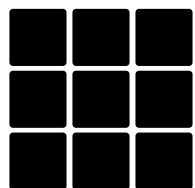


Aviação Brasileira Agenda 2020



Aviação Brasileira Agenda 2020

Sumário

04. **A ABEAR**

07. **O setor aéreo brasileiro**

24. **Perspectivas para o setor aéreo no Brasil**

28. **Obstáculos ao desenvolvimento**

40. **O que precisa ser feito**



Estudo realizado pela Bain & Co com análise da COPPE/UFRJ, atualizado em maio de 2014





Missão

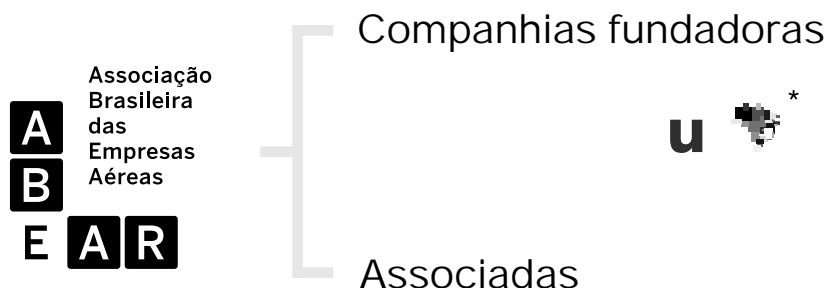
“

Estimular o hábito de voar no país, planejando, implementando e apoiando as ações e programas que promovam o crescimento da aviação civil de **forma consistente e sustentável**, tanto para o transporte de passageiros como para o de cargas. ”



Os membros da ABEAR

A associação foi criada em agosto de 2012



Juntos, somos responsáveis por



99% do mercado doméstico**

com



2.700 voos diários



470 aeronaves

* Trip e Azul fundiram-se em 2013 sob a marca Azul

** Medido em RPK (Passageiro-Quilômetro-Pagante). Fontes: Dados Comparativos ANAC jan-nov/2012; Companhias aéreas



Frentes de atuação

Competitividade

Busca de um ambiente favorável ao desenvolvimento do setor aéreo, com revisão de custos e melhorias na infraestrutura, de modo a oferecer produtos e serviços de qualidade crescente. A ABEAR tem entre suas propostas o diálogo e a participação nos processos de concessão dos aeroportos.

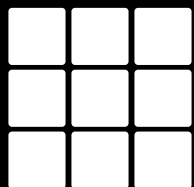
Sustentabilidade

Adoção de práticas sustentáveis em todos os elos da cadeia do setor, com investimentos focados em:

- » Desenvolvimento de biocombustível sustentável para aviação
- » Revisão contínua dos procedimentos de controle do tráfego aéreo, permitindo voos mais diretos e menos esperas no ar
- » Revisão dos procedimentos operacionais e administrativos das empresas aéreas, visando a redução do impacto ambiental

Recursos humanos

Investimentos na capacitação, formação e especialização de profissionais que trabalham no transporte aéreo e nos setores complementares.



O setor aéreo brasileiro



Geração de emprego e renda

1,2 mi
empregos

179 mil diretos

432 mil indiretos

276 mil induzidos*

329 mil pelo efeito no turismo

R\$ 4 bi pagos em salários diretos

R\$ 73 bi
adicionados ao PIB

R\$ 24 bi diretos

R\$ 20 bi indiretos

R\$ 11 bi induzidos*

R\$ 18 bi pelo efeito no turismo

R\$ 22 bi
em tributos recolhidos

R\$ 9,5 bi diretos

R\$ 7,8 bi indiretos

R\$ 4,3 bi induzidos*

Efeito no turismo não quantificado

R\$ 10 bi
em vendas de aeronaves
e equipamentos

A Embraer é o 3º maior fabricante de aeronaves do mundo, com cerca de 200 aeronaves produzidas por ano

* Efeito resultante do consumo dos funcionários diretos e indiretos

Fontes: Estudo Oxford Economics-IATA 2009; Estimativa Bain & Co; Salários informados pelas associadas ABEAR; Embraer



Movimentação de bens e serviços

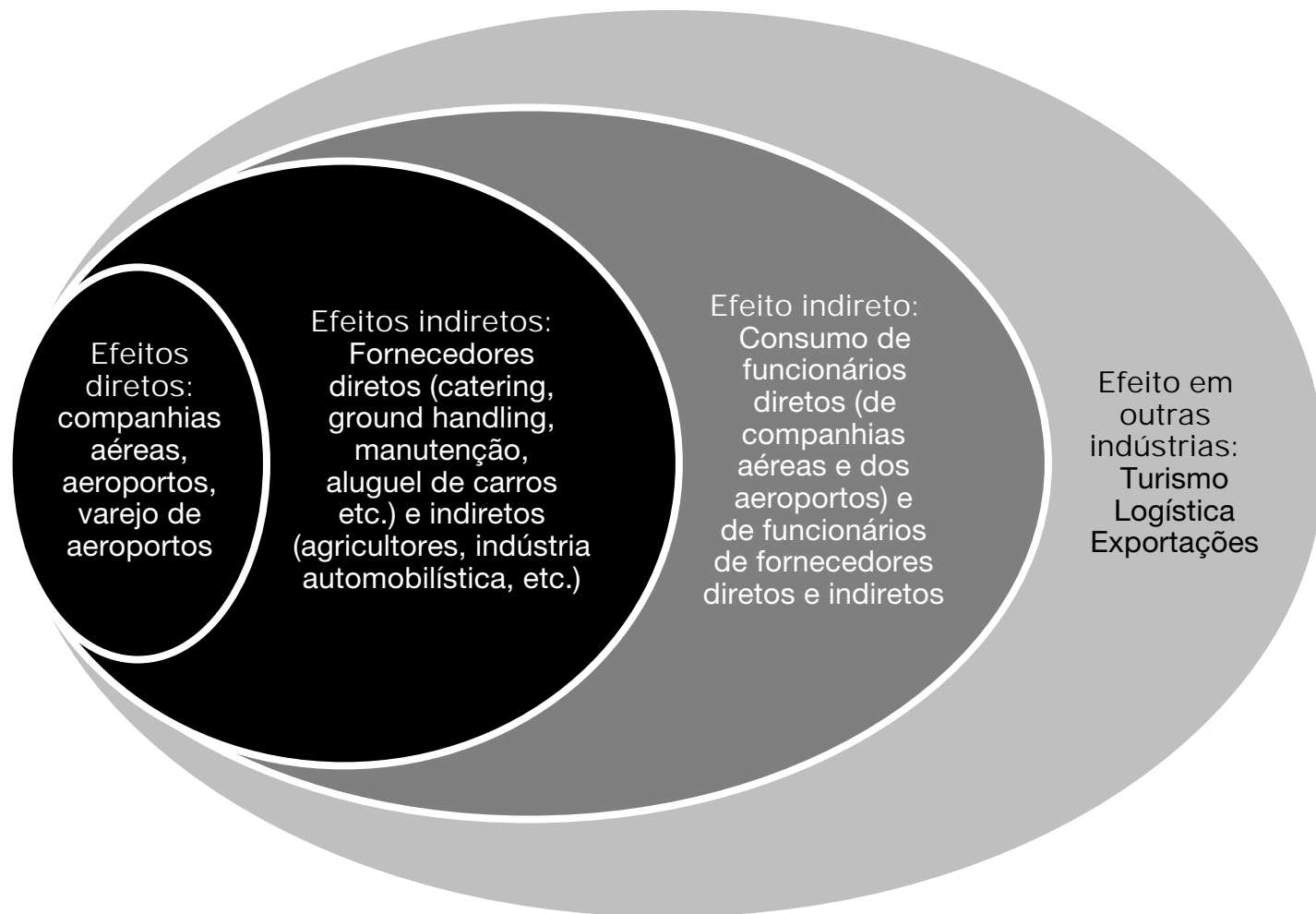
US\$ 50,1 bi foi a movimentação do transporte aéreo na corrente comercial brasileira (**importação e exportação**) em 2012

Isso corresponde a **10,7%** da movimentação financeira total (de US\$ 466 bi), mas a apenas **0,2%** do peso total transportado – evidência do alto **valor agregado** dos bens transportados

No **mercado doméstico**, o setor aéreo responde por **0,4%** do **peso total transportado**



Efeito multiplicador na economia

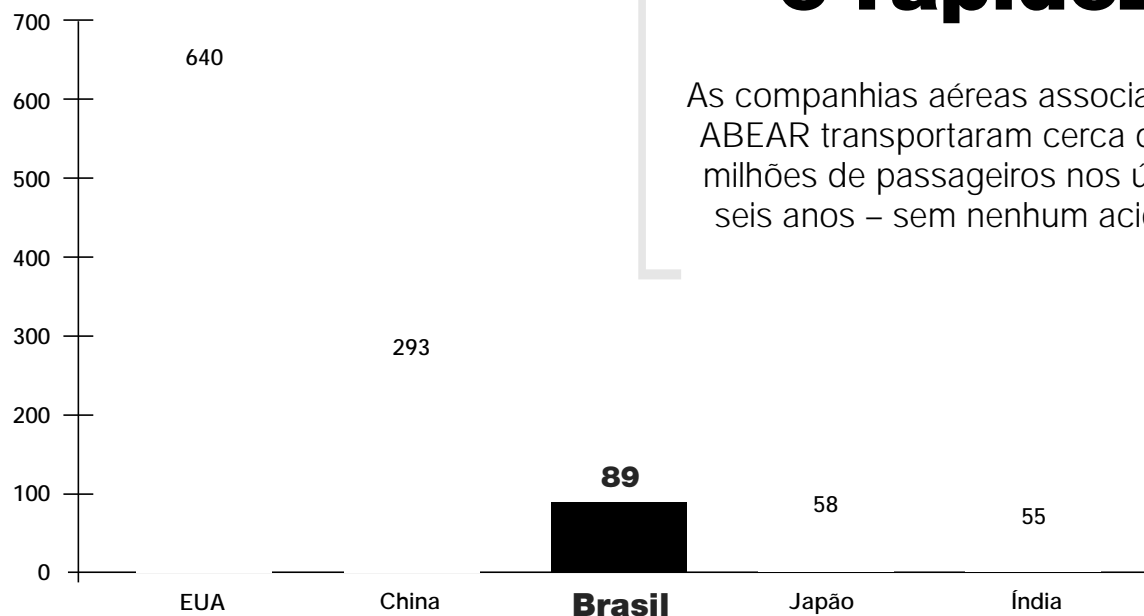




Brasil: o 3º maior mercado doméstico do mundo

O crescimento é resultado do desenvolvimento econômico e da redução dos preços das passagens

Passageiros transportados
(doméstico, em milhões)



Segurança e rapidez

As companhias aéreas associadas da ABEAR transportaram cerca de 400 milhões de passageiros nos últimos seis anos – sem nenhum acidente



Posição do Brasil no cenário internacional do setor aéreo

Comparativo com outros mercados domésticos*

	Estados Unidos	China	Brasil	Japão	Argentina
Passageiros domésticos	625 milhões	256 milhões	81 milhões	80 milhões	6,6 milhões
Número de companhias com mais de 7% de mercado	4	4	4	2	2
Companhias com mais de 7% de mercado	[41% TAM		
			35% GOL		
			12% AZUL		
			7% AVIANCA		

