

# VISÃO SETORIAL

## SISTEMA AEROPORTUÁRIO NACIONAL

Análise do resultado das movimentações de passageiros e aeronaves dos aeroportos da INFRAERO –95% do tráfego total

### I – CONSIDERAÇÕES SOBRE MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS (EMB.+DESEM) (INT+DOM) NOS AEROPORTOS NACIONAIS – INFRAERO - ATÉ 3T2012

A partir dos dados relativos à movimentação de passageiros (emb+desem / int+dom) e aeronaves nos aeroportos da rede INFRAERO, referentes ao mês de setembro de 2012, divulgados pela empresa, foi possível consolidar o desempenho dos segmentos doméstico e internacional do transporte aéreo no Brasil até o momento, além de permitir a elaboração de uma estimativa do tráfego total para o ano de 2012.

De acordo com os dados consolidados de passageiros (doméstico + internacional) **até setembro de 2012**, nos aeroportos da INFRAERO, constatamos **um crescimento de 7,95% do setor**, o que representa em números absolutos **aproximadamente 144 milhões de passageiros**, **10,6 milhões a mais que o mesmo período do ano de 2011**.

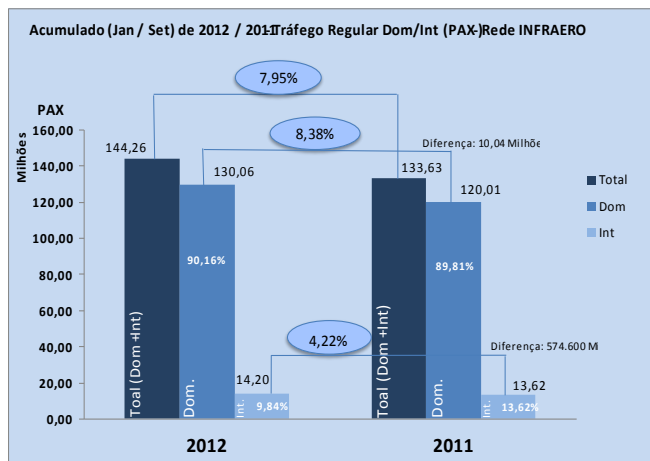


Figura 1 Crescimento do Tráfego Regular Nacional

Analisando estes 10,6 milhões de passageiros, verificamos que 10,04 milhões referem-se ao incremento no tráfego doméstico, e aproximadamente 575 mil ao segmento internacional, e que representam, especificamente em cada segmento, **um crescimento de 8,38% no tráfego doméstico e 4,22% no internacional, até setembro/2012**.

O crescimento do tráfego aéreo doméstico apresenta taxas de crescimento superiores ao tráfego internacional. Este fato tem acarretado uma pequena alteração no perfil do mercado e é decorrente principalmente do cenário econômico nacional e política de tarifas diferenciadas. Outro aspecto importante é que o **crescimento do tráfego aéreo internacional deve-se principalmente à expansão da PARA DISTRIBUIÇÃO AOS ASSOCIADOS DA ABEAR**

participação das empresas aéreas internacionais, dado que, em análises realizadas recentemente por esta Associação, a taxa de incremento do RPK das empresas nacionais, relativas ao segmento internacional, apresentou variação de apenas 0,12%, valor inferior a taxa de crescimento do segmento internacional.

Com base no agregado trimestral dos dados de passageiros e aeronaves, verifica-se que no período de julho a setembro o setor apresentou a menor taxa de crescimento anual, quando comparada com o crescimento ocorrido no primeiro e segundo trimestres. Contudo, em termos absolutos, no terceiro trimestre foi processado o maior quantitativo de passageiros do ano (50,63 milhões). Este cenário, em relação a 2011, mostra que **vem ocorrendo uma desaceleração do crescimento**, apesar das taxas continuarem a ser extremamente significativas e superiores aos valores do crescimento do transporte aéreo mundial, como pode ser observado no quadro a seguir.

