



Transporte e Economia

Transporte Aéreo de Passageiros

Principais dados

Estudo da CNT mostra desafios do setor que transporta mais de 100 milhões por ano

O estudo Transporte e Economia - Transporte Aéreo de Passageiros é o primeiro trabalho da CNT em relação ao modal aéreo. São disponibilizados dados e análises do desempenho recente desse segmento que apresentou crescimento de 210,8% no número de passageiros entre os anos 2000 e 2014. As empresas aéreas transportavam anualmente 32,92 milhões de passageiros em 2000 e, no ano passado, o número chegou a 102,32 milhões.

Na última década, com a liberdade tarifária e a diferenciação de preços, as empresas aéreas conseguiram baixar os valores das passagens significativamente e milhares de pessoas passaram a voar. O governo anunciou recentemente a intenção de chegar a 600 milhões de passageiros por ano em 2034. Em 12 anos, os preços caíram 43,1% (de 2002 a 2014).

Mas para que os ganhos sejam mantidos e as ofertas de voo ampliadas, é necessário criar condições de infraestrutura e solução para os gargalos, como o elevado preço do combustível de aviação e problemas de infraestrutura. O estudo da CNT identifica obstáculos e propõe soluções.

Conforme destaca o **presidente da CNT, Clésio Andrade**, apesar da comprovada evolução do transporte aéreo de passageiros na última década, esse mercado ainda apresenta um enorme potencial a ser desenvolvido. **“O aumento da demanda deve ser devidamente acompanhado pelo incremento das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica. Solucionar os atuais entraves e promover ações planejadas são iniciativas essenciais para que o setor continue atraindo mais passageiros.”**

Combustível mais caro eleva preço de passagem no Brasil

Principal custo de um voo, o valor do QAV (querosene da aviação) é um dos obstáculos à operação eficiente do transporte aéreo regular no país. O insumo, que representa 37,3% do custo total das empresas, tem preço mais alto no Brasil do que em outros países. Isso contribui para que as passagens para voos domésticos sejam mais caras que as de alguns voos internacionais.

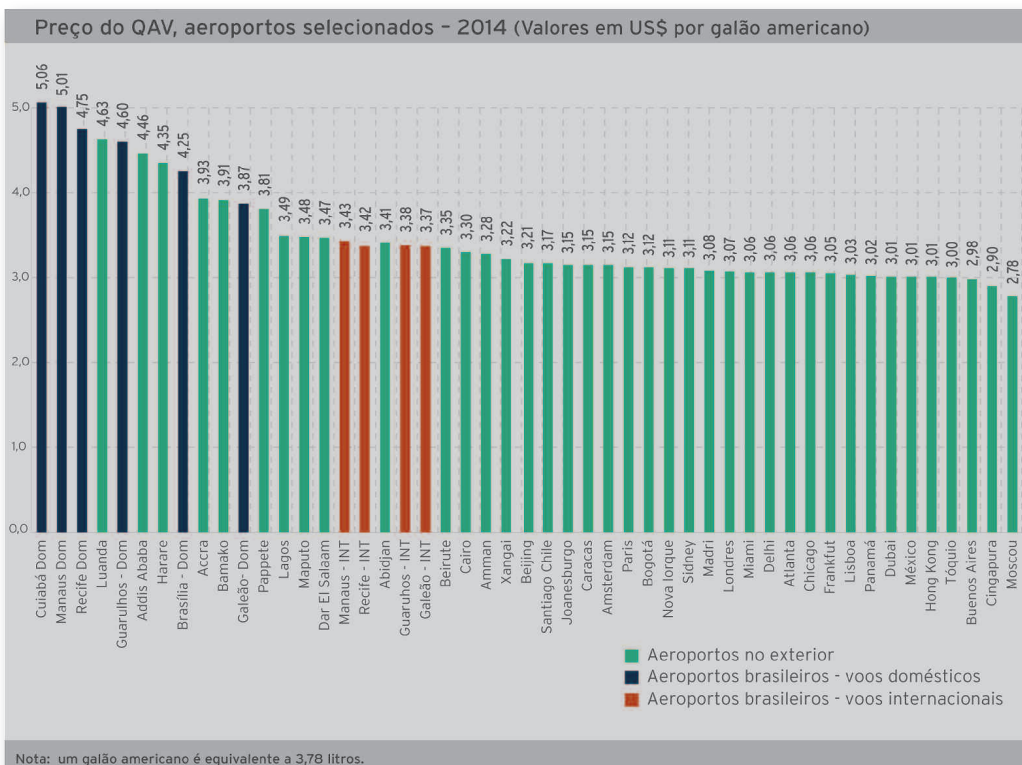
Para se ter uma ideia, o custo do galão, saindo de Guarulhos/SP, é de US\$ 4,60 se for para um voo doméstico e de US\$ 3,38 se for para um voo com destino internacional. A lógica também pode ser percebida no caso do Galeão/RJ. Para voos domésticos, o QAV custa US\$ 3,87 por galão. Já para voos internacionais, o combustível custa US\$ 3,37.

