DESAFIOS E TENDÊNCIAS DA AVIAÇÃO NO BRASIL

Em colaboração com a ALTA

Autor: Fabio Steinberg
Estudo encomendado por: IBS Software Pte Ltd.
Publicado em: dezembro 22

Visão geral

Em um país de dimensões continentais como o Brasil, a aviação é muito mais do que apenas um meio de transporte. Como o quinto maior espaço aéreo do mundo, interliga imensas distâncias, atingindo lugares e atendendo regiões onde existem poucas ou nenhuma alternativa de transporte.

Nos seus cem anos de operação no país, o setor teve um consistente crescimento, só reduzido entre 2020 e 2021 por conta da pandemia de COVID. Hoje, segundo as companhias aéreas que entrevistamos e a ABEAR - Associação Brasileira de Empresas Aéreas, os números já começam a superar a época pré-epidemia, o que demonstra o vigor e vocação da aviação como fator de desenvolvimento e integração do território nacional.

De acordo com a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), em julho de 2022, a demanda doméstica ficou 0,9% superior ao mesmo período de 2019, e em agosto de 2022 aumentou 0,6%. A demanda internacional, continua a crescer na medida em que as restrições implantadas durante a pandemia de Covid-19 são reduzidas.

"O Brasil é um dos poucos países com uma agenda de Estado para a aviação. Essa curva de aprendizado e maturidade institucional permite que os setores público e privado estejam sempre discutindo temas importantes para um segmento de mercado que ainda tem muito potencial para crescer", comenta José Ricardo Botelho, ex-presidente da ANAC e CEO da ALTA (Associação Latino Americana e do Caribe de Transporte Aéreo).

"A aviação no Brasil tem uma longa tradição. Participa da ICAO (International Civil Aviation Organization) desde a sua fundação, em 1944, e esteve sempre em seu Conselho desde então", afirma Jorge Leal Medeiros, professor da Poli-USP, ex-diretor da VASP e VARIG, e consultor em aviação.

"Contamos com empresas aéreas e aeroportos de primeira linha, equipamentos modernos e agência reguladora reconhecida, com regulamentos atualizados por profissionais competentes", complementa Paulo Henrique Possas, diretor da SAC (Secretaria de Aviação Civil).

Visão geral

Em 2019, a aviação doméstica e internacional no país transportou mais de 95 milhões de passageiros. O Brasil registrou 0,5 viagens per capita, índice muito inferior a países como Estados Unidos (2,6), Espanha (4,5) ou Chile (1,2). *"Isto indica o imenso potencial de crescimento do número de viajantes, se considerado o tamanho da população, da economia e do território do país",* avalia Dany Oliveira, diretor no Brasil da IATA (International Air Transport Association).

Os benefícios da aviação vão além dos efeitos diretos do transporte de passageiros, carga, ou mesmo os gerados pelo turismo e relações comerciais. O setor presta importante contribuição às áreas sociais, como ajuda humanitária e saúde pública. Durante a pandemia de Covid-19, as empresas aéreas brasileiras forneceram transporte gratuito de vacinas, equipamentos médicos e técnicos de saúde. Adicionalmente, desde 2001, a aviação comercial brasileira viabilizou o desenvolvimento do maior sistema público gratuito de transplantes do mundo.

Graças ao seu acesso às regiões mais remotas, muitas delas distantes dos grandes centros, o transporte aéreo, muitas vezes, é o único meio de escoar e receber bens e serviços essenciais à população local.

Breve histórico da aviação comercial no Brasil

Em 1927 nascem as duas primeiras companhias aéreas do Brasil: a Varig e o Sindicato Condor, que a partir de 1942 passa a se chamar Cruzeiro do Sul. Em 1929 é a vez da NYRBA (sigla de New York – Rio - Buenos Aires), antecessora da Panair do Brasil, que funcionou até 1965. A VASP (Viação Aérea de São Paulo), fundada em 1933, é privatizada em 1990 e deixa de operar a partir de 2005. Em 1955 é criada a Sadia, que mudou de nome para Transbrasil em 1972, até desaparecer em 2001.

Até o final do século 20, viajar de avião no Brasil era um luxo e para poucos, devido ao alto preço das passagens. Entre 1970 e 1986, as tarifas domésticas eram definidas pelo Governo e os preços das internacionais regulamentados pela IATA. A maioria dos passageiros era formada por poucas pessoas com alto poder aquisitivo, homens de negócios e funcionários públicos.

No entanto, a partir de 1990 a situação começa a mudar quando se inicia uma progressiva desregulamentação do mercado aéreo brasileiro, a exemplo do que havia ocorrido nos Estados Unidos em 1978, e anos depois na Europa. Surge a liberdade tarifária e uma concorrência acirrada. O novo cenário provoca no Brasil uma profunda crise financeira nas companhias aéreas atuantes. Nenhuma delas sobrevive a 2010.

São substituídas por novas, como a Tam (futura LATAM), GOL e Azul. A partir de 1998 surge a Avianca, que chega a operar por 11 anos, até sua falência em 2020. Um elemento comum a todas as novas companhias é que elas surgiram sob novo paradigma, no qual a gestão profissional, a tecnologia e inovações no marketing predominam. Exemplos de inovação incluem o check-in online e o despacho de bagagem pelo passageiro reduzindo o movimento nos balcões, o acesso ao embarque por reconhecimento facial, o atendimento para alterações e remarcações sem intermediação de agente ou por WhatsApp, entre outros.