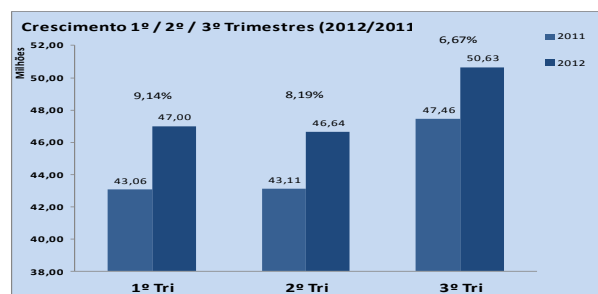


Figura 2- Taxas de Crescimento Trimestrais

Em relação ao crescimento mensal, observa-se que ao longo do ano de 2012, houve um crescimento mais elevado nos meses de janeiro e fevereiro (8,96% e 12,96%, respectivamente), uma desaceleração de março a maio (mar: 4,25%, abr: 2,72%, mai: 2,16%), uma alavancagem no mês de junho (16,40%) e uma acomodação a partir de julho (jul: 7,96%, ago: 6,25%, set: 6,19%), **tendendo a uma média anual de crescimento entre 7% e 8%.**

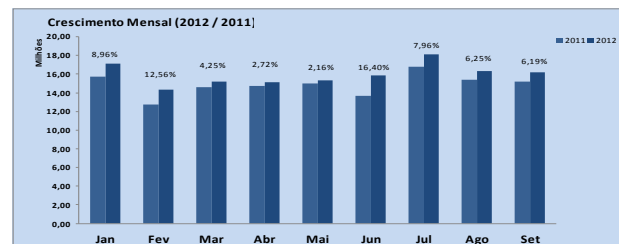


Figura 3 - Taxas de Crescimento Trimestrais

Este quadro reflete a política e sazonalidade da economia nacional, bem como as estratégias do mercado,

## ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS

principalmente no que concerne à tentativa de aumento do aproveitamento-LF pelas Empresas. Com base nos agregados mensais e trimestrais e no histórico da demanda por transporte aéreo, realizamos uma estimativa inicial que, **ao final de 2012, deveremos alcançar um volume total de passageiros (emb.+desem) (int+nac) da ordem de 192 milhões.** Esta estimativa representaria um crescimento médio da ordem de 15 Milhões de passageiros (emb.+desem) (int+dom), o qual se compara ao tráfego total de passageiros em diversos países, tais como: Peru, Venezuela, Bélgica, entre outros.

### Análise Segmentada do Mercado Por Aeroporto

Realizando uma análise específica para os diversos aeroportos nacionais, em relação à taxa de crescimento dos passageiros (emb.+desem) (int+dom) anual acumulada, cabe ressaltar o desempenho extremamente positivo dos aeroportos do Galeão (20,53%), Campinas (18,92%) e Confins (13,17%), além de Guarulhos (9,22%), dada as limitações existentes na sua infraestrutura.

As taxas de crescimento verificadas em VCP, GIG e CNF, considerando o porte destes aeroportos, possivelmente encontram-se entre aqueles com as maiores taxas de crescimento em termos mundiais.

Cabe ressaltar também que GRU e CGH tem apresentado taxas inferiores somente por questões de limitações regulatórias e de infraestrutura, como mencionado anteriormente.

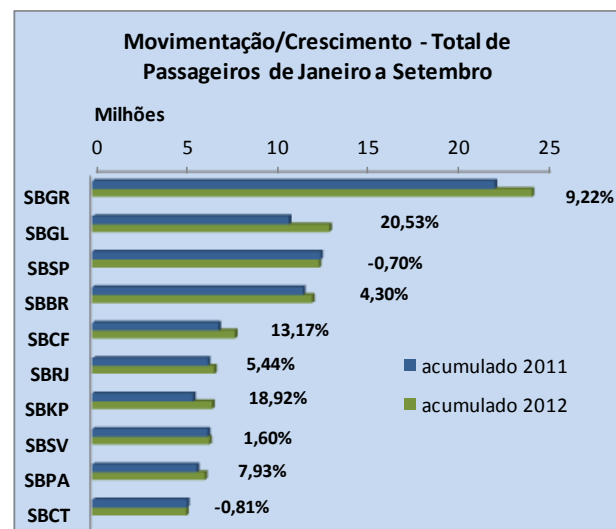


Figura 5 - Taxas de Crescimento Acumulada (JAN-SET2012/JAN-SET2011)

### Análise Segmentada do Mercado Por Aeroporto

#### • Segmento Doméstico

Tendo como base as taxas de crescimento e os valores absolutos registrados até setembro de 2012 em relação àqueles ocorridos em 2011, no mesmo período, verificamos que o aeroporto do Galeão, apesar de possuir a maior taxa de crescimento, em termos absolutos, teve um incremento no número de passageiros inferior a GRU. Contudo, o número de passageiros movimentados consolidam os aeroportos de GIG, VCP, GRU e REC como os principais aeroportos em termos de crescimento neste tipo de tráfego em 2012.