Um dos fatores que elevam o custo do combustível no Brasil é o ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), cuja alíquota varia de 11% a 25%, conforme o Estado. A CNT defende uma alíquota máxima de 12% para incidência do ICMS no querosene de aviação. Outros custos principais das empresas são arrendamento, manutenção e seguro das aeronaves (17%) e tripulação (9,6%).

Tipo de custo e despesa	Representatividade
Custo com combustíveis	37,3%
Custo com Arrendamento, Manutenção e Seguro das Aeronaves	17,0%
Outras Despesas Operacionais	10,4%
Custo com Tripulação	9,6%
Custos Indiretos	8,8%
Despesas Administrativas Gerais	7,3%
Custo com Depreciação de Equipamentos de Voo	3,7%
Custo com Tarifas de Navegação Aérea	3,4%
Custo com Tarifas Aeroportuárias	2,5%
Total	100,0%

Fonte: Elaboração CNT com dados da Anac de 2013.

Sector defente alíquota máxima de 12% para ICMS



Aeroportos concessionados recebem 60,4% dos recursos investidos do Fnac

Embora o objetivo do Fnac (Fundo Nacional da Aviação Civil) seja desenvolver e fomentar a aviação civil e infraestruturas aeroportuária e aeronáutica em todos os aeroportos do país, cinco terminais concedidos - Viracopos (SP), Guarulhos (SP), Brasília (DF), Galeão (RJ) e Confins (MG) - recebem, juntos, 60,4% do total de recursos investidos. Isso significa que os outros 60 aeroportos administrados pela Infraero recebem apenas 39,6%.

Desde 2013, R\$ 8,86 bilhões foram arrecadados para investimentos no setor aeroviário - R\$ 4,86 bilhões disponibilizados à Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária) e R\$ 4 bilhões permanecem no caixa do Fnac. Os recursos do fundo são provenientes da arrecadação do adicional tarifário (Ataero), das outorgas de concessões aeroportuárias, dos rendimentos de aplicações financeiras, da parcela do aumento das tarifas de embarque internacional e de outros rendimentos.

A destinação desse recurso é para a elaboração de estudos, planos e projetos da aviação civil, investimentos em infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, formação e capacitação de profissionais, programas de gestão e segurança aeroportuária, fomento da aviação civil por meio de subsídios e contraprestação pecuniária do parceiro público em contratos de concessão.

No atual modelo de concessões, os recursos arrecadados no processo retornam na forma de investimento para os próprios aeroportos concessionados, dado o elevado percentual de participação da Infraero determinado nos editais do programa nas SPE (Sociedades de Propósito Específico). É necessário que se faça um ajuste do percentual de participação da estatal nas próximas concessões para corrigir as distorções do sistema aeroportuário. E, assim, liberar recursos para serem investidos nas demais infraestruturas aeroportuárias e aeronáuticas.

Recursos do Fnac destinados à Infraero - Brasil - 2013 a 2015 (valores em R\$)				
Destino dos recursos	2013	2014	2015	2013-2015
Participação da União no Capital da Infraero	1.102.257.744,00	316.780.692,00	507.113.627,00	1.926.152.063,00
Participação da União no Capital da Infraero - Aporte de Capital nas Sociedades de Propósito Específico (SPE)	300.000.000,00	1.434.204.093,47	1.200.973.673,00	2.935.177.766,47
Total	1.402.257.744,00	1.750.984.785,47	1.708.087.300,00	4.861.329.829,47
Infraero	78,6%	18,1%	29,7%	39,6%
SPE	21,4%	81,9%	70,3%	60,4%

Fonte: Elaboração CNT com dados do Portal da Transparência.