Democratização do acesso

A participação do transporte aéreo na economia brasileira cresceu, em grande parte, graças à simplificação e modernização regulatória do setor, somadas à criação da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) em dezembro de 2005. Surgem então as primeiras medidas governamentais para liberalização das tarifas e de rotas.

O aumento da eficiência e a consequente redução de custos pelas companhias aéreas também foram decisivos para tornar esse meio de transporte mais acessível à população brasileira. Como resultado, o Brasil saiu, em 2002, de 38 milhões de passageiros transportados para 119 milhões em 2019, considerando o mercado doméstico e internacional.

Uma forma de demonstrar a contribuição da aviação brasileira para a economia é a consequência da drástica queda do transporte aéreo durante a pandemia. De acordo com a ABEAR, os R$ 42,9 bilhões de salários até então pagos pelo setor se reduziram a menos de um terço durante a pandemia chegando a um total de R$ 13 bilhões. Os tributos recolhidos de quase R$ 33 bilhões caíram para R$ 10 bilhões. Os 1,5 milhão empregos diretos e indiretos encolheram para 400 mil. Como resultado, a participação do setor no PIB, até então estimada em 1,4%, despencou para 0,3%.

COVID

A queda de tráfego de passageiros de 2020 em relação ao ano anterior foi de 70% no mundo, conforme dados da ICAO e o Brasil não foi exceção.

O setor aéreo apresenta sinais de recuperação equivalentes ao existentes em 2019, com algumas mudanças no comportamento dos passageiros e algumas tendências específicas. Como exemplo, Alex Malfitani, diretor vice-presidente Financeiro e de Relações com Investidores da Azul Linhas Aéreas, ressalta o impacto das reuniões virtuais como alternativa às viagens de negócios. Por outro lado, esta tecnologia ampliou as viagens de lazer que permitem o trabalho remoto. Os resultados indicam que, nos primeiros tempos de pós-pandemia, enquanto o movimento corporativo na Azul continuou baixo (80% em comparação aos niveis pré-pandemia), o tráfego de lazer ultrapassou os níveis de 2019 (130%).

Segundo a GOL, no começo de 2023, com o aumento da demanda por viagens, a empresa atingirá um patamar de operações similar ao período pré-Covid. A LATAM, que chegou a manter apenas 5% dos voos e reduzir seu quadro de funcionários em quase 30% em 2020, afirma que a empresa adotou a estratégia de ampliar sua presença no mercado doméstico.

O vice-presidente de Operações Aéreas da Modern e consultor Adalberto Febeliano destaca medidas da aviação na pandemia que se tornaram permanentes, como o contactless no check-in, procedimentos de segurança e embarque.

Um dos fatores que mais contribuíram para a acelerada recuperação do movimento aéreo brasileiro foi a confiança dos usuários no padrão sanitário implantado nos aeroportos e aeronaves. Em julho de 2020, em plena pandemia, a ABESATA, em parceria com a IATA, lançou uma bem-sucedida campanha para divulgar medidas adotadas para tornar mais segura a viagem de avião durante a pandemia.

Oportunidades pós-pandemia

No novo cenário pós-epidemia, que privilegia a natureza e o ar livre e reduz ou evita a concentração de pessoas em multidões ou ambientes fechados, o Brasil tem condições vantajosas para captar o turismo internacional.

E, para visitar cada canto do país, as aéreas são fundamentais. Por enquanto o movimento não demonstra resultados significativos, mas é questão de tempo.

Aviação e Turismo

A indústria do turismo é uma das que mais se beneficiou com o aumento de voos no Brasil. O oposto também se aplica: o turismo gera demanda, o que promove investimentos em novas rotas aéreas. *"Mais ofertas e mais gente embarcando em aviões significa mais investimentos em hotéis, pousadas, transportes locais, restaurantes, bares, locais e estrutura de eventos etc."*, explica Mariana Aldrigui, presidente do Conselho de Turismo da FecomercioSP e pesquisadora em Turismo na USP.

Entre os fatores que dificultam o maior desenvolvimento da aviação no Brasil, e em consequência o turismo, Aldrigui cita a concentração de renda regional. É que a maior parte da renda brasileira está nas regiões Sul e Sudeste, e por isto a malha aérea se concentra nestas áreas. Dos 10 aeroportos mais movimentados no Brasil, seis estão na região Sudeste.

Aldrigui lembra que a situação está se modificando. No Nordeste, os aeroportos de Salvador e Recife se tornaram importantes graças aos investimentos no turismo. Além disso, houve expansão de conexões, com a inserção de aviões menores nas rotas regionais.

As companhias aéreas

Três principais empresas aéreas nacionais atendem o mercado brasileiro atualmente: LATAM, GOL e Azul. A taxa de aproveitamento das aeronaves (RPK/ASK) em voos nacionais alcançou 79,5% entre janeiro e setembro de 2022. Este índice, que mede a relação oferta de assentos/aproveitamento por passageiro em quilômetros voados, aumentou 28,6% em relação a 2021.