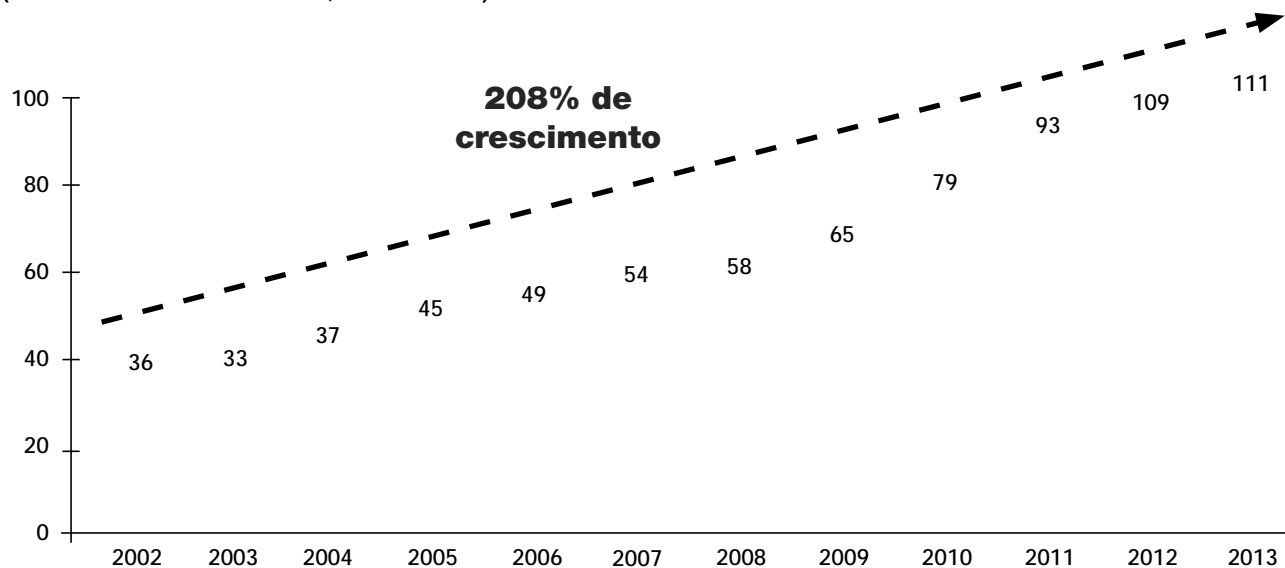
* Dados de 2011. ** Companhias em processo de fusão
Fontes: IATA, INDEC (ARG) e ABEAR



Mais passageiros a cada ano

O crescimento de viagens domésticas e internacionais de 2002* a 2013 é de 208%

Passageiros transportados no Brasil (doméstico e internacional, em milhões)



* Em 2002, passa a vigorar a liberdade tarifária no transporte aéreo doméstico no Brasil

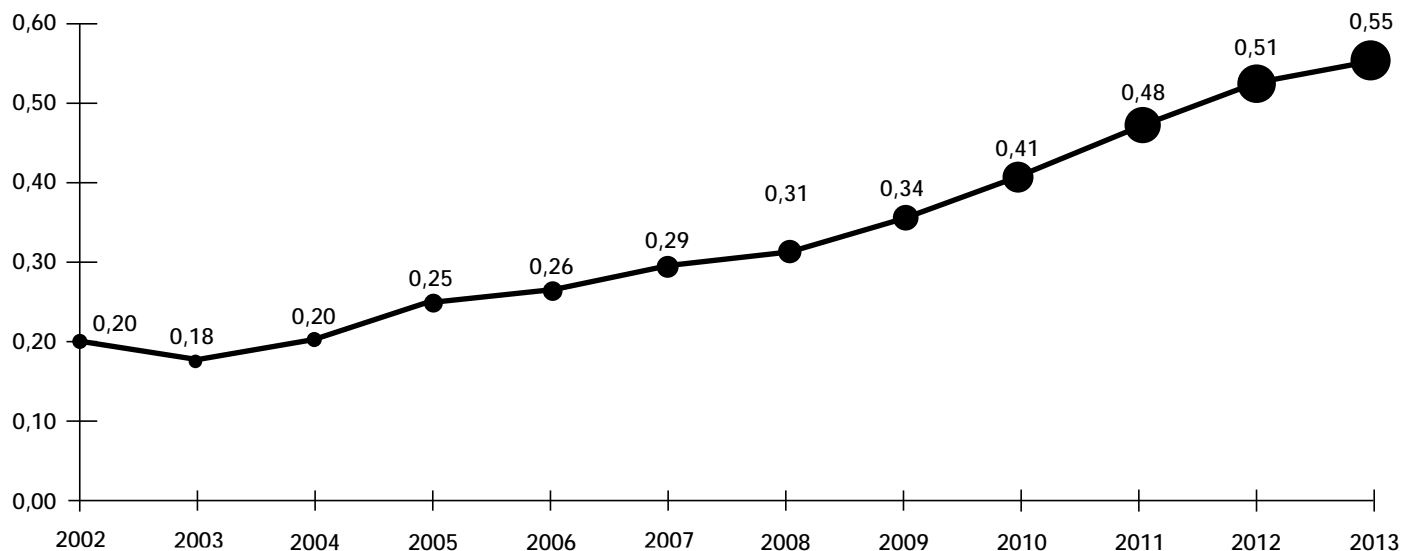
Fonte: ANAC. Inclui passageiros de aviação regular e não regular, pagos e gratuitos, assim como aqueles oriundos de programas de milhagem, contabilizados pelas companhias aéreas brasileiras e estrangeiras em todos os aeroportos do país



Mercado em expansão

A população brasileira voa cada vez mais

Evolução do número de passageiros frente ao crescimento da população (2002-2013)



* ANAC; SRE; GEAC

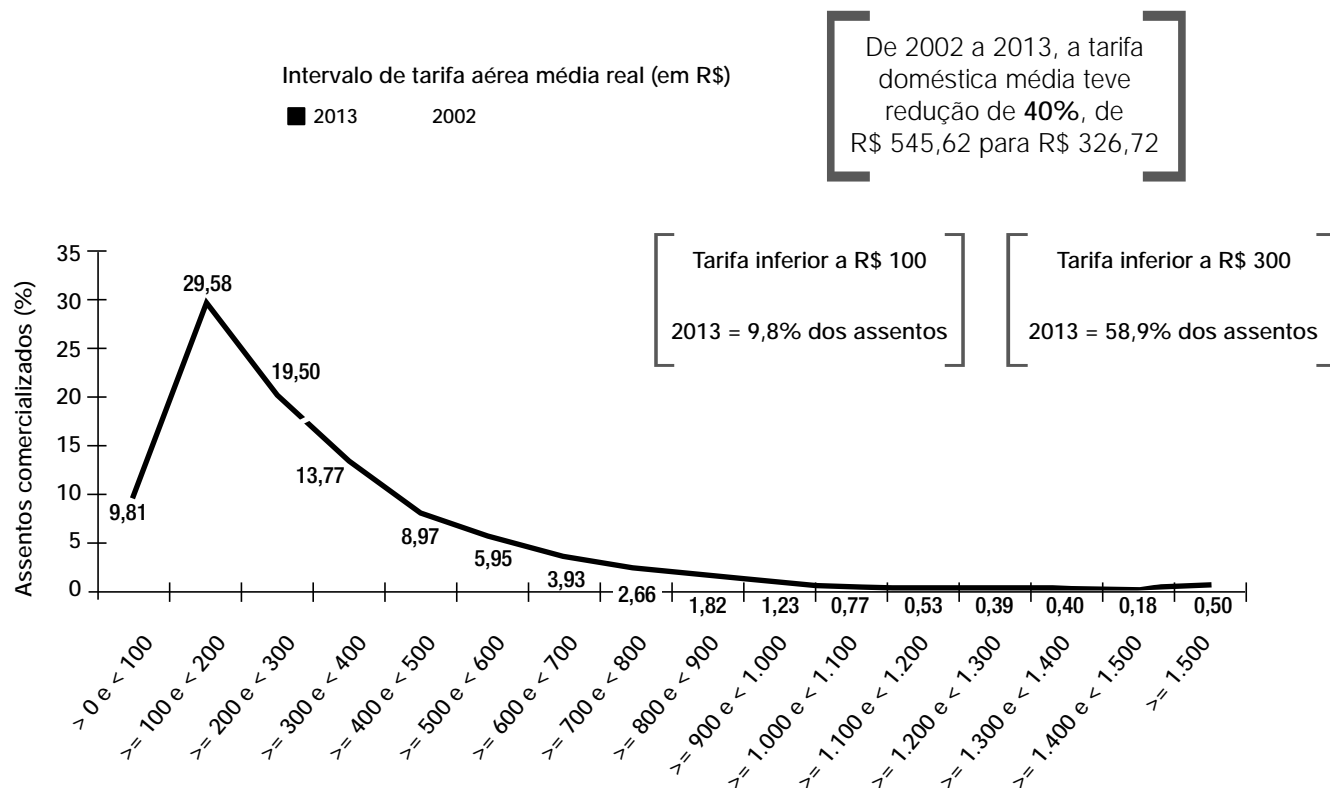
Estados Unidos e Austrália apresentam as maiores taxas proporcionais de passageiros aéreos em relação à população, com mais de 5 viagens por habitante ao ano. **Espanha** tem índice acima de 4. Outras nações europeias, como **França, Alemanha e Itália** têm índices acima de 2. Já o país mais populoso do mundo, a China, tem menos de uma viagem por habitante



Voar é cada vez mais vantajoso

Em 2002, não havia passagens a menos de R\$ 100. Em 2013, elas representaram quase 10% do total de assentos vendidos

Distribuição de assentos comercializados por intervalo de tarifa doméstica real (%)



Fonte: ANAC/SRE/GEAC, "Tarifas Aéreas Domésticas", ANAC, 25 de fevereiro de 2014

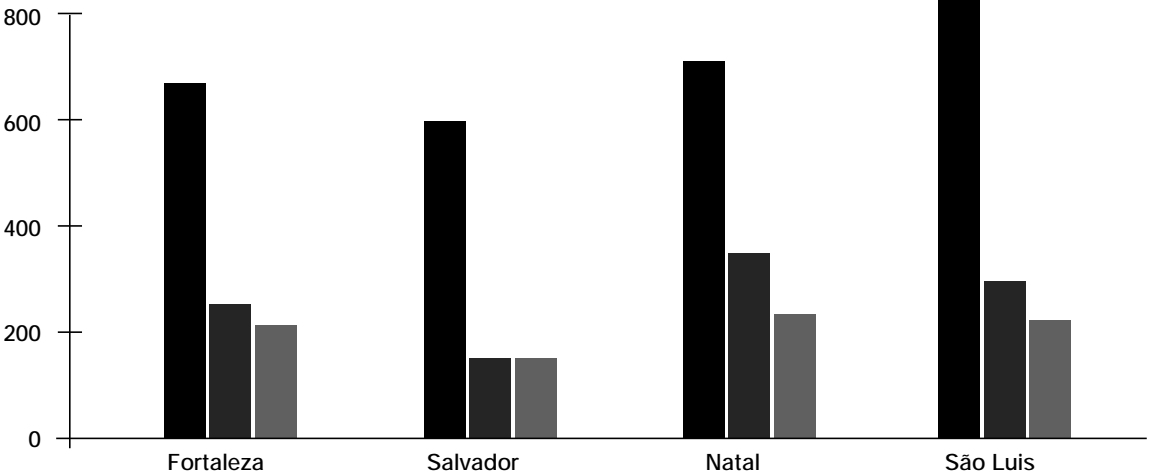


A vez do avião

O transporte aéreo é o meio mais barato para viagens planejadas de longas distâncias* no Brasil

Preço da passagem partindo de São Paulo (em R\$)**

- Aéreo - 3 meses de antecedência
- Aéreo - 1 mês de antecedência
- Aéreo - 1 dia de antecedência
- Rodoviário



Duração - aéreo	4 horas	2 horas	3 horas	4 horas
Duração - rodoviário	52 horas	31 horas	47 horas	49 horas

* Acima de 1.500 km **Preço mais baixo encontrado entre todas as empresas que oferecem o trecho. Nas passagens compradas com 1 a 3 meses de antecedência, considerou-se uma flexibilidade de 3 dias na data. Dados coletados em 10 de julho de 2013. Fontes: sites das empresas Gontijo, Itapemirim, Penha, São Geraldo, TAM, Gol e Avianca