Subsídio à aviação regional será insuficiente para novas rotas

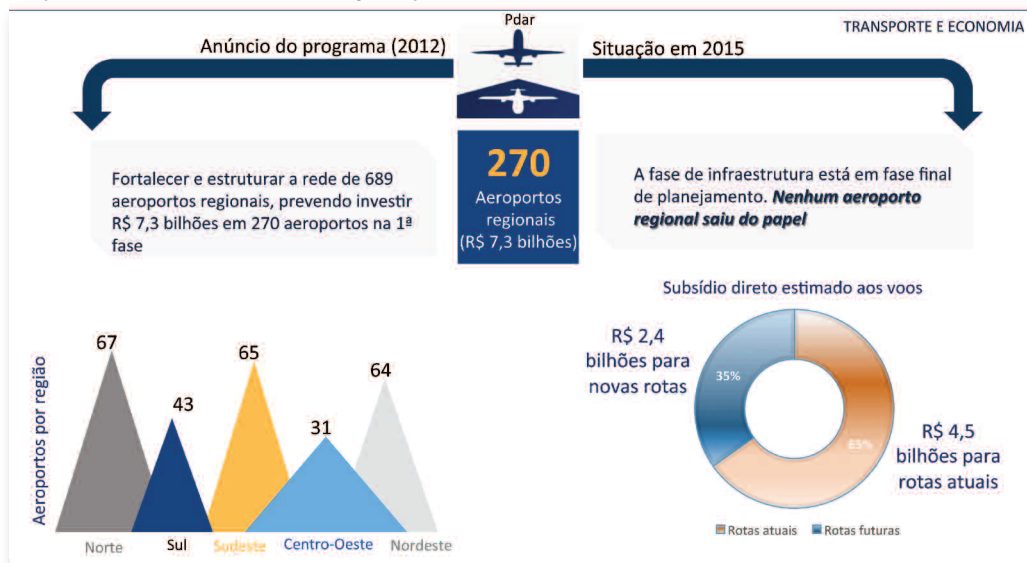
Os recursos previstos para a implementação de novas rotas regionais no âmbito do Pdar (Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional) podem ser insuficientes. Conforme cálculo da CNT, somente nos cinco primeiros anos do programa, seriam investidos R\$ 4,5 bilhões - mais da metade dos recursos disponíveis do Fnac (Fundo Nacional da Aviação Civil) - para as rotas já operadas. Sobrariam apenas R\$ 2,4 bilhões para as novas ligações. A estimativa leva em consideração os assentos subsidiáveis, a frequência, o consumo de combustível por assento, a distância das rotas e o preço do combustível da aviação.

A CNT acredita que, nesse momento inicial, deve ser avaliada a estratégia de se disponibilizar subsídios exclusivos às ligações comprovadamente deficitárias e àquelas na Amazônia Legal. A subvenção prevista na Lei nº 13.097/15 deverá ser feita com recursos do Fnac, mas apenas 30% podem ser destinados ao Pdar.

Em relação à infraestrutura aeroportuária, que envolve construção, modernização e adequação dos aeroportos regionais, o governo anunciou investimento de R\$ 7,3 bilhões em 270 aeroportos.

Após três anos do lançamento do Pdar, nenhum aeroporto regional saiu do papel. Segundo a SAC (Secretaria de Aviação Civil), a infraestrutura está em fase final de planejamento. Atualmente, existem 22 aeroportos em estudos de viabilidade técnica, 19 em estudos complementares, 145 em estudos preliminares e 87 em anteprojeto para licenciamento ambiental. Para os demais, não há informações.