"O mercado cresceu de forma estável, entre 2008 e 2019, algo como 7% ao ano. Passamos de 50 milhões de embarques para quase 100 milhões, comparado a um crescimento do PIB menor do que 2% ao ano. Mesmo assim o índice de penetração é relativamente baixo: a Azul estima que só 10 milhões de passageiros viajam ao menos uma vez por ano", revela Alex Malfitani, da Azul.

Celso Ferrer, CEO da GOL, avalia os anos de 2020 a 2021 como os mais desafiadores da história da aviação comercial. Ferrer acredita que, durante a temporada de verão, que começa a partir de dezembro de 2022, a atividade da empresa volte aos patamares pré-pandemia. Projeções da GOL indicam um aumento de 85% nas viagens a lazer e de 70% nas corporativas.

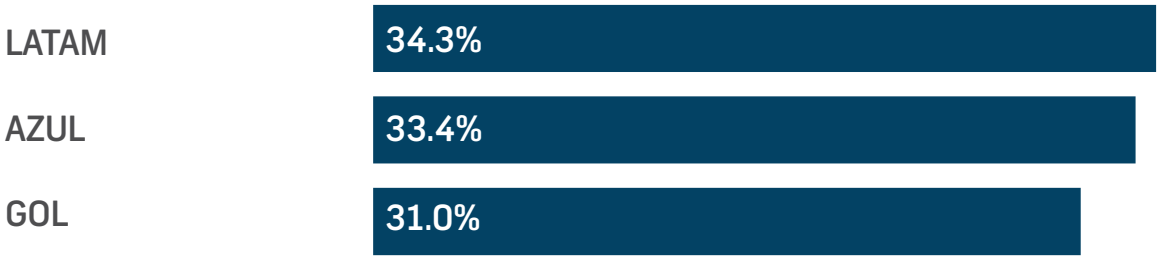
A LATAM registra a retomada do movimento de passageiros, especialmente do mercado doméstico. A expectativa é um crescimento sustentável da malha aérea, visando mais eficiência. Até setembro de 2022, a empresa atingiu 103% da oferta de assentos no mercado doméstico, voando para 54 destinos – dez mais do que seu histórico. No mercado internacional, retornou a 20 dos 26 destinos, com oferta de assentos 72% maior, em comparação com setembro de 2019.

Há ainda muito por fazer na aviação para ampliar sua presença no território brasileiro. De 5500 municípios, cerca de 130 recebem voos comerciais. O restante depende de outros modais e da aviação geral.

Um estudo que avalia a divisão de transporte no Brasil, promovido pela SAC, demonstra o desequilíbrio entre os modais. Ainda predomina no Brasil o rodoviário (81%), com mínima participação do ferroviário (0,3%) e hidroviário (1%). Cabe ao setor aéreo não mais que 18%.

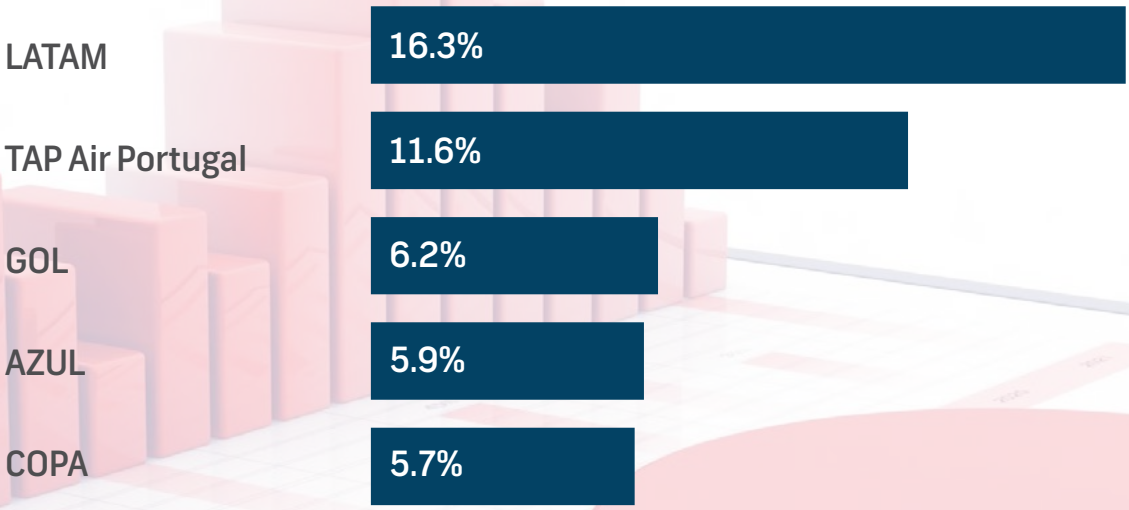
Ranking

Em agosto de 2022, de acordo com a ANAC, operaram no país sete companhias áreas brasileiras e 29 estrangeiras, entre passageiros e carga. Em voos domésticos, com a taxa de aproveitamento (RPK/ASK) de 81,4%, as três nacionais maiores ocuparam as seguintes posições na participação de market share:



No mesmo mês, os voos internacionais obtiveram taxas de ocupação de 86.7%. Em agosto de 2022, a LATAM liderava os cinco principais voos internacionais seguida pela Tap Air Portugal, Gol, Copa.