## PARA DISTRIBUIÇÃO AOS ASSOCIADOS DA ABEAR

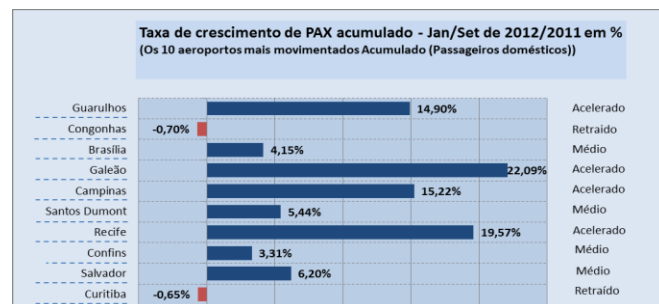


Figura 6 - Taxas de Crescimento Acumulada (JAN-SET2012-JAN-SET2011)

Aeroportos	Acumulado Jan-Set 2012	Acumulado Jan-Set 2011	Diferença	Representação
SBGR	15.668.080	13.635.799	2.032.281	28,61%
SBSP	12.495.414	12.583.371	-87.957	-1,24%
SBBR	11.809.806	11.338.887	470.919	6,63%
SBGL	9.840.877	8.060.576	1.780.301	25,06%
SBKP	7.518.681	6.525.631	993.050	13,98%
SBRJ	6.721.288	6.374.559	346.729	4,88%
SBRF	6.544.019	5.472.838	1.071.181	15,08%
SBCF	6.225.404	6.025.988	199.416	2,81%
SBSV	5.676.404	5.345.145	331.259	4,66%
SBCT	5.103.759	5.137.156	-33.397	-0,47%
10 Maiores	87.603.732	80.499.950	7.103.782	100,00%

Figura 4 - Taxas de Crescimento e Variação Absoluta de Passageiros

#### • Segmento Internacional

Os resultados obtidos até setembro mostram que o mercado internacional apresenta **uma tendência clara de descentralização**, principalmente em relação ao maior aeroporto do país, Guarulhos, o qual apresenta taxas de crescimento extremamente reduzidas neste segmento, cabendo aos aeroportos do Galeão, Porto Alegre, Confins, Brasília e Manaus absorverem este tipo de demanda. Contudo, quando analisamos os números absolutos, verificamos que em realidade **o Galeão tem sido responsável pela quase totalidade do crescimento deste tipo de tráfego, alcançando percentuais de mais de 75% de todo tráfego adicional deste período.**

Este tipo de fenômeno tem como uma de suas principais causas a limitação de capacidade de GRU. Caso este tipo de restrição não seja reduzido, pode-se inferir que este tipo de transferência de tráfego continuará ocorrendo, ou seja, haverá um aumento de ligações de aeroportos das capitais com os destinos finais internacionais.

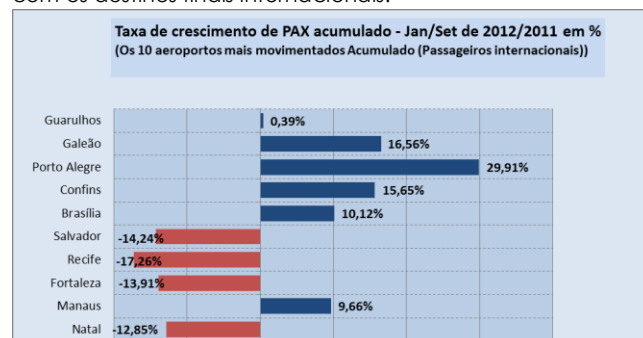


Figura 7 - Taxas de Crescimento Acumulada (JAN-SET2012-JAN-SET2011)

Aeroportos	Acumulado Jan-Set 2012	Acumulado Jan-Set 2011	Total	Representação
SBGR	8.570.960	8.537.775	33.185	5,58%
SBGL	3.224.133	2.766.125	458.008	76,96%
SBPA	535.285	412.045	123.240	20,71%
SBCF	349.750	302.419	47.331	7,95%
SBBR	311.498	282.860	28.638	4,81%
SBSV	235.511	274.632	-39.121	-6,57%
SBRF	157.599	190.472	-32.873	-5,52%
SBFZ	147.792	171.671	-23.879	-4,01%
SBEG	135.652	123.698	11.954	2,01%
SBNT	77.151	88.525	-11.374	-1,91%
10 Maiores	13.745.331	13.150.222	595.109	100,00%

Figura 8 - Taxas de Crescimento e Variação Absoluta de Passageiros

### Análise Regional – Movimentação de Passageiros no 3T2012

A análise regional, em relação a participação no mercado nacional, permite inferir que, no terceiro trimestre de 2012, houve um deslocamento dos passageiros da região Nordeste para o Sudeste, enquanto as demais regiões do Brasil mantiveram-se praticamente com a mesma participação na demanda por viagens aéreas.