Programa de desenvolvimento da aviação regional



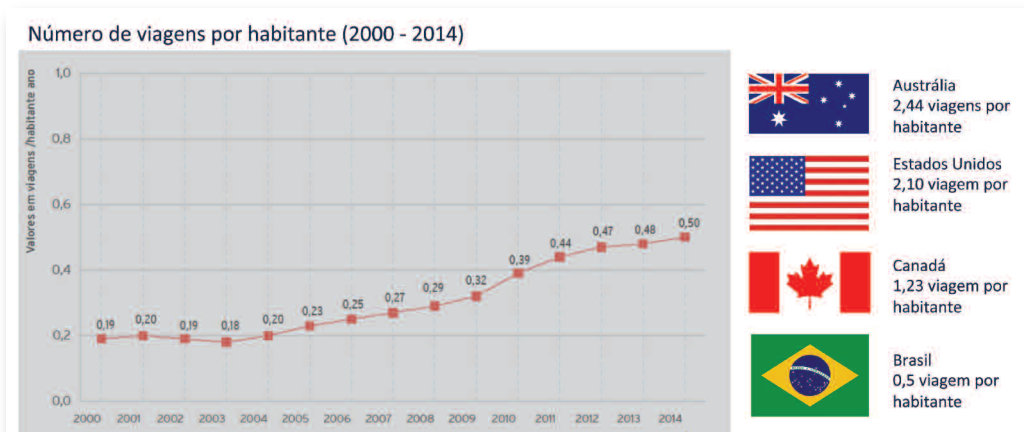
Viagens aumentam 163,2% de 2000 para 2014

O número de viagens de avião teve um significativo aumento nos últimos anos no Brasil. Em 2000, a média anual era de 0,19 por pessoa. É como se 19% da população tivesse viajado uma única vez ao ano. Em 2014, o índice atingiu 0,5, evolução de 163,2% no período.

No entanto, na comparação com outros países, o mercado aéreo brasileiro ainda pode crescer mais. Na Austrália, o índice é de 2,44 viagens por ano. Já nos Estados Unidos, 2,10 e no Canadá, 1,23. Os dados evidenciam grande potencial de expansão no Brasil. Mas para que isso seja explorado em sua totalidade, é indispensável melhorar a infraestrutura e solucionar gargalos.

Diante do cenário, as companhias aéreas tiveram um aumento no aproveitamento dos voos dentro do Brasil (assentos ocupados / assentos oferecidos) de 24,7% de 2000 para 2014. Em 2000, as empresas aéreas registravam 64,4% dos assentos ocupados. No último ano, o índice foi de 80,3%. Isso representa uma melhora na produtividade do serviço de transporte aéreo e contribui para a eficiência do segmento.

Número de passageiros aumenta 210,8% desde 2000



Desempenho do setor aéreo: ASK e RPK e aproveitamento das aeronaves, Brasil - 2000/2014

Variáveis	Natureza do voo	2000	2005	2010	2014	Varição 2000/2014
Assentos oferecidos - ASK (milhões)	Total	74,9	81,7	133,7	152,4	103,5%
	Internacional	31,4	30,5	31,0	35,3	12,4%
	Doméstico	43,5	51,2	102,7	117,1	169,2%
Passageiros pagos - RPK (milhões)	Total	48,2	59,1	94,0	122,4	153,9%
	Internacional	22,7	23,5	23,7	29,1	28,2%
	Doméstico	25,5	35,6	70,3	93,3	265,9%
Aproveitamento - RPK/ASK (%)	Total	64,4	72,3	70,3	80,3	24,7%
	Internacional	72,3	77,1	76,4	82,5	14,1%
	Doméstico	58,6	69,4	68,4	79,7	36,0%

Fonte: Elaboração CNT com dados da Anac.

Infraestrutura aeroportuária precisa de R\$ 24,9 bilhões

O Brasil precisa implementar pelo menos 200 projetos para ampliar e adequar a infraestrutura de transporte aeroportuária de passageiros e de cargas, o que totalizaria R\$ 24,9 bilhões. Se o nível de investimento federal for mantido, serão necessários cerca de 15 anos para a realização. Essa demora faria com que novos investimentos se tornassem necessários. Os números são do último Plano CNT de Transporte e Logística.

Esses projetos identificados pela CNT visam a ampliação e a construção de aeroportos, melhorias na pista e adequação da estrutura que atende o transporte de cargas.

Uma forma de acelerar a transformação do segmento aéreo é incentivar a colaboração do setor privado. A participação da iniciativa privada pode oferecer uma gestão diferenciada com a utilização de indicadores de desempenho e de uma administração com foco em sua atividade comercial.