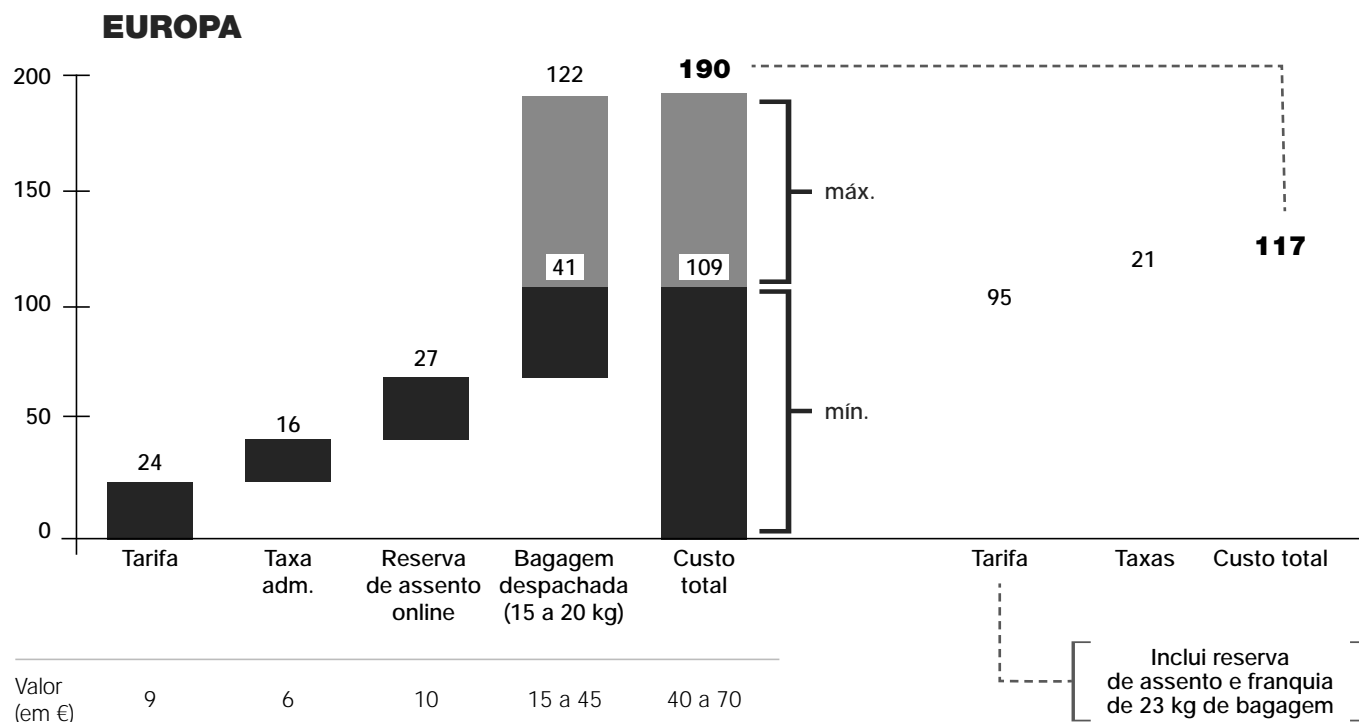


Tarifas competitivas

As tarifas “cheias” das empresas europeias – mesmo as de baixo custo – chegam a ser mais altas que no Brasil. Um voo com tarifa nominal de € 9 pode custar 63% a mais que um trecho similar no país

Tarifa europeia de baixo custo vs. tarifa nacional* (em R\$)

Voos de distâncias similares (Europa: Londres-Frankfurt; Brasil: Brasília-BH)



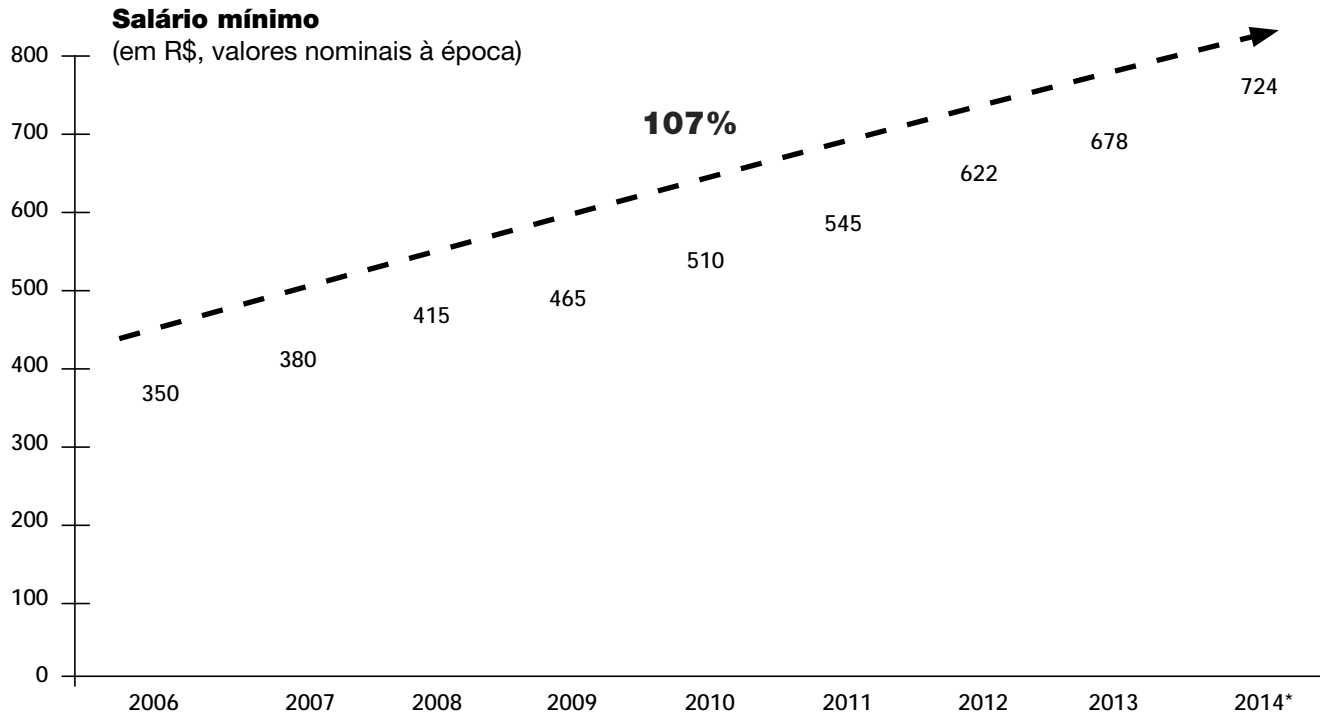
* Preços disponíveis para passagens compradas com um mês de antecedência

Fontes: sites Ryanair, TAM, Gol, Azul e Avianca (dados coletados em 23 de janeiro de 2013)



A democratização das viagens de avião no Brasil

Um efeito do aumento da renda no Brasil e de passagens mais baratas



Fonte: IPEA

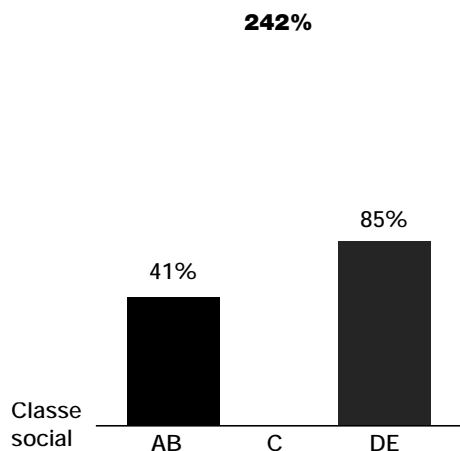
*Primeiro trimestre

$$\left[\begin{array}{c} \text{Passagens} \\ \text{aéreas} \\ \text{mais baratas} \end{array} \right] + \left[\begin{array}{c} \text{Aumento} \\ \text{da renda} \\ \text{do brasileiro} \end{array} \right] = \text{O novo} \\ \text{consumidor} \\ \text{está voando} \\ \text{mais}$$



Reflexos do crescimento econômico

Aumento dos gastos dos brasileiros com viagens*
(2002 a 2012)

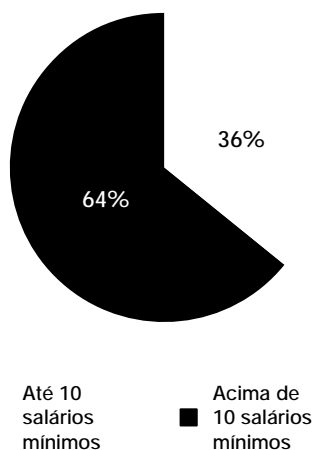


A nova classe média foi a que mais aumentou os gastos com viagens nos últimos dez anos

Fonte: Pesquisa de mercado Data Popular

* Viagens domésticas e internacionais

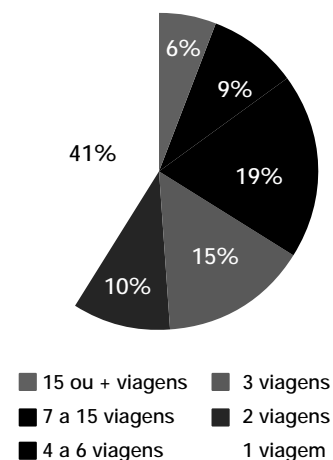
Distribuição de passageiros* conforme renda domiciliar mensal



36% do total de passageiros das companhias brasileiras é da classe média

Fonte: Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil, BNDES 2010

Frequência anual de viagens*
(% de passageiros únicos)



O alto percentual de passageiros voando pela primeira vez reforça a tendência à democratização

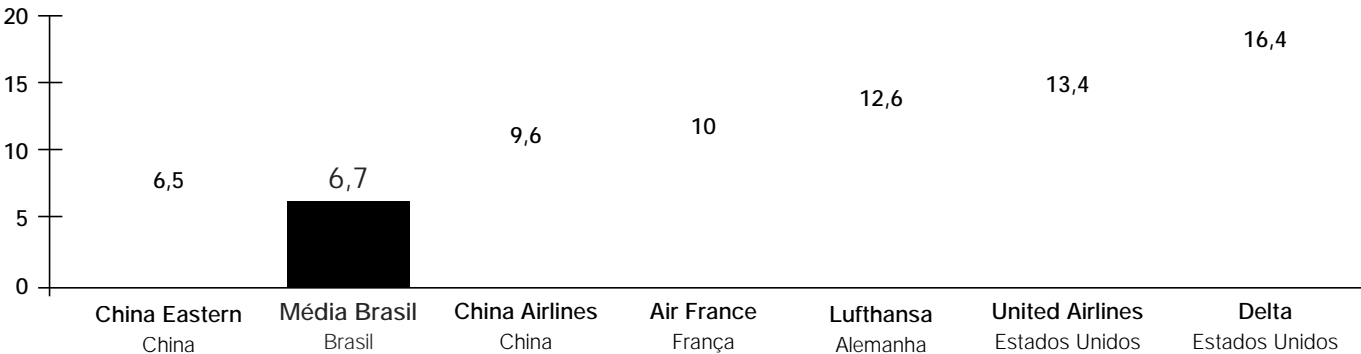
Fonte: Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil, BNDES 2010



Investimentos para sustentar o crescimento

O Brasil tem uma das frotas de aeronaves mais jovens do mundo

Idade média da frota (anos)



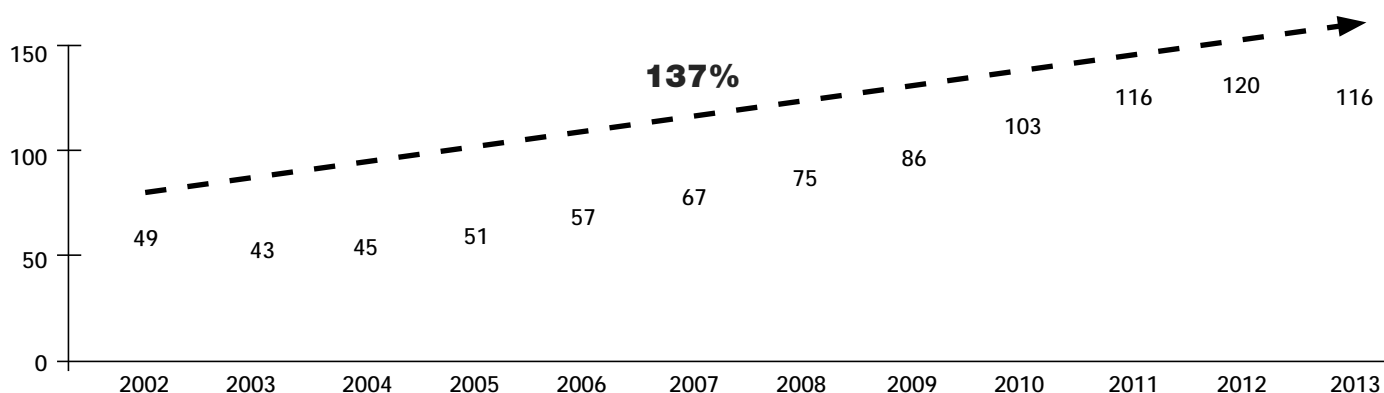
Fontes: ANAC; airfleets.net (jan/2013)