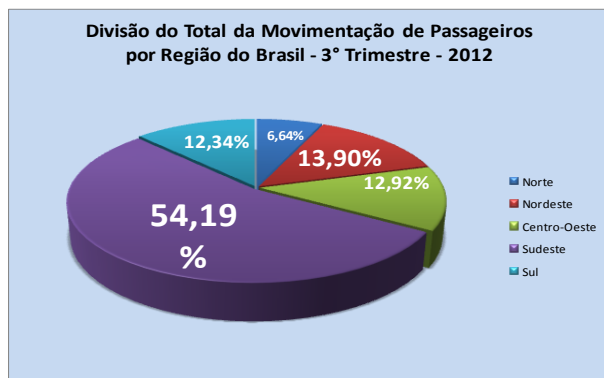


Figura 9: 3º trimestre de 2012

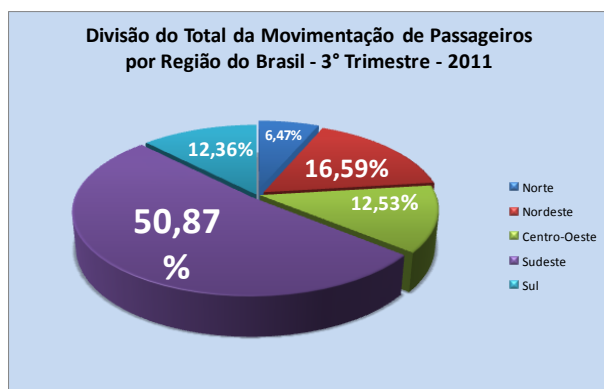


Figura 10: 3º trimestre de 2011

Com relação às taxas de crescimento, o gráfico a seguir indica que todas as regiões observaram crescimento no terceiro trimestre em relação aos mesmos meses de 2011. A região Sul apresentou menor crescimento, acompanhada pela região Norte, que também se posicionou razoavelmente abaixo do crescimento geral de 6,67% do país.

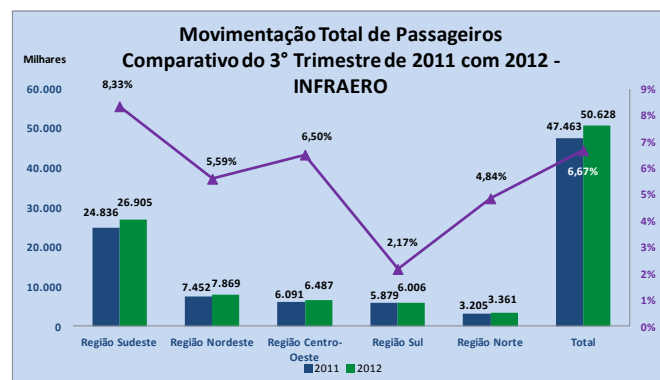


Figura 11: Movimentação de passageiros (embarque e desembarque) por região do Brasil

### II - CONSIDERAÇÕES SOBRE MOVIMENTAÇÃO DE AERONAVES NO 3T2012

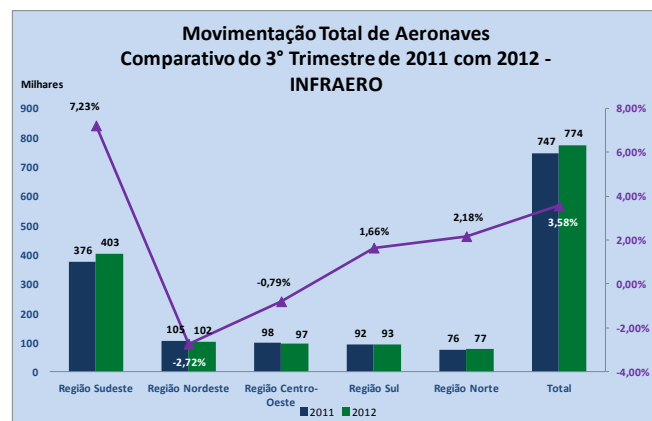


Figura 12: Movimentação de aeronaves (pousos e decolagens) por região do Brasil

O número de aeronaves movimentadas (pousos + decolagens) no terceiro trimestre de 2012 aumentou 3,58% sobre o mesmo período do ano anterior, acompanhando o aumento da demanda. Contrariando a evolução geral, as regiões Nordeste e Centro-Oeste tiveram seus movimentos reduzidos no período em tela, com retrações de 2,72% e 0,79%, respectivamente. Destaca-se a região Sudeste, com 7,23% de crescimento, enquanto as demais regiões não ultrapassaram 2,5%.