Investimentos em infraestrutura aeroportuária do Plano CNT de Transporte e Logística 2014, Brasil -2014		
Investimentos em Infraestrutura Aeroportuária	Nº de Projetos	Investimento Mínimo (R\$ bilhões)
Ampliação de Aeroportos	128	10,70
Adequação de Estrutura de Carga de Aeroportos	12	1,41
Melhorias na Pista de Aeroportos	27	2,11
Construção de Aeroportos	33	10,68
Total - Investimento Aeroportuário	200	24,90

Fonte: Elaboração CNT com base no Plano CNT de Transporte e Logística.

Plano CNT de Transporte e Logística indica 200 projetos para o setor aéreo

Brasil ainda tem pelo menos sete aeroportos saturados

Apesar dos avanços no modal aéreo nos últimos anos, especialmente após as concessões, alguns aeroportos brasileiros ainda apresentam terminais de passageiros saturados ou em situação de alerta. Entre os de maior movimento, os mais prejudicados são o de Congonhas (SP), Porto Alegre (RS), Fortaleza (CE), Cuiabá (MT), Florianópolis (SC), Vitória (ES) e Goiânia (GO).

É considerado saturado o aeroporto em que o número de passageiros atendidos extrapola em 100% a capacidade instalada. Quando chega a 80%, a situação é de alerta. A deficiência na infraestrutura aeroportuária é um dos maiores gargalos do transporte aéreo brasileiro. Nesses casos de saturação ou alerta, o atendimento não se dá de forma eficaz. As acomodações são insuficientes para atender o fluxo de passageiros, há longas filas para o check-in, demora na restituição de bagagens, aumento de atrasos, entre outros problemas.

A segurança das operações, contudo, está garantida. Quando a capacidade instalada das pistas e pátios chega próximo do limite operacional, as autoridades (Dcea) interrompem a alocação de novos voos nesses aeroportos. Contudo, isso implica em restrições à expansão do serviço de transporte aéreo.

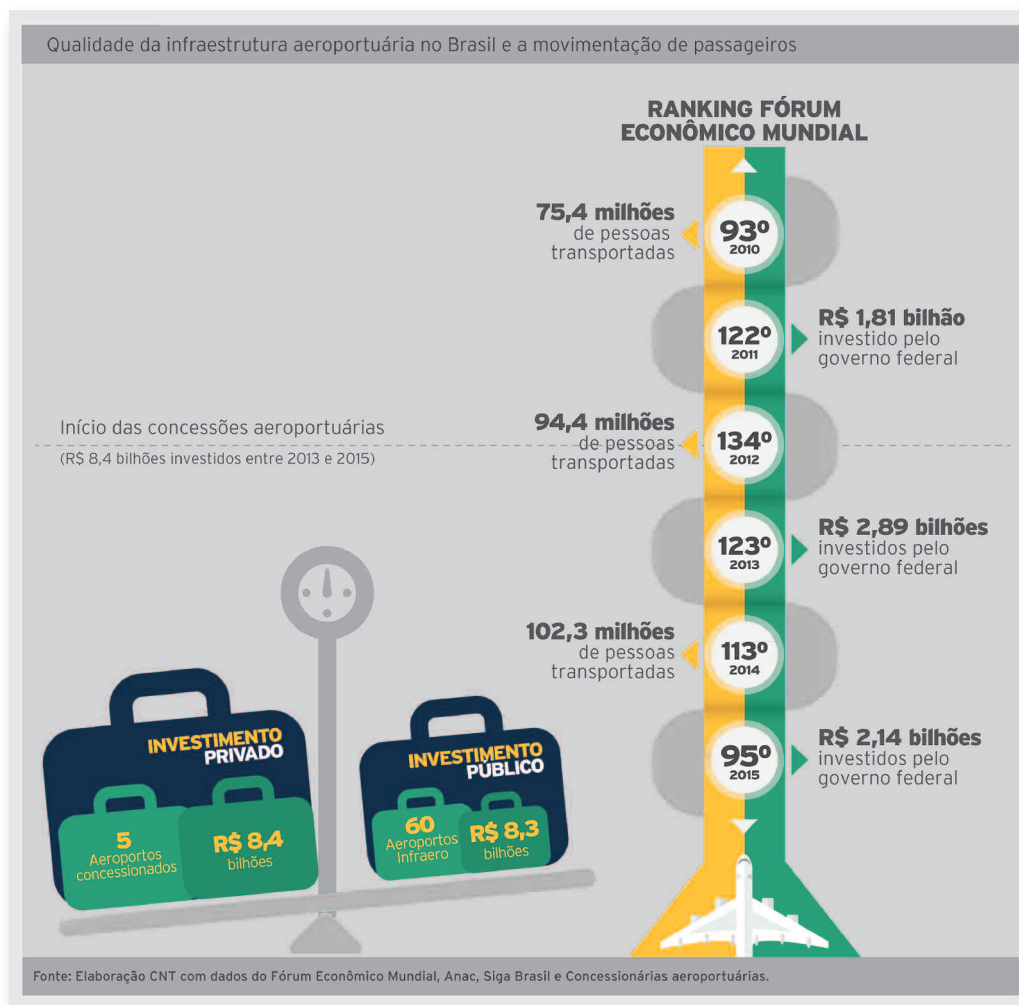
Brasil melhora 18 posições no Fórum Econômico Mundial