Em agosto de 2022 este era o ranking das 5 companhias áreas mais bem posicionadas no mercado brasileiro:



Frota brasileira

A frota total brasileira conta com cerca de 22 mil aeronaves de todos os tipos. O número de aviões de passageiros e carga com voos regulares é de cerca de 500 unidades. Mesmo sem um aumento significativo do número de aeronaves, a frota se mantém em permanente modernização. Até agosto de 2022, as três maiores empresas aéreas no Brasil tinham o seguinte inventário de aeronaves:

Azul	GOL	LATAM
161 aeronaves	**135 aeronaves**	**136 aeronaves**
44 Airbus A320neo	20 Boeing 737-700	21 Airbus A319-100
6 Airbus A321neo	82 Boeing 737-800	61 Airbus A320-200
8 Airbus A330-200	33 Boeing 737-Max 8	6 Airbus A320neo
4 Airbus A330neo		30 Airbus A321-200
2 Boeing 737-400		7 Boeing 767-300
2 Embraer E190		10 Boeing 777-300
50 Embraer 195		1 Boeing 787-900
9 Embraer195-E2		
33 ATR72 (500)		
3 ATR-72 (600)		

Indicadores

Segundo a ABEAR, a qualidade dos serviços prestados pelas empresas aéreas brasileiras, quando avaliados em termos de pontualidade e regularidade, são comparáveis aos das empresas aéreas norte-americanas. Da mesma forma, reclamações de passageiros sobre os serviços das companhias que operam no Brasil são similares nos dois países. No entanto, há uma grande diferença na formalização das queixas no Brasil, e consequentemente na judicialização das disputas. *"A judicialização no Brasil é única no mundo",* comenta Jorge Leal, professor da Poli-USP e ex-diretor da VASP e Varig.

Reduzir o consumo de combustível pelas empresas aéreas é um objetivo fundamental do setor, tanto por motivos ambientais quanto econômicos. A meta é reduzir as emissões de gases de efeito estufa em 50% até 2050. As aéreas brasileiras estão engajadas nesse esforço tanto quanto as empresas aéreas internacionais.

Operação

A malha brasileira opera em diversos segmentos de mercado. Há desde as rotas de alta densidade e capacidade restrita (como Congonhas, em SP e Santos Dumont, no RJ), as de alta densidade e capacidade disponível (Guarulhos, SP; Brasília, DF; Confins, MG), até as de média e baixa densidade (regionais).

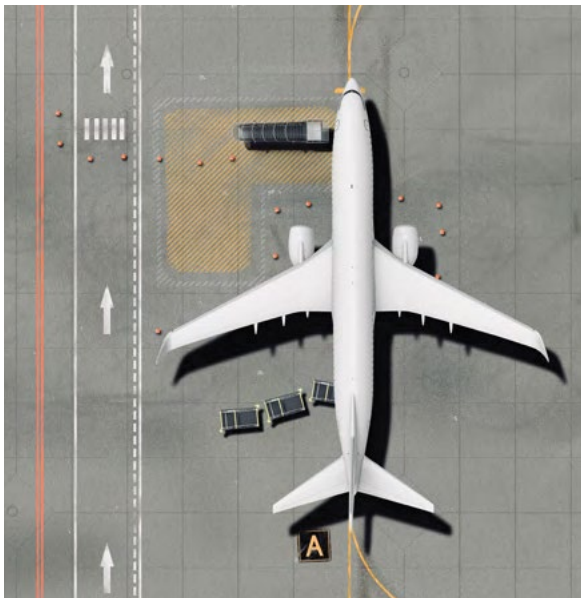
Na avaliação de Possas, da SAC, a malha aérea brasileira tem prós e contras. Em relação à qualidade, é uma das mais modernas no que tange o tipo de aeronave utilizada em suas rotas. Os aeroportos contam com boa gestão embora na maioria enfrentem ociosidade, principalmente em cidades que são o início de uma rota, em horários específicos. A cobertura de destinos ainda é insuficiente.

Os níveis de eficiência na utilização dos aeronautas (pilotos, copilotos e comissários) das empresas aéreas brasileiras são equivalentes aos obtidos pelas empresas aéreas norte-americanas, de acordo com metodologia de avaliação do Massachusetts Institute of Technology (MIT).

A qualidade operacional dos aeroportos brasileiros não é padronizada. A exemplo do que ocorre na maioria das vezes no mundo, poucos contam com mais de uma pista, e vários não possuem pista de taxiamento em toda a extensão da pista, o que aumentaria a capacidade do aeroporto. Os terminais de passageiros variam entre os sofisticados e comparáveis aos mais modernos do mundo até os básicos e incompletos.

O programa de concessões de aeroportos à iniciativa privada, iniciado nos últimos anos, está mudando aos poucos este quadro. Sua execução trouxe novos investimentos em infraestrutura, proporcionando uma melhor experiência para o usuário.

"Acredito que iremos testemunhar a tendência de aumentar a capilaridade do transporte aéreo no Brasil, uma vez que as três principais empresas estão passando a oferecer serviços em cidades menores, seja com seus próprios aviões, seja através de parcerias (caso da Voepass com a GOL)", avalia Jorge Leal. *"Este aumento de capilaridade esbarra na pouca disponibilidade de aviões menores, o que está se buscando atenuar por parte das maiores empresas como, por exemplo, com a compra pela Azul da TwoFlex com sua frota de Cessna Caravan (9 lugares)",* conclui.