### III - Considerações Finais

Conforme mencionado anteriormente, tomando como base o volume de passageiros transportados até setembro de 2012 e o histórico da evolução de passageiros no transporte aéreo nacional, foi possível realizar uma estimativa **para o tráfego total de passageiros, embarcados e desembarcados, internacional e doméstico, para o ano de 2012 da ordem de 192 Milhões.**

Este número deverá colocar o Brasil como um dos 6 ( seis ) maiores países em termos de transporte aéreo no mundo, tendo apenas os EUA, China, Alemanha, Reino Unido e Japão com um número superior de passageiros transportados.

A taxa de crescimento do setor deverá atingir entre 7% e 8%, estes números que confirmam a previsão realizada por esta Associação anteriormente, bem como **ratificam as previsões oficiais pela OACI-Organização da Aviação Civil Internacional, conforme divulgados em seu sítio da internet, de acordo com a tabela abaixo.**

**Fig-13 - Previsão OACI**  
**Global and Regional Scheduled Passenger Traffic - 2001 to 2014**

Region of airline registration	2001 (PKP in billions)	2011	Average annual growth 2001-2011 (%)	Forecast		
				2012 (%)	2013 (%)	2014 (%)
Europe	774	1385	6.0	4.2	4.4	4.8
Africa	66	118	6.0	5.5	6.2	6.0
Middle East	100	383	14.4	9.5	10.2	11.0
Asia/Pacific	806	1496	6.4	8.0	8.6	8.8
North America	1110	1434	2.6	2.3	3.1	3.5
Latin America/Caribbean	156	246	4.7	7.0	7.7	8.2
World	3011	5062	5.3	5.4	6.0	6.4

Podemos observar que estas previsões são para a América Latina, e que de maneira geral indicam que a região continuará seu crescimento com taxas acima da média mundial. (5.4% para 2012).

Como é consagrada tecnicamente, a demanda por transporte aéreo é uma atividade relacionada com o crescimento econômico, ou seja, derivativa. Assim, o "GDP" de um país ou região é um fator determinante para sua evolução ou retração.

Na estimativa da OACI foi considerado um GDP da ordem de 3.8% para a região, fato este que não ocorrerá no Brasil em 2012. Assim, o crescimento do setor no Brasil, certamente, possui como indutores o "PIB" e outros fatores complementares. (Normalmente o Transporte aéreo cresce 2.5\*PIB).

Dentro deste racional podemos mencionar que as principais causas para um crescimento da ordem de 7% é a consolidação da nova classe D e E bem como a política tarifária que os operadores aéreos têm praticado, na qual, em qualquer voo, sempre há uma quantidade significativa de assentos com tarifas reduzidas.

Outro aspecto importante encontrado no estudo refere-se ao fato que **este crescimento de 7%-8% possui como base o mercado doméstico, pois o mercado internacional deve atingir um crescimento da ordem de 4%**, tendo como base o aumento da oferta disponibilizado pelas empresas aéreas internacionais.

No que concerne aos aeroportos nacionais, **verificamos que este ano tem tido o Galeão-AIRJ como o ator principal no mercado aeroportuário nacional**, pois o tráfego doméstico e internacional do AIRJ tem alcançado valores acima de 20%, fato este que o inclui, dentro do grupo de aeroportos internacionais de grande porte, com um dos maiores índices de crescimento do mundo.

Outro aspecto importante baseia-se na **estagnação apresentada por GRU no que concerne ao tráfego internacional** e o crescimento também dos Aeroportos de Porto Alegre, Brasília, Manaus e Confins neste segmento.

Finalmente, de acordo com as análises regionais, apesar dos problemas de capacidade, a cada dia tem se verificado um crescimento mais elevado dos aeroportos da região sudeste em relação às outras áreas, principalmente pela situação econômica da região. Contudo, percebe-se que devido às restrições operacionais, em breve, haverá uma migração para outros aeroportos geradores de tráfego.