Após aumento dos investimentos nos aeroportos concessionados e na rede Infraero, o Brasil melhorou 18 posições no ranking do FEM (Fórum Econômico Mundial). Em 2015, o país passou a ocupar a posição número 95, entre 140 países avaliados, contra a posição 113^o, no ano anterior. Entre 2013 e 2015, foram investidos R\$ 8,4 bilhões pelas concessionárias em cinco aeroportos. No mesmo período, o governo federal investiu R\$ 8,3 bilhões em seus 60 aeroportos.

O cenário, que ainda é ruim, já foi pior. Em 2012, o Brasil ocupava o 134^o lugar nesse ranking de competitividade, sendo que em 2010 a posição era 93. A queda na classificação ocorreu após os baixos investimentos em 2010 e 2011, que somaram apenas R\$ 3,31 bilhões.

Essa situação levou o governo a priorizar as concessões aeroportuárias. Assim, entre 2012 e 2013 foram concessionados os aeroportos de Guarulhos (SP), Viracopos (SP), Brasília (DF), Galeão (RJ) e Confins (MG). Em 2014, após os benefícios dos investimentos mais céleres e da gestão privada dos aeroportos concessionados, a classificação brasileira começou a dar sinais de melhora.

Mesmo com o avanço, o Brasil ainda possui aeroportos menos eficientes que países como Argentina (92^a), Chile (36^a) e África do Sul (14^a). Para melhorar a qualidade dos terminais nacionais, é fundamental investir na recuperação dos já existentes e na construção de outros para aperfeiçoar o nível de serviço e a cobertura do transporte aéreo de passageiros no país.



Diferenciação de preços garante passagens mais baratas

O valor das tarifas aéreas tem apresentado reduções significativas no país nos últimos anos. Em 2002, o valor médio de comercialização das passagens era de R\$ 580,58. Em 2014, esse valor passou para R\$ 330,25. Uma queda de 43,1% em 12 anos. A diminuição pode ser ainda maior se forem considerados os preços das passagens por faixas de valores. Em 2002, 33,7% dos bilhetes foram vendidos por até R\$ 400,00, percentual que chegou a 72,8% em 2014, o que significa que mais pessoas estão voando pagando tarifas menores.

Isso só foi possível devido à liberdade tarifária, que ampliou o controle das companhias aéreas sobre seu gerenciamento de receitas e conferiu a possibilidade de executar a diferenciação de preços. Essa liberdade tarifária, um dos pilares da concorrência no transporte aéreo brasileiro, estimula a competição no segmento. Consequentemente, há redução do preço do serviço e a inclusão de passageiros de faixas de renda menores no mercado aéreo doméstico.

Com a diferenciação de preços, as empresas aéreas conseguem cobrar diferentes valores pelo mesmo voo com base no perfil do viajante. Assim, aqueles que comprarem com antecedência ou têm mais flexibilidade quanto ao dia da viagem têm mais chances de conseguir melhores preços. Já os que não têm essas possibilidades conseguem tarifas mais elevadas nos mesmos voos.

**Preços
 caem
 43,1%
 em 12 anos**