Oferta de assentos para atender à demanda crescente

O número de lugares em voos cresceu continuamente na última década

Capacidade ofertada em voos domésticos (ASK bilhões)*

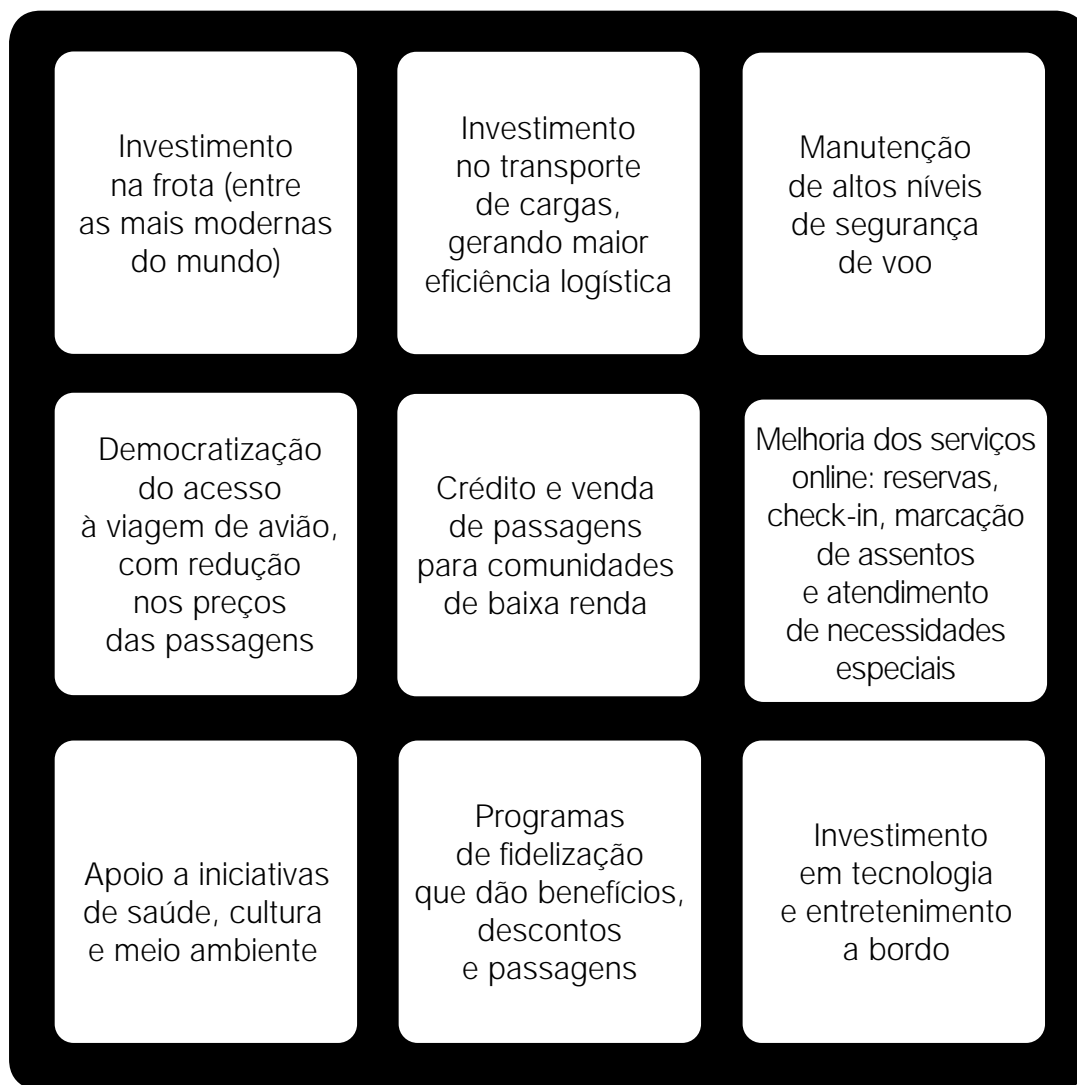


Fontes: ANAC

* Do inglês, Available Seat Kilometer, ou Assento Quilômetro Oferecido. A variável, que representa a oferta de transporte aéreo de passageiros, é obtida pela multiplicação da quantidade de assentos oferecidos pela quantidade de quilômetros voados



Comprometimento com o consumidor e com o país



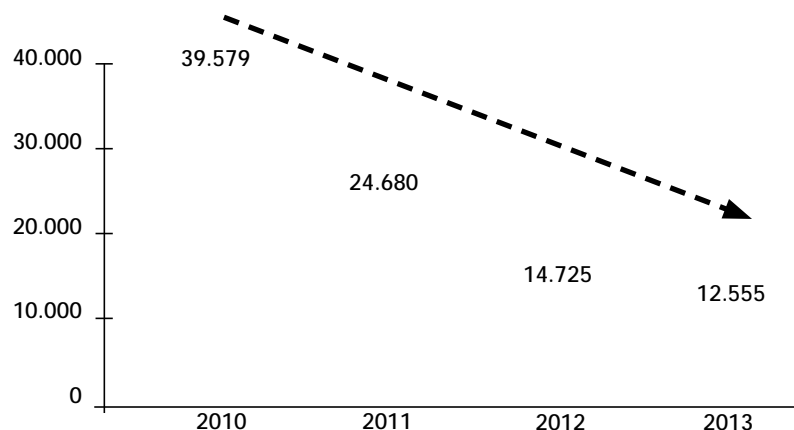


Passageiros mais satisfeitos

O respeito ao consumidor é ponto de atenção constante das companhias aéreas

Número de manifestações* de passageiros

Desde 2010, o número de manifestações de passageiros baixou mais de **68%****



* Críticas, reclamações, dúvidas e elogios

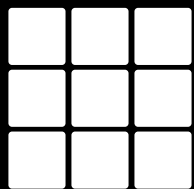
** Relatório da ouvidoria da ANAC

Setores que mais respeitam o direito do consumidor

[1 é que menos respeita e 15 é que mais respeita]

15	Cosméticos
14	Alimentos e bebidas
13	Automobilístico
12	Seguros
11	Aviação civil
10	Ônibus interestaduais
9	Energia elétrica
8	Plano de saúde
7	Telefonia fixa
6	Eletro eletrônico
5	Banda larga
4	Cartões de crédito
3	TV por assinatura
2	Telefonia móvel
1	Bancos

Fonte: Instituto Ibero-Americano de Relacionamento com Cliente (abr/2013)



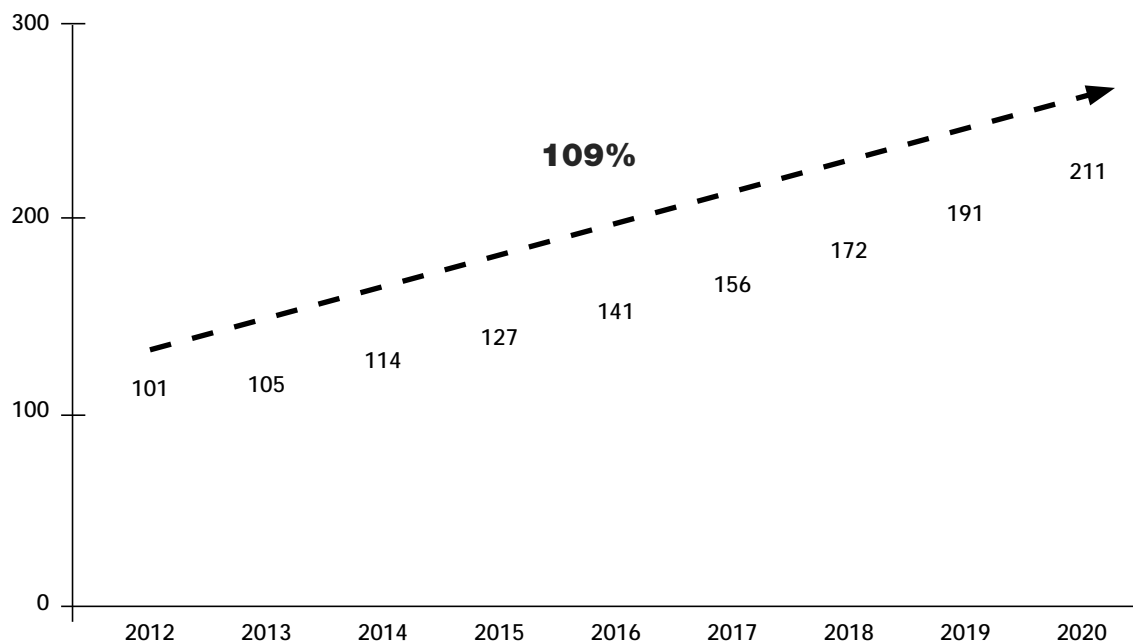
Perspectivas para o setor aéreo no Brasil



Potencial de crescimento

A projeção é que o transporte de passageiros cresça 109% e o de carga 58% até 2020

Potencial de passageiros transportados no Brasil (doméstico e internacional, em milhões)



Exportações +
importações
via aérea (US\$ bi)

Ano	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Exportações + importações via aérea (US\$ bi)	50	51	54	57	61	66	72	76	81

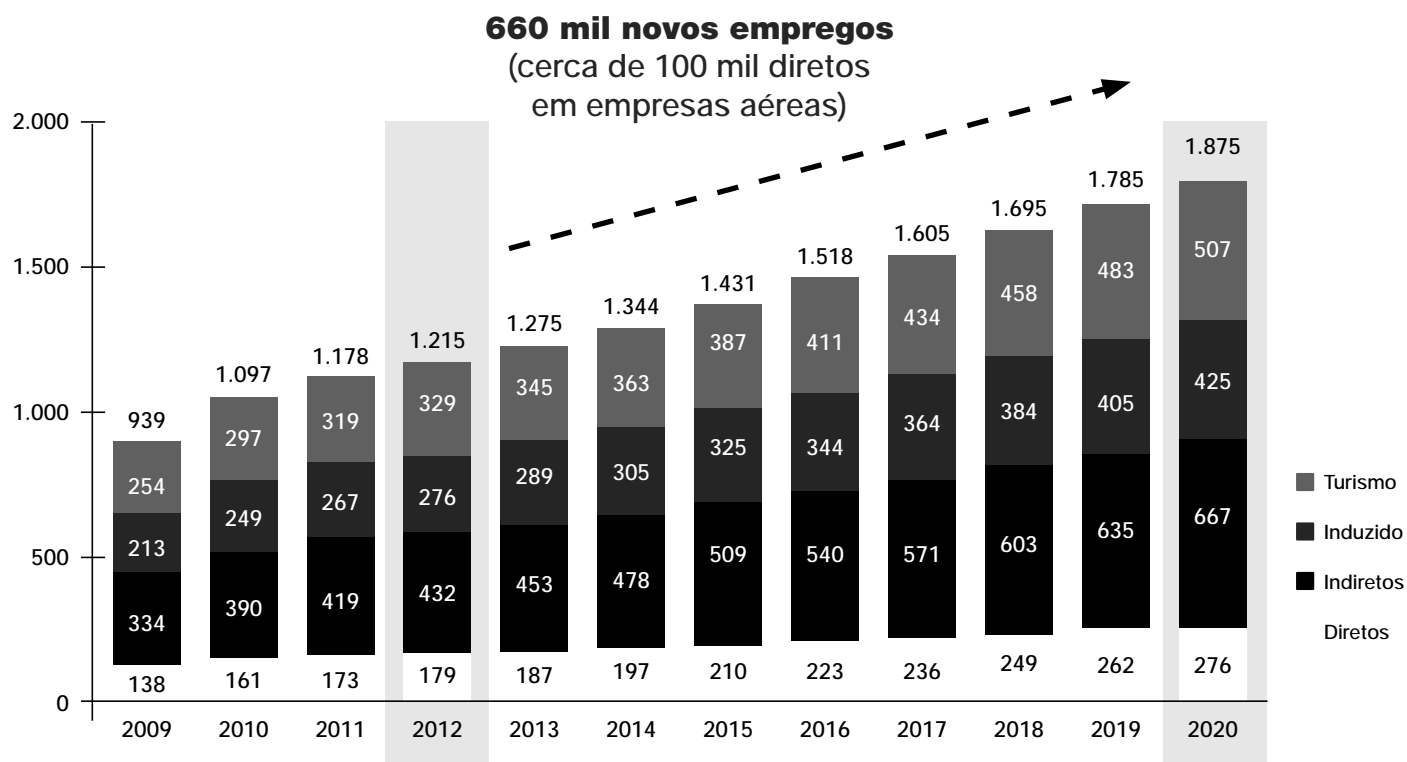
Fonte: Estimativa Bain & Co



Geração de empregos

O crescimento projetado do setor aéreo tem potencial para gerar 660 mil novos empregos

Número de empregados do setor aéreo no Brasil (mil)