Empregabilidade e produtividade

De acordo com a SAC, a aviação emprega mais de 140 mil funcionários no Brasil, 90% com idade entre 25 e 64 anos. 47% possuem curso superior e 50% estudaram até o 2º grau. Ocupam cargos diversificados, que vão de operador de atendimento aeroviário a comissário de voo, de piloto de aeronave a mecânico de manutenção de aeronaves. Brasileiros em sua maioria absoluta, 72% são homens e 28% mulheres.

O setor capacita seus profissionais em 2.139 cursos no Brasil, oferecidos por 485 instituições. A maioria (34%) estão em São Paulo e Rio de Janeiro e 31% em outros estados do Sudeste. Os cursos profissionalizantes incluem desde piloto de avião e helicóptero, instrutor de voo, mecânico de manutenção de aeronaves, comissário, navegação aérea, manuseio e armazenagem de carga, engenharia aeronáutica, bombeiro de aeródromo, despachante operacional, ground handling, gestão e segurança aeroportuária, até limpeza de aeronaves.

Embora o número de comissários no Brasil tenha se mantido constante entre 2019 e 2020 (em torno de 11 mil), o total de pilotos e copilotos cresceu de 27 mil para 30 mil. Só 3% dos pilotos e copilotos são mulheres, em contraste com comissários, onde 67% são do sexo feminino.

Em 2020, o número de novas licenças de pilotos e copilotos caiu em cerca de 80%. No caso da Azul, por exemplo, a que no número de licenças se deveu em parte aos altos custos para a formação de pilotos, somados à necessidade de acumular horas de voo para obter o certificado devido ao alto custo do combustível de aviação no Brasil. A formação de comissários e técnicos de manutenção é menos custosa, mas ainda assim está fora do alcance de grande parte da população brasileira.

A produtividade dos pilotos e copilotos, medida pela quantidade média de horas bloco semanais por piloto ou copiloto, praticamente se equivalem no Brasil e nos Estados Unidos, com pequena diferença de 6% a favor das empresas norte-americanas.

Já a produtividade dos comissários brasileiros é quase 80% menor dos colegas norte-americanos, mas a diferença tem diminuído nos últimos anos. Isto ocorre principalmente em função das quantidades mínimas de tripulantes por avião exigidas por lei no Brasil, que são maiores dos que as dos EUA.

Carga

A imensa extensão do território brasileiro inclui áreas muito afastadas dos grandes centros urbanos, com acesso terrestre por vezes difícil ou restrito. As dificuldades da malha rodoviária trazem uma oportunidade para a carga aérea, feita em cargueiros dedicados em rotas de alta densidade, como Viracopos-Manaus, ou no porão de aeronaves de passageiros.

"Há um forte crescimento do segmento porta-a-porta usando a malha aérea, principalmente pela maior utilização do comércio eletrônico nos últimos anos", observa Alex Malfitani, da Azul. Adalberto Febeliano, da Modern, agrega que a participação da receita dđ carga nas três principais companhias aéreas brasileiras também se ampliou por conta da pandemia.

O desafio é garantir o deslocamento de insumos e mercadorias por longas distâncias, para abastecer as cadeias produtivas nacionais ou globais, assim como fazer entregas para o consumidor final. Como registrado anteriormente, a carga aérea é um importante meio, senão o único, para alcançar, de forma rápida e eficiente, regiões distantes ou inacessíveis por terra, principalmente para produtos que exigem alto nível de segurança, sensíveis à integridade ou com alto valor agregado.

De acordo com a ANAC, de janeiro a agosto de 2022, foram transportados, no Brasil, 1 milhão de toneladas de carga aérea. Destes, cerca de um terço se refere ao mercado doméstico.

Cargas transportadas no Brasil através de aeroportos

São Paulo International Airport (Guarulhos)	36%	365,000 tons
Campinas' Viracopos	27%	271,000 tons
Manaus	9%	89,000 tons
Rio de Janeiro International Airport (Galeão)	4%	38,000 tons
Recife, Pernambuco	4%	38,000 tons

Dados do sistema SAC Horus

Carga

"Na GOL, sempre vimos o setor de cargas como parte essencial de nosso trabalho. Tanto é que, ao mesmo tempo em que a companhia iniciou suas operações na aviação comercial, começamos a trabalhar também com nossa unidade de soluções logísticas, a GOLlog", explica Celso Ferrer, CEO da empresa. A GOL opera com entregas domiciliares interestaduais no mesmo dia a partir de 38 aeroportos espalhados pelo Brasil. Em parceria com o Mercado Livre, dedica seis aeronaves modelo Boeing 737-800 BCF (Boeing Converted Freighter) exclusivamente a esta função.

A LATAM Cargo, em voos domésticos e para o exterior, transporta desde cargas gerais, a medicamentos, eletrônicos e vacinas, em sete aviões cargueiros e no porão de aeronaves de passageiros para 144 destinos em 24 países. A empresa planeja converter 10 aeronaves B767-300 de passageiros em cargueiros, e finalizar 2023 com 21 aeronaves para este fim.

"A carga aérea sempre foi um segmento importante para o ground handling, e vem crescendo significativamente nos aeroportos privatizados, com terminais específicos, o que significa que é preciso contratar mais pessoal de terra", explica Ricardo Miguel, diretor-presidente da ABESATA (Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo), que representa 13 empresas que atuam em 48 aeroportos brasileiros com 26.000 colaboradores.

