

### TRANSPORTE AÉREO



Impacto é refletido na baixa utilização do transporte aéreo pela população, com apenas 10% dos brasileiros utilizando o modal

## Custos elevados desafiam desenvolvimento da aviação brasileira

**Combustível de aviação responde por cerca de 40% dos gastos das companhias aéreas em operação no Brasil**

Nícolas Pasinato, do Rio de Janeiro  
✉ nicolasp@jcrs.com.br

Os elevados custos operacionais seguem entre os principais obstáculos ao desenvolvimento da aviação brasileira. O combustível de aviação, por exemplo, representa aproximadamente 40% das despesas das companhias aéreas no País, enquanto a média mundial gira em torno de 30%. O impacto desse cenário é refletido na baixa utilização do transporte aéreo pela população: atualmente, apenas cerca de 10% dos brasileiros utilizam esse modal.

Os desafios e as perspectivas para o setor foram debatidos durante o painel “Transformando o Potencial da Aviação

Brasileira em Realidade”, realizado na Assembleia Geral Anual da Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata, na sigla em inglês), entre os dias 6 e 8 de junho, no Rio de Janeiro.

Participaram da discussão o CEO da Latam Brasil, Jerome Cadier; o CEO da Aeroportos do Brasil (ABR), Fábio Rogério Carvalho; a diretora da Pires Inteligência em Turismo, Jeanine Pires; e a professora e pesquisadora da Universidade de São Paulo (USP), Mariana Aldrigui. A mediação foi conduzida pela correspondente da CNN, Claire Sebastian.

Durante o debate, Cadier destacou o baixo índice de viagens aéreas por habitante no Brasil em comparação com outros países da região. Atualmente, a taxa de voos per capita no País — indicador que mede a média anual de viagens aéreas por habitante — é de apenas 0,5, ficando abaixo de mercados como Chile e Colômbia.

“Isso mostra duas coisas:

primeiro, voamos muito pouco. E, segundo, existe um enorme potencial de crescimento”, afirmou.

Para o executivo, a expansão do setor depende de uma visão estratégica que reconheça a aviação não apenas como meio de transporte, mas como impulsionadora do turismo, do comércio e do desenvolvimento econômico. Ele também defendeu a construção de um planejamento de longo prazo para o setor, aliado à estabilidade regulatória, considerada fundamental para estimular investimentos.

Como exemplo, citou a proposta que proíbe a cobrança pelo transporte de bagagens de mão nos voos. “O fato é que transportar bagagens tem um custo. Ou ele é distribuído entre todos os passageiros, inclusive aqueles que não levam malas, ou é cobrado apenas de quem utiliza esse serviço. É importante que haja clareza sobre isso”, argumentou.

Já o CEO da ABR Aeroportos demonstrou preocupação com os possíveis impactos da reforma tributária sobre a infraestrutura aeroportuária e o transporte aéreo.

Com a criação do Imposto sobre Valor Agregado (IVA), cuja alíquota estimada deve girar em torno de 26%, representantes do setor avaliam que haverá aumento dos custos operacionais, com reflexos no preço das passagens. Dados apresentados pela Iata durante o evento indicam que uma passagem doméstica com preço médio atual de R\$ 650 poderá registrar alta de aproximadamente 23%.

“Isso representa um aumento de custos para os aeroportos e pode gerar necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Estamos acompanhando atentamente não apenas os efeitos sobre os aeroportos, mas também os impactos para as companhias

aéreas e para o preço final das passagens”, afirmou Carvalho.

A professora Mariana Aldrigui ressaltou a necessidade de ampliar a produção e a integração de dados sobre turismo e transporte em níveis municipal, estadual e federal. Segundo ela, a ausência de informações consolidadas dificulta a elaboração de políticas públicas voltadas ao fortalecimento da conectividade aérea.

“Não temos clareza sobre onde queremos chegar. As companhias aéreas podem ser parceiras importantes na construção de uma estratégia que mostre como a ampliação da conectividade pode gerar empregos e atrair investimentos para diferentes regiões do País. Precisamos de um plano diretor em que turismo e transporte caminhem juntos”, defendeu.

Na mesma linha, Jeanine Pires destacou a importância de ampliar o mercado doméstico e fortalecer a conexão do Brasil com companhias aéreas internacionais.

“Precisamos expandir o mercado interno, melhorar a conectividade com empresas internacionais e aproveitar uma característica relativamente nova para o Brasil: a diversificação dos portões de entrada. O crescimento de operações no Sul, Norte e Nordeste amplia as opções para os passageiros e precisamos pensar na criação de diferentes portões de entrada para tornar a sua viagem menos longa”, afirmou.

De acordo com o relatório “O Valor do Transporte Aéreo para o Brasil”, elaborado pela Iata, a aviação brasileira emprega diretamente cerca de 246,8 mil pessoas, considerando companhias aéreas, operadores aeroportuários, empresas instaladas em aeroportos, prestadores de serviços de navegação aérea e fabricantes. O setor gera US\$ 10,3 bilhões em atividade econômica, o equivalente a 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional.

Quando considerados os impactos indiretos, induzidos e os efeitos sobre o turismo, a cadeia da aviação sustenta aproximadamente 1,9 milhão de empregos e contribui com US\$ 46,4 bilhões para a economia brasileira, representando cerca de 2,1% do PIB do País.