Fonte: RAIS; ANAC; Estudo Oxford-IATA; Estimativa Bain & Co

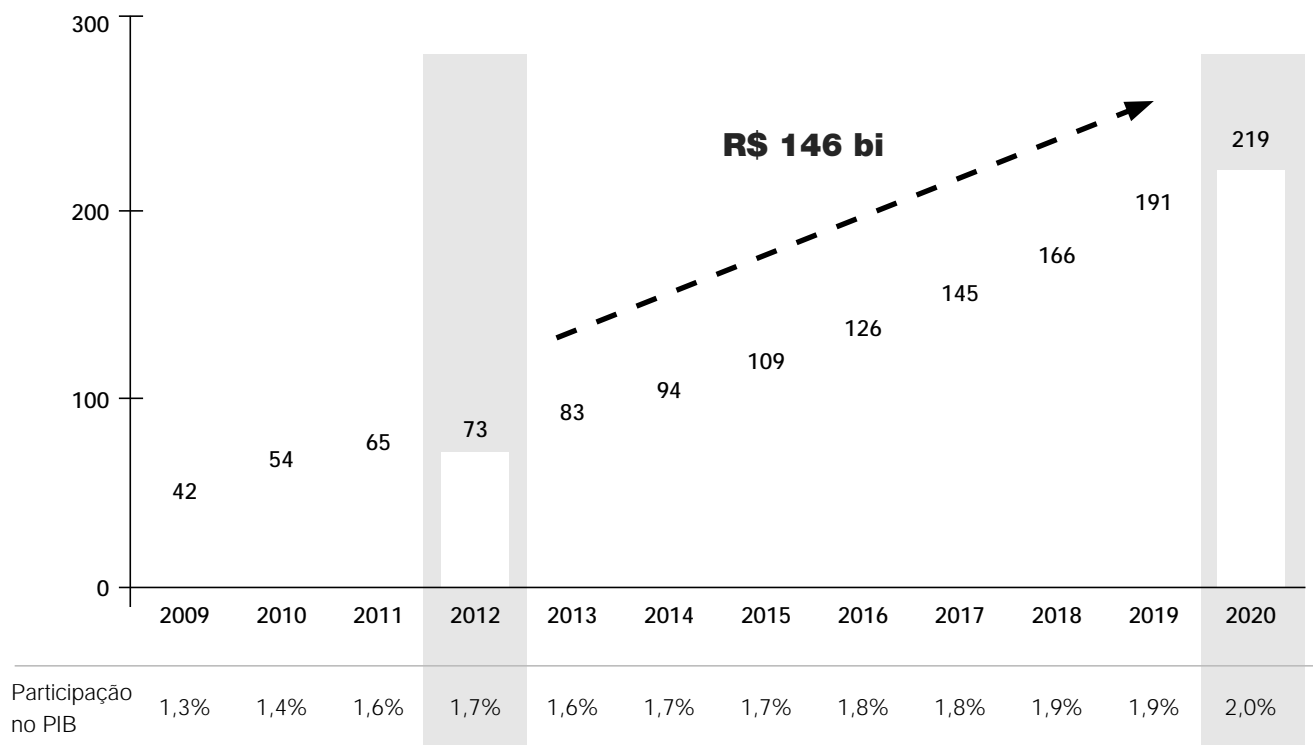


Contribuição ao PIB

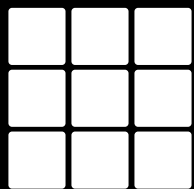
Até 2020, o setor aéreo brasileiro deve adicionar R\$ 146 bi ao produto interno bruto do país

Valor adicionado ao PIB diretamente pelo setor aéreo
(em R\$ bi nominais)

A cada 1% de aumento no PIB, o setor aéreo cresce 2,5%



Fonte: Estimativa Bain & Co



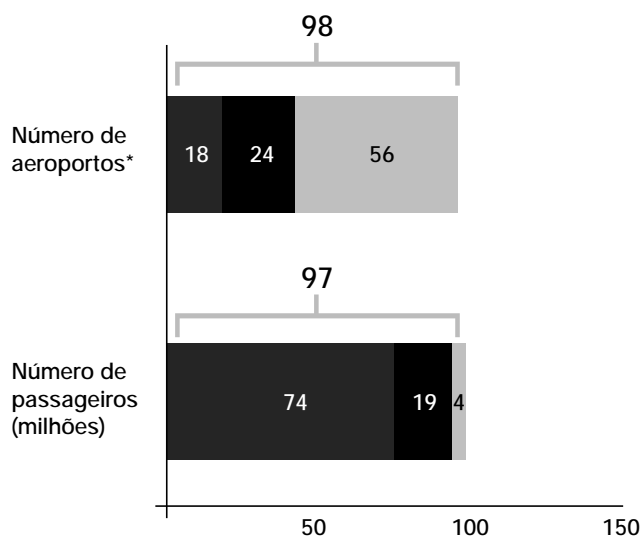
Obstáculos ao desenvolvimento



Má distribuição geográfica

O transporte aéreo de passageiros está concentrado em poucas regiões atualmente

Transporte aéreo por meso-região IBGE (2012)



■ Regiões com mais de 5 milhões de passageiros

■ Regiões com 1 a 5 milhões de passageiros

■ Regiões com até 1 milhão de passageiros

■ Regiões sem aeroporto

Fonte: IBGE, Infraero, Anac, Daesp, Bain & Co

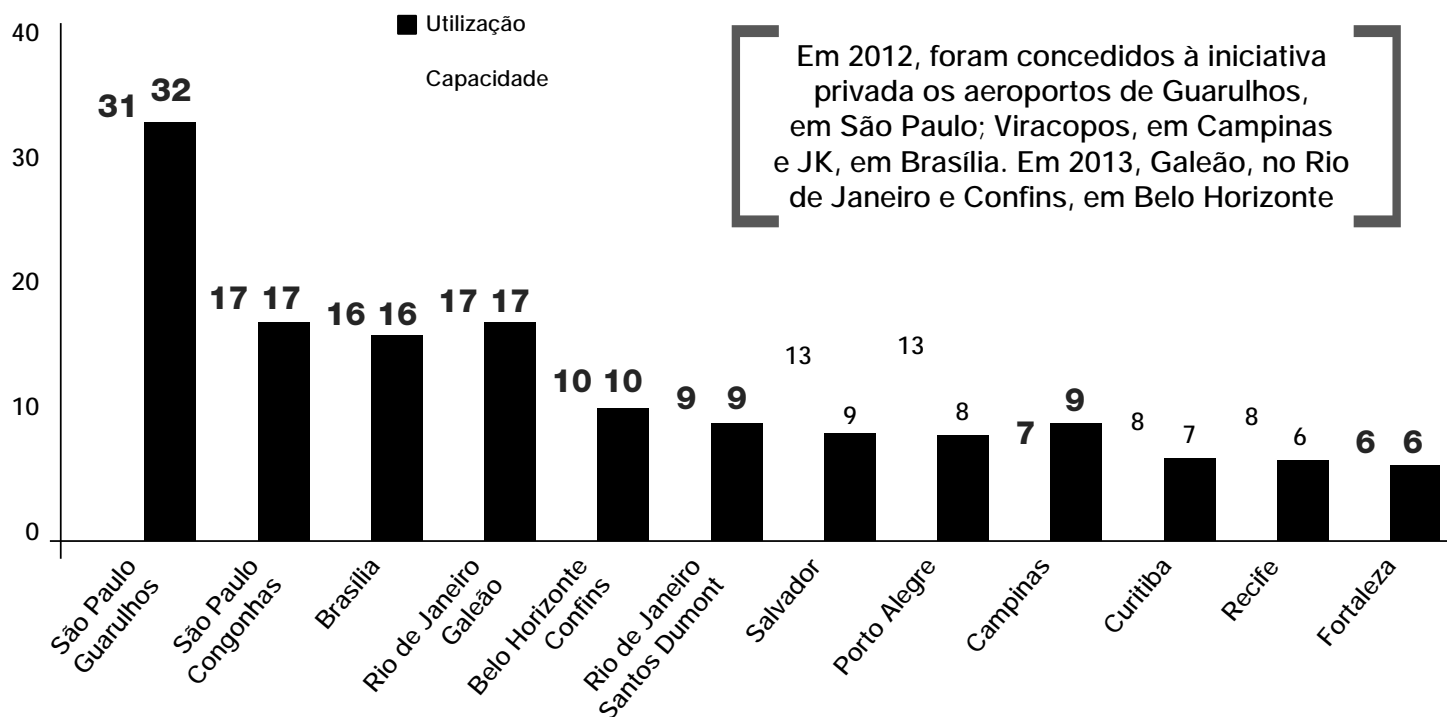
* Aeroportos administrados pela Infraero e pelo DAESP



Sobrecarga dos aeroportos

Dos doze maiores aeroportos do país, oito já estão com utilização igual ou acima da capacidade reportada

Capacidade reportada vs. utilização nos principais aeroportos brasileiros (em milhões de passageiros)



Fontes: Infraero; concessionárias

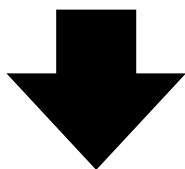


Problemas de infraestrutura

A situação de aeroportos como o de Rio Branco exemplifica como a infraestrutura deficiente prejudica o setor

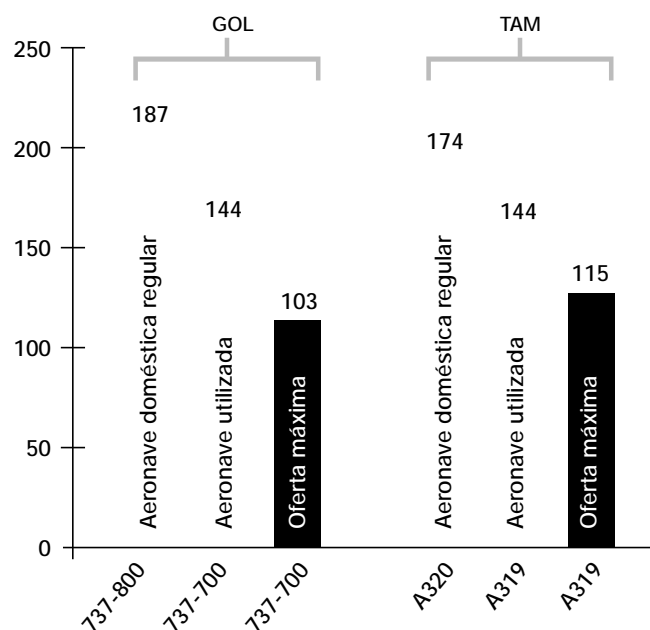
Aeroporto de Rio Branco:

- » A pista tem problemas como rachaduras, depressões e buracos
- » As empresas aéreas precisam voar para a cidade com suas menores aeronaves, e com oferta reduzida de assentos



Este custo acaba impactando o valor da passagem aérea

Assentos oferecidos em voos Brasília-Rio Branco





Altos custos operacionais

O preço e a tributação do combustível representam grandes gargalos

Precificação QAV*

O combustível responde por até 40%** dos custos de uma empresa aérea
Qualquer diferença no preço final do QAV tem grande impacto na operação

ICMS
sobre QAV

Atualmente, o ICMS varia de 4% a 25% nos principais aeroportos

Como resultado das diferentes alíquotas, é prática comum nas empresas planejar a malha para abastecer no ponto de menor ICMS

As consequências dessa prática são prejudiciais a todos:

- » **Meio ambiente:** o maior consumo de combustível aumenta a emissão de gases poluentes
- » **Empresas aéreas:** ineficiências operacionais
- » **Governos estaduais:** a “guerra fiscal” reduz a arrecadação dos estados onde o ICMS é maior
- » **Passageiros:** a passagem fica mais cara