Programas de fidelidade

Como em mercados internacionais, os programas de fidelidade no Brasil estão consolidados nas três principais companhias aéreas brasileiras. São alimentados por vários canais, como milhas voadas ou utilização de cartões de crédito, entre outros.

"Os programas de milhagem se tornaram essenciais para as companhias aéreas, não só pela fidelidade à marca, mas porque passaram a representar uma fonte de receita importante", avalia o consultor Jorge Leal Medeiros.

O segmento representa entre 10% e 15% da demanda de passagens, com valores superiores a R$ 5 bilhões por ano, revela Alex Malfitani, da Azul.

O programa Smiles, que atuava como companhia independente e agora foi integrado à GOL, tem importante peso na receita da empresa. Além de ampliar as possibilidades de aproximação com os clientes da companhia aérea, serve para ampliar oportunidades de negócios. *"No segundo trimestre de 2022, registramos um faturamento de R$ 994 milhões e sinergias de R$ 1,3 bilhão de reais, e que devem chegar a R$ 3 bilhões adicionais nos próximos anos",* revela Carla Fonseca, CEO do Smiles.

Embora o Programa Smiles fosse usado inicialmente só para obter passagens aéreas gratuitas, as recompensas têm se expandindo para outros fins, como hotéis, aluguel de carros, aquisição de produtos de consumo e inúmeros tipos de serviços.

Com o crescimento do e-commerce, os clientes começaram a se interessar por outros tipos de produtos e as plataformas das companhias aéreas refletem esta tendência. No caso da Smiles, há parcerias com mais de 100 empresas, e um marketplace próprio. *"Ter opções diversas para acumular e resgatar milhas acaba engajando e retendo um número crescente de usuários",* conclui Carla.

O programa de fidelidade da LATAM também se tornou uma poderosa ferramenta da marca. O LATAM Pass, que possui 45 milhões de clientes no mundo, metade deles no Brasil, oferece amplo portfólio de recompensas.

Preços e custos

A ABEAR classifica as despesas operacionais das empresas aéreas brasileiras em duas categorias. A primeira, em dólar, representa 51% do total de despesas e é mais difícil de controlar, pois depende da flutuação do câmbio. Já a segunda (49%), se refere a gastos feitos em reais e, por isto, oferece melhores condições de gestão.

Despesas em USD	
Combustível e lubrificantes	21%
Seguro, leasing e manutenção das aeronaves	18%
Depreciação, amortização e exaustão	12%

Despesas em Reais	
Despesas operacionais	20%
Pessoal	13%
Navegação aérea e despesas aeroportuárias	6%
Comissaria, handling e limpeza de aeronaves	3%
Assistência a passageiros, indenizações extrajudiciais e condenações judiciais	3%
Outras despesas	4%

Chama a atenção o peso das reclamações de passageiros levadas a Juízo. *"Estabeleceu-se, no Brasil, um precedente legal diferente em relação a outros países. Vigora aqui um conceito de que empresas aéreas devem ser responsabilizadas em situações inerentes ao transporte aéreo, concedendo indenização por danos morais, independentemente da efetiva demonstração do dano",* comenta Dany Oliveira, da IATA.

Para ele, a prática prejudica os próprios consumidores e contribuintes, que no final precisam pagar a conta, principalmente em forma de passagens mais caras.

De acordo com estudo do Instituto Brasileiro de Direito Aeronautico (IBAER), cerca de 98.5% dos processos contra as empresas Norte-americanas no mundo acontecem no Brasil. O aumento de casos é espantoso - em 2017 foram 42 mil casos. Em 2022, o número de casos aumentou 4 vezes. E, se considerarmos que um caso levado adiante no Brasil equivale ao custo de 17 passagens, podemos ter a dimensão do impacto deste tipo de prática na estrutura de custos das companhias aéreas como um todo.

"A Delta Air Lines divulgou que mais de 90% dos processos cíveis que recebe vêm do Brasil, que atualmente representa menos de 5% de seus passageiros. O valor gasto nessas ações aumenta o custo operacional das empresas que voam no Brasil, impactando o preço das passagens", diz Malfitani, da Azul.

Limitações de produtividade da mão de obra brasileira também criam situações desvantajosas em relação à aviação internacional. Por exemplo, há uma restrição legal de 900 horas de voo anual de pilotos de acordo com a legislação brasileira. Já nos Estados Unidos essa restrição é de 1000 horas por ano.

O desafio imposto pelos custos

Um dos grandes fatores que contribuem para a ineficiência das empresas aéreas no Brasil é o preço do combustível de aviação (JET A) que está cerca de 30 a 40 % mais caro do que em outros países como os Estados Unidos, devido a uma série de fatores tais como impostos, entre outros.

A precificação atual do JET A foi estabelecida por lei em 1997. Segue um modelo que fazia sentido na época, baseado na paridade do preço praticado por países importadores de petróleo. No ano em que o padrão foi concebido, o Brasil importava mais de 96% do petróleo refinado. Desde então a situação mudou drasticamente. Desde 2019 o Brasil importa menos de 14% do petróleo consumido.

