estatal; • Criação da operadora aérea TTA, Empresa Estatal; • Criação dos Aeroportos de Moçambique, Empresa Estatal (ADM, E.E.); • Criação da Escola Nacional da Aeronáutica (ENA); e • Criação da Secretaria do Estado da Aviação Civil (SEAC).
3ª Fase (1982 - 1984)	• Recrudescimento do processo de desestabilização do país (guerra civil); • Utilização do transporte aéreo e marítimo como alternativas seguras; • Programas de emergência; • Programas de assistência técnica dados por diversos países e pelo PNUD; e • Reabilitação de algumas infraestruturas aeroportuárias.
4ª Fase (1989 - 1998)	• Aprovação da Política dos Transportes (Resolução 5/96, de 2 Abril); • Reestruturação da LAM, E.E. para LAM, SARL; • Transformação da ADM, E.E. para ADM E.P.; • Privatização da TTA; e • Aprovação do Decreto 39/98, que aprova o regulamento das atividades de transporte aéreo e trabalho aéreo públicos.
5ª Fase (1999 - 2003)	• Processo de criação do Instituto da Aviação Civil de Moçambique (IACM); • Aprovação da nova legislação da Aviação Civil; • Revisão e estabelecimento de regulamentação técnica e económica da Aviação Civil de Moçambique; e • Aprovação da nova Política de Aviação Civil.

Fonte: IACM (2003)

ANEXO C – LISTA DE OPERADORES AÉREOS NACIONAIS

Nº	OPERADOR AÉREO	TIPO DE ATIVIDADE
1	Linhas Aéreas de Moçambique (LAM)	Transporte regular e não regular doméstico e internacional
2	Mozambique Express (MEX)	Transporte regular e não regular doméstico e internacional
3	KAIA AIRLINE	Transporte regular e não regular doméstico e internacional
4	CFM-TTA, SA	Transporte não regular doméstico
5	SAFARI AIR Lda	Transporte não regular doméstico
6	EMÍLIO SERVIÇO AÉREO	Transporte não regular doméstico
7	ETA AIRCHARTERS	Transporte não regular doméstico
8	CFA Mozambique	Transporte não regular doméstico
9	UNIQUE AIRCHARTERS	Transporte não regular doméstico
10	AEROSERVIÇOS	Trabalho aéreo
11	HELICÓPTEROS CAPITAL	Transporte não regular doméstico
12	CROSPRAYERS	Trabalho aéreo

Disponível em: <http://www.iacm.gov.mz/>

Acesso em 20 de dezembro de 2011