* Querosene de aviação

** Dados públicos da Gol (jan-set/2012)



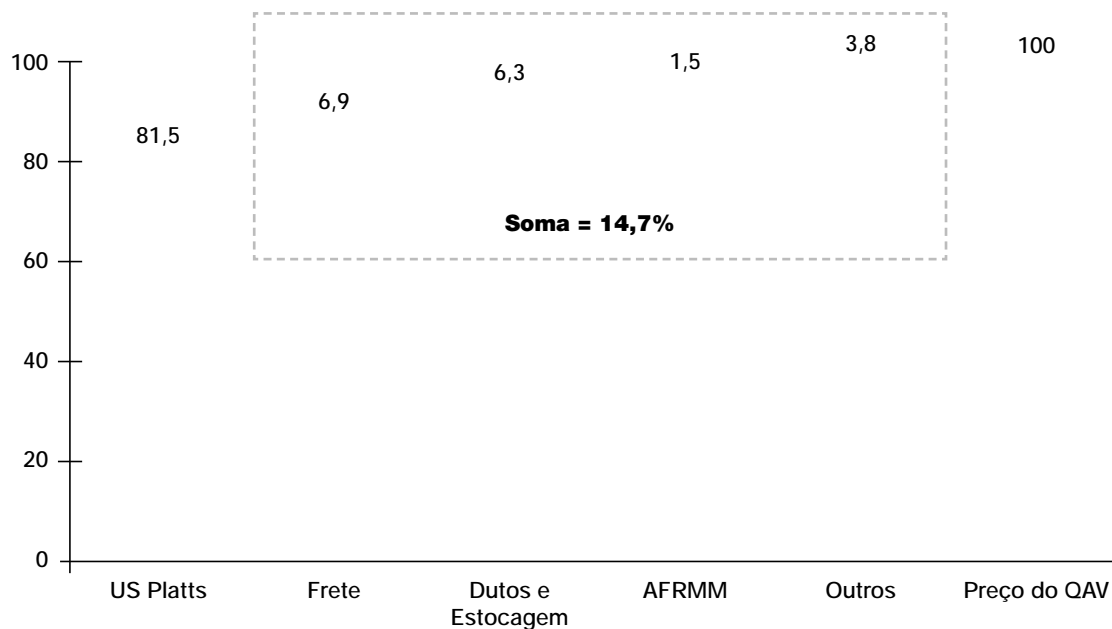
Custo do combustível

A fórmula de precificação e os tributos encarecem o insumo para a aviação doméstica e prejudicam a competitividade das companhias

Mesmo tendo aproximadamente 75% do volume produzido no Brasil, o QAV é precificado pela paridade de importação

Estimativa da composição do preço do QAV no Brasil

(em % do preço, média de 2009)



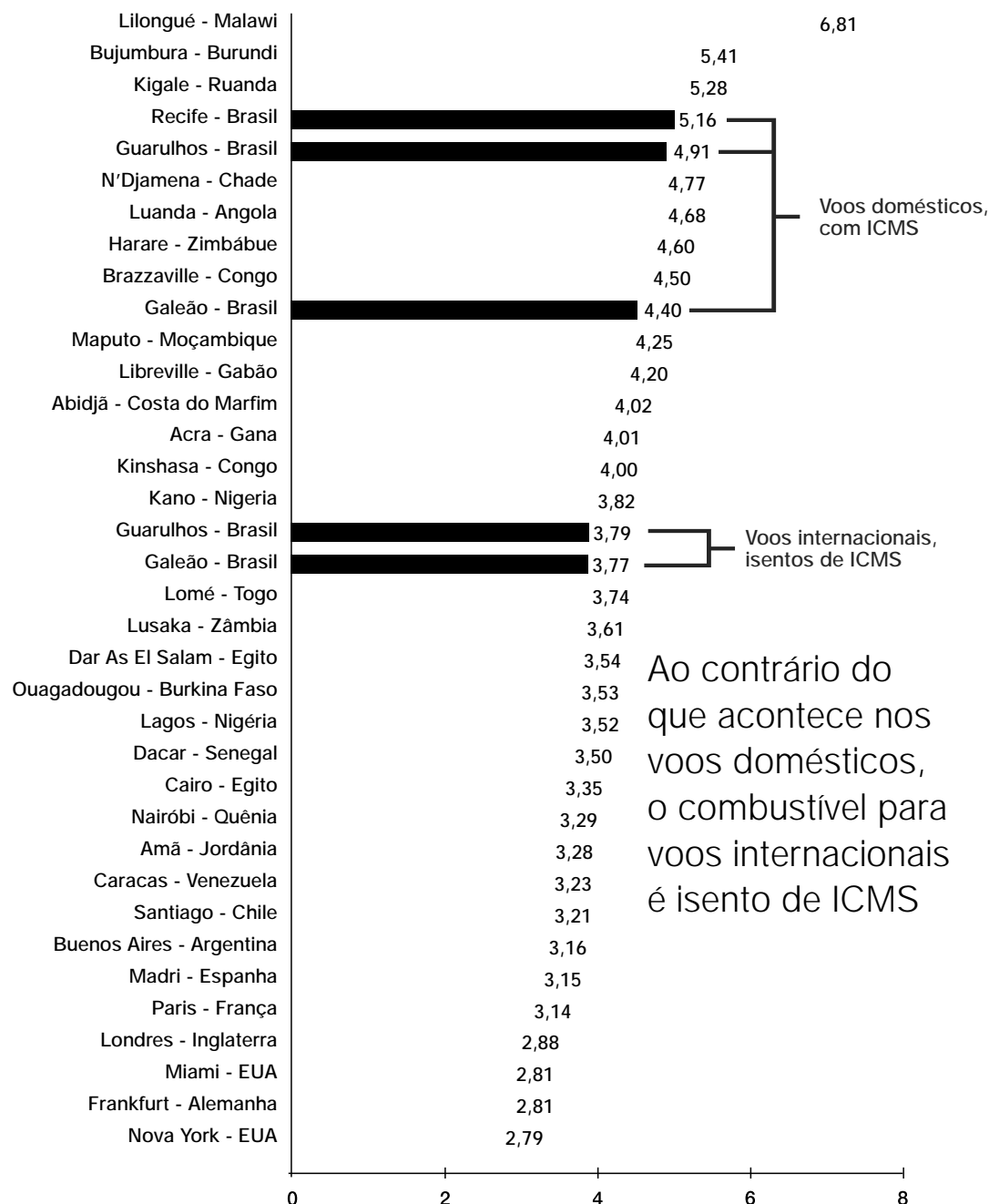
Fontes: ANP; IATA



Custo do combustível

O combustível de aviação no Brasil é um dos mais caros do mundo

Preço do combustível de aviação (em US\$ por galão, em abril de 2013)



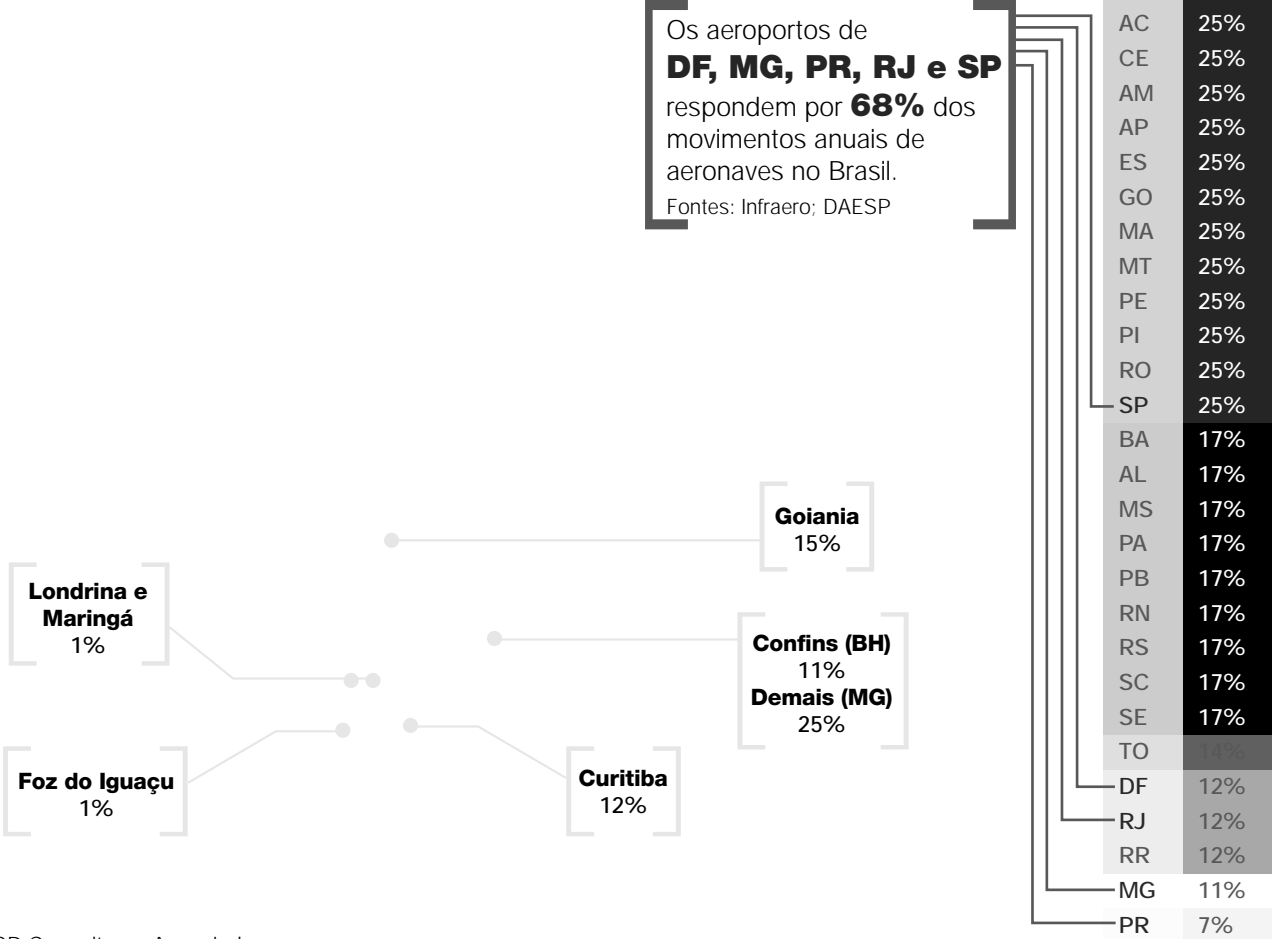
Ao contrário do que acontece nos voos domésticos, o combustível para voos internacionais é isento de ICMS

Fontes: ANP; IATA



ICMS sobre o QAV nos estados brasileiros

As diferentes alíquotas praticadas nos estados brasileiros acabam moldando a malha aérea



Fontes: CP Consultores Associados

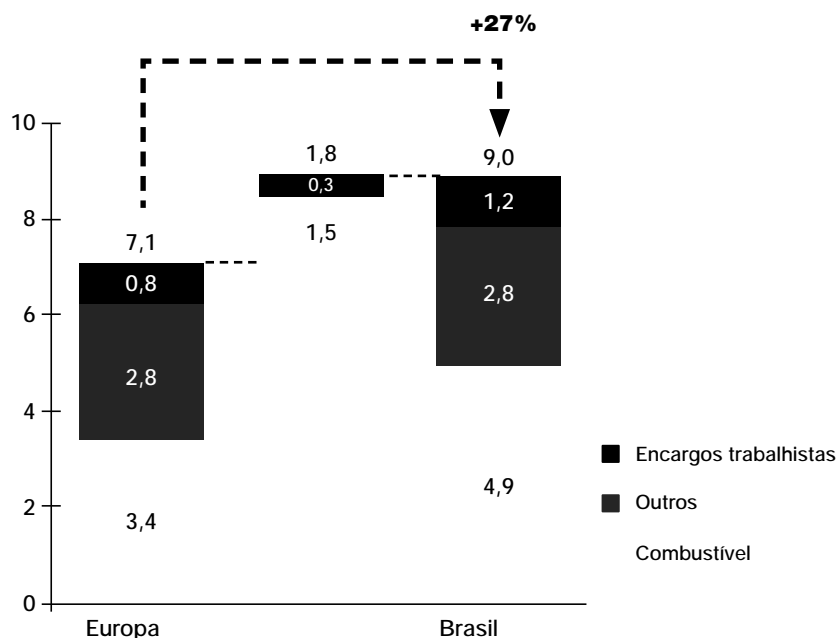
* Aeroportos onde são praticadas alíquotas diferentes do restante do estado



Restrição do mercado por custos elevados

Se a empresa aérea europeia mais competitiva operasse no Brasil, seu custo seria 27% mais alto

**Custo por assento
por quilômetro voado**
(centavos de real, 2011)



Principais
desvantagens de
custos no Brasil

ENCARGOS
TRABALHISTAS

41%

maiores que
na Europa

Antes da inclusão do
setor aéreo no Plano
Brasil Maior, estes
encargos eram 45%
maiores que na Europa