Além disso, um acordo que o Brasil mantém com os países membros da ICAO (International Civil Aviation Organization) não permite tributar o JET A em voos internacionais. Já nos voos domésticos incide o PIS/COFINS (cerca de 5% do valor pago na refinaria), e o ICMS (que varia por Estado, que pode chegar a 17%). Assim, os voos domésticos se tornam mais caros do que os similares internacionais.

Movimento de aeroportos

De acordo com a ANAC, de janeiro a agosto de 2022, 53 milhões de passageiros de voos domésticos e 1,4 milhão de passageiros em voos internacionais utilizaram 213 aeroportos brasileiros em voos regulares. Trata-se de um crescimento de 49% nos voos domésticos e de 355% nos internacionais, quando comparados ao mesmo período do ano anterior.

A ANAC registrou, em setembro de 2022, 10.234 voos autorizados para 532 rotas em 204 aeroportos/aeródromos. Destes, 77% foram realizados pelas três maiores companhias aéreas no Brasil: 14% da GOL, 21% da LATAM e 42% da Azul.

Infraestrutura aeroportuária

Para melhorar sua infraestrutura, o Brasil promoveu o maior programa de concessões de aeroportos do mundo, afirma José Ricardo Botelho, CEO da ALTA. *"Prova do sucesso deste programa é que onze dos doze maiores operadores de aeroportos internacionais estão presentes no Brasil".* No entanto, ressalta, para incentivar mais investimentos em infraestrutura é fundamental ampliar a demanda. *"É preciso expandir a indústria de turismo no país, que é o maior indutor de desenvolvimento de infraestrutura".*

De acordo com Fabio Rogério Carvalho, presidente da ABR (Associação Nacional de Empresas de Aeroportos) até novembro de 2022, operavam no Brasil 59 aeroportos federais sob concessão. Há ainda os estaduais, como 22 no interior de São Paulo e cerca de 10 na Bahia. No caso dos federais, investimentos na ordem de R $ 12 bilhões nos últimos dez anos promoveram melhorias na infraestrutura e atendimento aos usuários.

Dos aeroportos federais concedidos, os seis associados à ABR (Brasília, DF e Natal, RN), GRU Airport (Guarulhos, SP), Aeroportos Brasil (Viracopos, SP); BH Airport (Confins, MG) e RIOgaleão (Rio de Janeiro) - representam 92% do tráfego de passageiros no Brasil e 99% da carga movimentada no país.

Com as concessões, as ESATAs (Empresas de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo) experimentam sensível ampliação da demanda. O melhor desempenho dos aeroportos e companhias aéreas permitiu melhorias nos serviços terceirizados. Firmas especializadas passaram a ser contratadas pelas novas concessionárias também para gerir terminais de carga, áreas de controle como raio X, segurança patrimonial, entre outros - explica Ricardo Aparecido Miguel, da ABESATA.

Competitividade

Tanto na oferta quanto na demanda, o mercado doméstico ocupado pelas maiores companhias brasileiras está geralmente muito bem equilibrado e há um bom aproveitamento de voos. Há também maior presença de empresas estrangeiras nos voos internacionais, com índices de aproveitamento acima de 70%.

Apesar desses indicadores promissores, há poucas empresas aéreas ativas no mercado doméstico. Além disso, embora haja esforços feitos pela empresas existentes para otimizar operações e reduzir custos, até o momento não há nenhuma companhia aérea ultra low cost operando no mercado brasileiro.

Tecnicamente, nada impede que surjam novos concorrentes, sejam eles de origem local ou internacional. O mercado brasileiro não possui fortes barreiras para inibir a entrada de novos players. Tampouco existem restrições ao capital estrangeiro. Além disso, a maior parte dos aeroportos tem capacidade disponível para este tipo de operação, com algumas exceções notáveis como, por exemplo, Congonhas. No entanto, algumas condições especificas do Brasil tornaram muito difícil a entrada das ultra low costs no mercado.

"A GOL é fruto da liberdade tarifária e sempre defendeu a concorrência saudável. O equilíbrio entre a oferta e a demanda é um aspecto fundamental para haver uma indústria de aviação sustentável. Para que isto ocorra, temos que atacar a questão estrutural dos custos para tornar o acesso ao avião mais democratizado, e trabalhar por uma agenda de medidas impactantes para as tarifas", afirma Celso Ferrer.

"Não há muito que um novo entrante possa fazer para obter custos mais baixos neste mercado. Por exemplo: a maior despesa, a do combustível, afetaria também novos participantes. Quanto à mão de obra, teria que ser contratada localmente, com todos os custos, onerações e impactos na produtividade existentes no Brasil. Portanto as dificuldades seriam as mesmas", avalia Alex Malfitani.

No caso das ultra low cost, há mais empecilhos: muitas das cobranças feitas por elas no exterior não são permitidas no país, como pagar por check-in, se feito em aeroporto, ou utilização do bagageiro na cabine. Isto sem falar nos altos índices de litígio existentes no Brasil.

"Seria necessário às empresas ultra low cost operarem em aeroportos secundários, que têm custos inferiores como acontece nos Estados Unidos e na Europa, mas inexistentes no Brasil " acrescenta Jorge Leal.