COMBUSTÍVEL

44%

mais caro que
na Europa

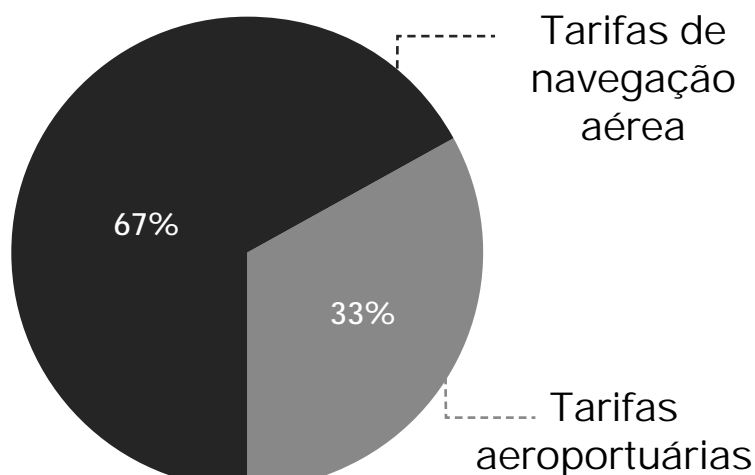
Fontes: relatórios anuais e dados internos das companhias aéreas; análise Bain & Co



Tarifas

As tarifas aeroportuárias e aeronáuticas correspondem a 6% do custo total das companhias aéreas

Composição tarifária (Voos domésticos)



- Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios à Navegação Aérea em Rota (TAN)
- Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aproximação (TAT APP)
- Tarifa de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio à Navegação Aérea em Área de Controle de Aeródromo (TAT ADR)

- Tarifa de Pouso
- Tarifa de Permanência no Pátio de Manobras (TPM)
- Tarifa de Permanência na Área de Estadia (TPE)
- Tarifa de Armazenagem
- Tarifa de Capatazia

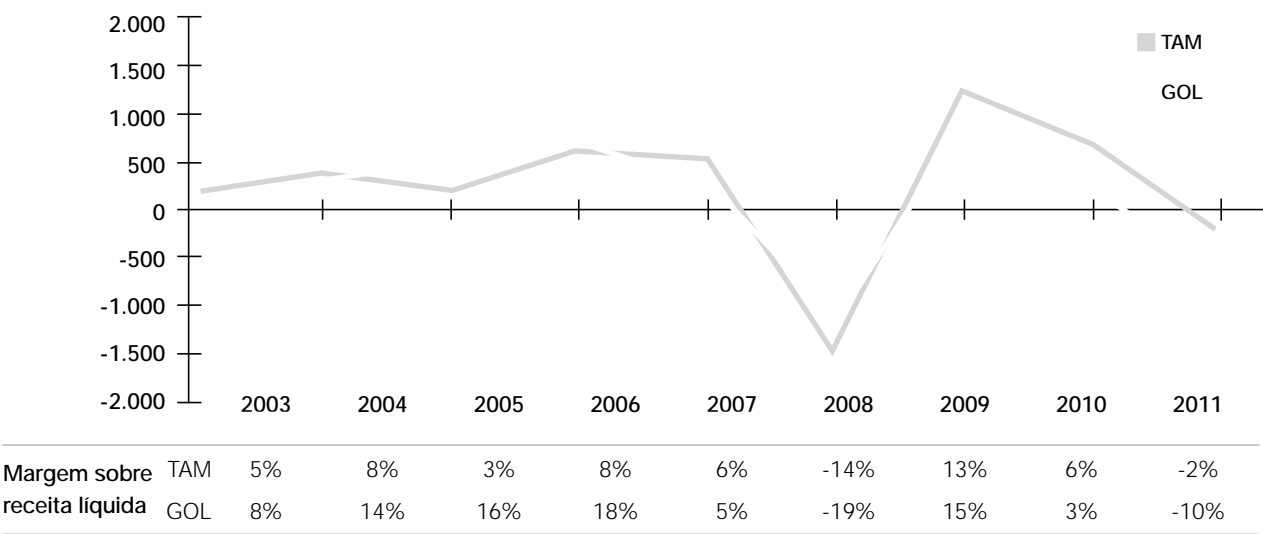
* Além dessas, existem ainda duas outras tarifas aeroportuárias que impactam o preço final do bilhete aéreo: a Tarifa de Embarque (paga pelo passageiro) e a Tarifa de Conexão (criada em 2012 para os aeroportos concessionados e ampliada em 2013 para todos os aeroportos públicos), cuja obrigação pelo pagamento, atualmente definida para as companhias, está sendo discutida na Justiça.
Fonte: ANAC



Resultado financeiro

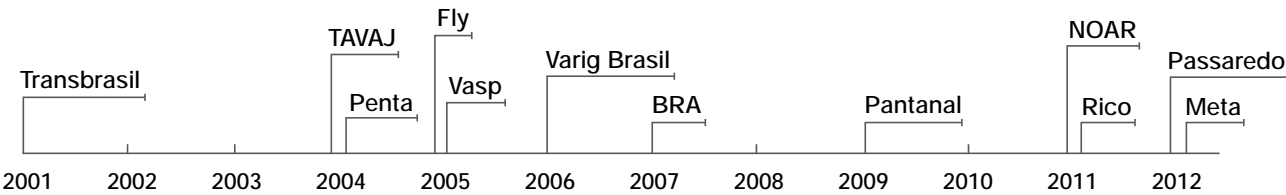
Apesar do crescimento do setor, o desempenho financeiro das empresas aéreas é modesto e muito volátil

Lucro líquido histórico TAM e GOL (em R\$ mi)



Fonte: CVM

Empresas aéreas nacionais que encerraram operações ou entraram em recuperação judicial





Questões regulatórias

Temas relevantes para o setor aéreo ainda em aberto

Jornada de
trabalho dos
aeronautas

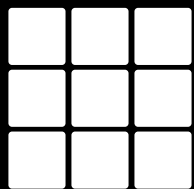
A jornada de trabalho de tripulações no Brasil está entre as mais baixas do mundo, gerando maiores custos, ineficiência e desvantagem às empresas aéreas brasileiras na concorrência internacional

Participação de
capital estrangeiro

O teto atual de 20% de capital estrangeiro permitido nas empresas aéreas limita a capacidade de investimento do setor

Política de céus
abertos

Possível aumento dos direitos concedidos a empresas aéreas estrangeiras para atuação no Brasil. Antes, no entanto, a indústria precisa de infraestrutura adequada, custo competitivo e mercados externos igualmente atrativos também abertos às empresas brasileiras



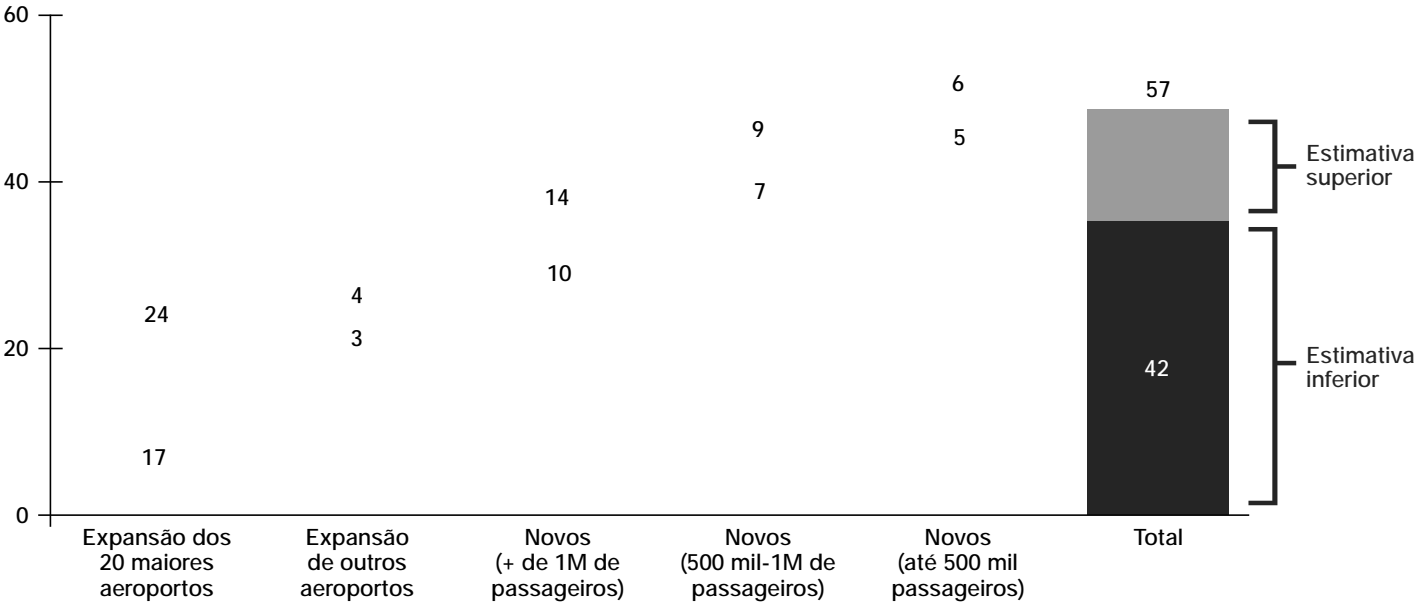
O que precisa
ser feito



Investimentos na infraestrutura aeroportuária

O crescimento do setor aéreo deverá demandar entre R\$ 42 bi e R\$ 57 bi em investimentos na infraestrutura aeroportuária até 2020

Necessidade de investimento em infraestrutura aeroportuária (em R\$ bi)



Número de novos aeroportos	15	23	33	71
----------------------------	----	----	----	----

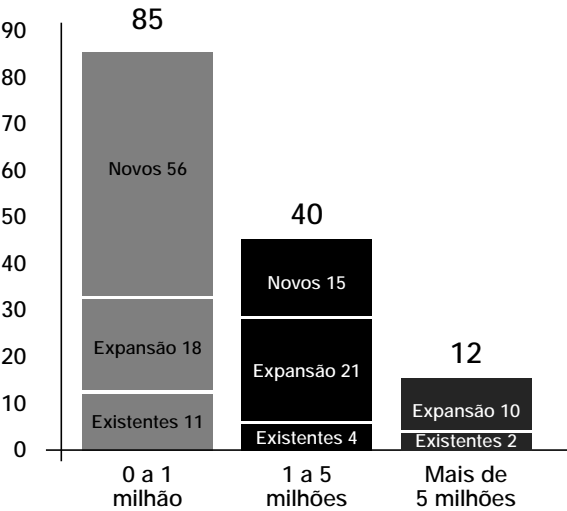
Fontes: Estimativa Bain & Co baseada em dados do BNDES e da Infraero



Expansão e construção

O desenvolvimento econômico e a ascensão de novas regiões são oportunidades para construir ou reativar 71 aeroportos – e expandir 49

Necessidade de aeroportos por fluxo de passageiros



- Regiões com mais de 5 milhões de passageiros
- Regiões com 1 a 5 milhões de passageiros
- Regiões com até 1 milhão de passageiros

Fonte: Estimativa Bain & Co



Construção e reativação de aeroportos

Há oportunidades identificadas em quase todos os estados

UF	Região	Principal Município
AL	Sertão Alagoano	Delmiro Gouveia
AL	Agreste Alagoano	Arapiraca
AM	Norte Amazonense	São Gabriel da Cachoeira
AM	Sul Amazonense	Manicoré
AP	Norte do Amapá	Oiapoque
BA	Extremo Oeste Baiano	Barreiras
BA	Centro Norte Baiano	Feira de Santana
BA	Nordeste Baiano	Alagoinhas
BA	Centro Sul Baiano	Vitória da Conquista
CE	Noroeste Cearense	Sobral
CE	Norte Cearense	Itapipoca
CE	Sertões Cearenses	Quixadá
CE	Jaguaribe	Russas
CE	Centro-Sul Cearense	Iguatu
ES	Noroeste Espírito-santense	Colatina
ES	Litoral Norte Espírito-santense	Linhares
ES	Sul Espírito-santense	Cachoeiro de Itapemirim
GO	Noroeste Goiano	Goiás
GO	Norte Goiano	Niquelândia
GO	Leste Goiano	Luziânia
GO	Sul Goiano	Rio Verde
MA	Centro Maranhense	Bacabal
MA	Leste Maranhense	Timon
MA	Sul Maranhense	Balsas
MG	Noroeste de Minas	Paracatu
MG	Jequitinhonha	Diamantina
MG	Vale do Mucuri	Teófilo Otoni
MG	Central Mineira	Curvelo
MG	Vale do Rio Doce	Governador Valadares
MG	Oeste de Minas	Divinópolis
MG	Sul/Sudoeste de Minas	Poços de Caldas
MG	Campo das Vertentes	Barbacena
MG	Zona da Mata	Juiz de Fora
MS	Leste de Mato Grosso do Sul	Três Lagoas
MT	Norte Mato-grossense	Sinop

MT	Nordeste Mato-grossense	Barra do Garças
MT	Sudeste Mato-grossense	Tangará da Serra
MT	Sudeste Mato-grossense	Rondonópolis
PA	Marajó	Breves
PA	Nordeste Paraense	Abaetetuba
PB	Sertão Paraibano	Patos
PB	Borborema	Monteiro
PE	Sertão Pernambucano	Serra Talhada
PE	Agreste Pernambucano	Caruaru
PE	Mata Pernambucana	Vitória de Santo Antão
PI	Sudoeste Piauiense	Florianópolis
PI	Sudeste Piauiense	Picos
PR	Noroeste Paranaense	Umuarama
PR	Centro Ocidental Paranaense	Campo Mourão
PR	Norte Pioneiro Paranaense	Cornélio Procopio
PR	Centro Oriental Paranaense	Ponta Grossa
PR	Sudoeste Paranaense	Francisco Beltrão
PR	Centro-Sul Paranaense	Guarapuava
PR	Sudeste Paranaense	Irati
RJ	Noroeste Fluminense	Itaperuna
RJ	Centro Fluminense	Nova Friburgo
RJ	Baixadas	Cabo Frio
RJ	Sul Fluminense	Volta Redonda
RN	Oeste Potiguar	Mossoró
RN	Central Potiguar	Caicó
RN	Agreste Potiguar	Santa Cruz
RO	Leste Rondoniense	Ji-Paraná
RR	Sul de Roraima	Rorainópolis
RS	Nordeste Rio-grandense	Caxias do Sul
RS	Centro Ocidental Rio-grandense	Santa Maria
RS	Centro Oriental Rio-grandense	Santa Cruz do Sul
SC	Serrana	Lages
SE	Sertão Sergipano	Nossa Senhora da Glória
SE	Agreste Sergipano	Lagarto
SP	Itapetininga	Itapetininga
TO	Ocidental do Tocantins	Araguaina

Fontes: Estimativa Bain & Co



Expansão de aeroportos e controle de tráfego aéreo

Para ampliar as praças de maneira responsável,
é preciso investir no controle de tráfego aéreo
e na revisão das rotas e dos procedimentos de voo

Investimento
na ampliação e
construção de
novos aeroportos

A ampliação e construção de novos aeroportos pressupõe a necessidade de aumentar a capacidade dos aeroportos já existentes, para que praças já congestionadas, como São Paulo, possam absorver um número maior de voos

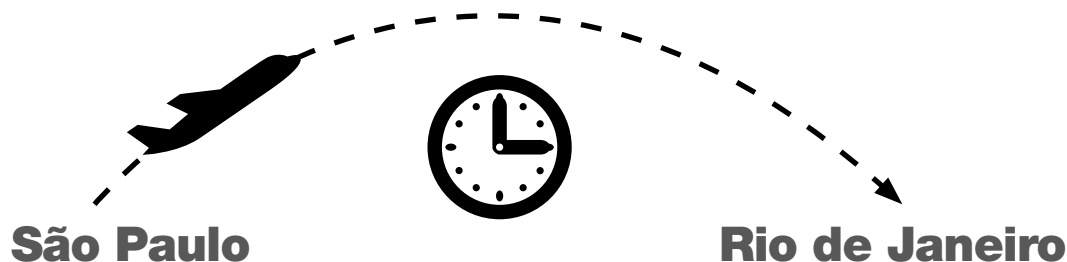
Revisão das rotas e
dos procedimentos
de controle de
tráfego aéreo

É preciso alterar as rotas e os procedimentos de controle de tráfego para reduzir o tempo médio de voo, diminuindo custos e favorecendo o crescimento do mercado – além de viabilizar que aeroportos saturados, como os de São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, possam receber mais voos

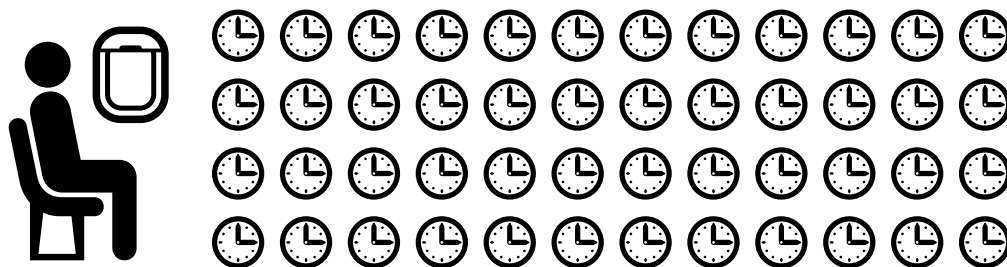


O impacto no tempo

Medidas para melhorar o controle do tráfego aéreo e otimizar os procedimentos de voo se traduzem em ganhos de tempo para os passageiros



Uma ponte aérea poderia ser feita em **30-35 minutos**, mas hoje leva até uma hora devido à saturação do tráfego



Para um passageiro que viaja duas vezes por semana, essa demora corresponde a **56 horas** perdidas em um ano

Outros fatores que afetam o tempo total das viagens de avião, especialmente na ponte aérea:

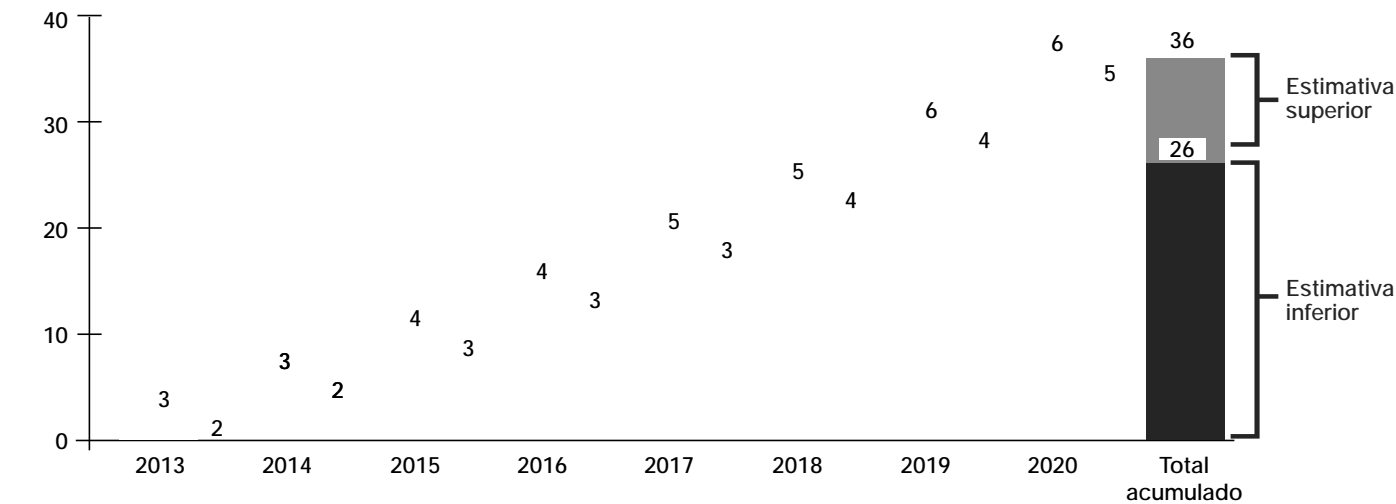
- » Devolução de bagagem que depende da capacidade do sistema de esteiras e do tráfego de solo em aeroportos congestionados;
- » Tempo de espera por um táxi em Congonhas ou Santos Dumont;
- » Trânsito congestionado no acesso aos aeroportos nos horários de maior fluxo de passageiros do transporte aéreo;
- » Inexistência de ligação dos aeroportos centrais com os sistemas de trens urbanos e metropolitanos.



Investimentos em aeronaves

Para que o setor atinja seu potencial, as empresas aéreas terão de investir entre R\$ 26 bi e R\$ 36 bi até 2020 em aeronaves

Necessidade de investimentos em aeronaves (em R\$ bi)



Número de novas aeronaves	36	44	60	63	69	77	85	94	526
---------------------------	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Nota: estimativa do valor médio da aeronave baseado nos demonstrativos financeiros das empresas brasileiras de capital aberto
Fonte: Estimativa Bain & Co



Potencial para 2020*

O comprometimento e os investimentos para a solução dos problemas do setor deverão levar o transporte aéreo brasileiro a um novo patamar

	2012		2020
Passageiros	101 milhões	110 milhões →	211 milhões
Aeroportos	96	71 aeroportos →	167
Rotas domésticas diretas	479	316 rotas →	795
Funcionários	1,2 milhão	660 mil empregos →	1,9 milhão
Frota	450 aviões*	526 aviões** →	976 aviões**
Investimentos			
Privado: R\$ 26-36 bi		Público: R\$ 42-57 bi	

* Valores e quantidades aproximados ** Frota ABEAR
 Fonte: Bain & Co; Infraero; Daesp; ANAC; IATA; HOTRAN



Esforços combinados

Para avançar conforme o potencial, o setor aéreo precisa do trabalho conjunto do governo e da iniciativa privada

Governo

- » **Infraestrutura:** viabilizar investimentos em ampliação, manutenção e construção de aeroportos, controle de tráfego aéreo e desenvolvimento de novas rotas aéreas
- » **Custos:**
 - Equalização do ICMS entre os estados em 4%
 - Abrir diálogo junto à Petrobras para revisão da fórmula de precificação do QAV
- » **Regulação:** garantir marco regulatório

Iniciativa privada

- » **Investimentos:** garantir investimento na nova frota necessária para atender ao crescimento da demanda
- » **Eficiência:** ganho constante de eficiência nas operações – que resulte em passagens aéreas mais acessíveis
- » **Qualidade e segurança:** continuar buscando melhorias no serviço ao usuário
- » **Ampliação da malha aérea:** mais destinos, mais voos
- » **Sustentabilidade**
- » **Atenção ao consumidor**



Análise da COPPE/UFRJ

Desde o início das medidas de liberalização do transporte aéreo no Brasil, as empresas aéreas nacionais têm sempre reagido de forma positiva e construtiva às políticas governamentais.

Neste clima de mercado livre e competitivo, conforme demonstrado neste estudo, as empresas aéreas ampliaram a oferta e diversificaram os seus serviços regulares, procurando atender ao vertiginoso crescimento da demanda e trazendo uma contínua redução nos preços das passagens. Assim, contribuem em larga escala para o desenvolvimento do setor e para a inclusão do transporte aéreo na pauta da emergente classe média brasileira.

O presente estudo permite verificar que, mesmo em períodos em que não se observa no setor de transporte aéreo resultados financeiros positivos, houve uma forte ampliação na capacidade de transporte aéreo compatível com os patamares da demanda. Além disso, os ganhos de economia de escala alcançados pelas sociedades empresárias são repassados às tarifas aéreas.

Assim, as políticas de governo e a ação das empresas aéreas nacionais levaram a um elevado crescimento setorial, que resultou no uso intensivo da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica dos principais centros econômicos do país, ocupando plenamente – e por vezes ultrapassando – o limite da capacidade existente nos seus maiores aeroportos.



Naturalmente, a conjunção de uma economia vibrante e da rápida expansão da demanda e da oferta de transporte aéreo conduziu a alguns gargalos, que podem comprometer a evolução deste setor essencial para o desenvolvimento social e econômico brasileiro. O que pode levar a sadia competição para uma esteira predatória pela impossibilidade de expansão da oferta nas suas principais praças.

É evidente que se trata de uma agenda ampla e ambiciosa, mas que necessita de atenção urgente para se evitar um descompasso entre o momento auspicioso do Brasil e a evolução da sua Aviação Comercial. Não podemos ficar inertes e deixar o transporte aéreo brasileiro à sua própria sorte.

Este estudo apresenta uma discussão sobre vários aspectos fundamentais, que precisam ser debatidos e equacionados para que o Brasil continue avançando no setor de transporte aéreo.

Não se conseguirá construir um transporte aéreo comercial sólido no Brasil sem empresas nacionais economicamente saudáveis e com efetiva participação no mercado doméstico e internacional. Isto dependerá de políticas públicas elaboradas, discutidas e aprovadas de forma consistente, coerente e transparente – e considerando como premissa em suas concepções a promoção da estabilidade jurídica e da previsibilidade mercadológica, utilizando sempre como base as melhores práticas internacionais adotadas na aviação civil.

Professor Doutor Elton Fernandes



www.abear.com.br