Aviação regional

A aviação regional é vital para a integração do Brasil, especialmente em regiões remotas. Um problema recorrente é que nem sempre há interesse da iniciativa privada na concessão de aeroportos do interior do país devido à percepção de que eles não são rentáveis. Apesar disso, destaca Possas, da SAC, os aeroportos regionais que receberam investimentos privados têm respondido bem às demandas de passageiros. Ele cita Jericoacoara, no Ceará; Vitória da Conquista, na Bahia, e Cascavel, no Paraná.

A aviação regional é o segmento de maior crescimento percentual nos últimos anos. Antes da pandemia, a Azul atendia 119 destinos. Hoje chega a 154 localidades, a maior parte através da aviação regional. Para a empresa, uma explicação é que o PIB de grandes estados, como São Paulo e Rio de Janeiro, tende a crescer menos que a média nacional de estados menores, o que demonstra o potencial da malha aérea regional.

A GOL planeja aumentar a capilaridade da malha por meio da expansão regional. *"Temos parceria de longa data com a VoePass, o que possibilita a operação em diversos estados. Recentemente anunciamos uma parceria com a Abaeté Linhas Aéreas para expansão na Bahia"*, informa o CEO, Celso Ferrer.

Para incrementar a aviação regional, Possas faz três recomendações.

1. Aperfeiçoar o mecanismo de financiamento dos aeroportos, garantindo os recursos a serem investidos.
2. Melhorar os projetos e a qualidade das obras em aeroportos.
3. Investir na formação em massa da mão de obra.

Segundo Jorge Leal, a adoção de aeronaves menores é fator indutor de maior capilaridade. Mas há um empecilho. *"Como estes aviões têm custos operacionais por assento maiores que os grandes, a operação só é viável com subsídios, difíceis de implementar, ou a integração de voos regionais e não regionais".*

"O turismo interno crescendo, a "descoberta" de novos destinos e a deficiência de transporte para regiões remotas, têm impulsionado a aviação regional. Identificamos um imenso potencial de desenvolvimento desse modelo de negócios e apostamos muito nisso, porém precisamos superar as barreiras políticas, econômicas e de apoio ao setor" diz Hector Hamada, CEO da Abaeté Linhas Aéreas. *"Precisamos de uma regulamentação específica para o desenvolvimento da aviação regional, coisa que não existe atualmente. Esse cenário exige agora que os setores envolvidos se unam para criar novas políticas, com o objetivo de alavancarmos esse setor, principalmente considerando a parte fiscal, que hoje impacta diretamente nessas operações".*

Desafios e oportunidades

“O Brasil pode progredir de forma acelerada nas áreas de média e baixa densidades para a aviação chegar a mais cidades do interior. Nos mercados internacionais, o Brasil precisa recuperar a conectividade aérea, permitindo que mais turistas venham ao país”, afirma Dany Oliveira, da IATA.

“Se compararmos a mercados similares como os Estados Unidos, Austrália e China, no Brasil ainda há um grande potencial de crescimento”, acrescenta Possas.

“Sou um entusiasta a respeito do futuro da aviação no Brasil. Há desafios, mas há muito mais oportunidades. A chave é continuar a trabalhar em conjunto com uma política de Estado no país. Ela deve incluir o governo, as empresas aéreas, os aeroportos, os provedores de serviços e as associações. Juntos, podemos encontrar caminhos e formas eficientes de prover serviços essenciais cada vez melhores para a população”, comenta Botelho, CEO da ALTA.

Um documento de setembro de 2022, assinado por ABEAR, ALTA, IATA e JURCAIB, e entregue aos então candidatos à Presidência da República, apontava as principais propostas do setor aéreo para melhorar o cenário brasileiro.

As entidades sugeriram medidas como a diminuição de preços e tributos sobre combustíveis, desestimulo à judicialização, adoção de programas de financiamento, melhoria da competividade e atração de investimentos ao garantir que o mercado de transporte aéreo brasileiro esteja alinhado às melhores práticas internacionais.

As recomendações incluíram ainda investir em infraestrutura para estimular a aviação regional e aumentar a demanda, reduzir burocracias e custos no transporte de carga, e a implementação de políticas que fomentem o turismo doméstico e internacional.

Em relação às práticas ambientais, sociais e de governança (ESG), as propostas incluíram incentivos para a implantação de combustível sustentável de aviação (SAF), regulamentação do mercado de carbono e alinhamento com as práticas internacionais para a redução de emissões, bem como o estabelecimento de políticas de incentivo à inovação e capacitação de mão de obra para ampliar a eficiência do setor.

About IBS Software

IBS Software is a leading SaaS solutions provider to the travel industry globally, managing mission-critical operations for customers in the aviation, tour & cruise and hospitality industries. IBS Software's solutions for the aviation industry cover fleet & crew operations, aircraft maintenance, passenger services, loyalty programs, staff travel and air-cargo management. IBS Software also runs a real time B2B and B2C distribution platform providing hotel room inventory, rates and availability to a global network of hospitality companies and channels. For the tour and cruise industry, IBS provides a comprehensive, customer-centric, digital platform that covers onshore, online and on-board solutions. The Consulting and Digital Transformation (CDx) business focuses on driving digital transformation initiatives of its customers, leveraging its domain knowledge, digital technologies and engineering excellence. IBS Software is a Blackstone portfolio company and operates from 15 offices across the world. Further information can be found at https://www.ibsplc.com/.

ibssoftware

Contact us

Engage, grow, and adapt with IBS Software.