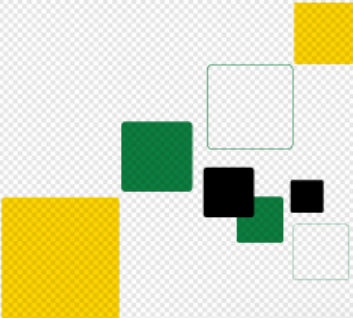




A

B

E

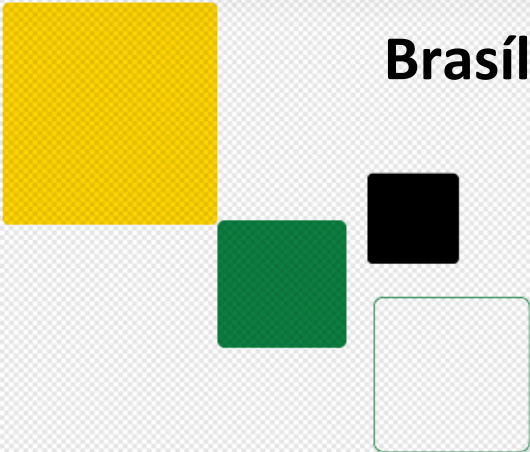
**Associação
Brasileira
das
Empresas
Aéreas**

A

R

Comissão de Serviço de Infraestrutura do Senado Federal

ÓBICES DA AVIAÇÃO REGULAR



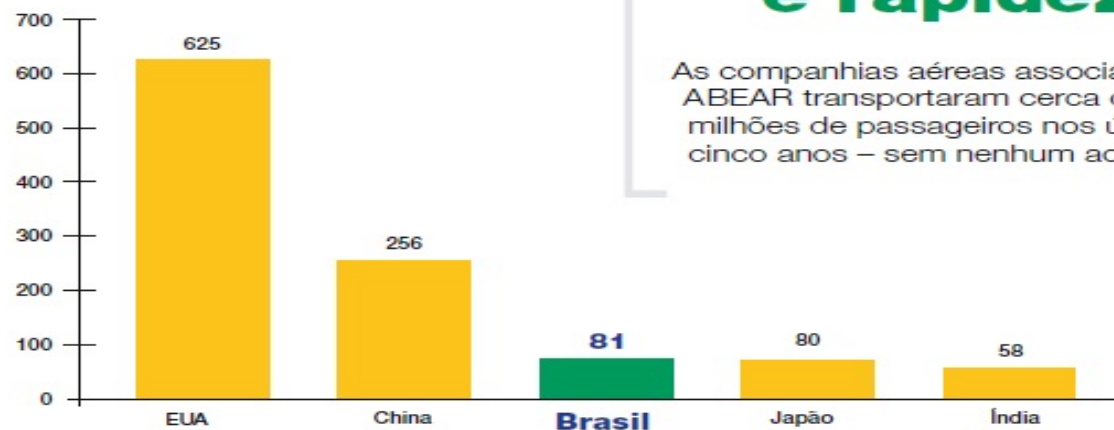
Brasília, 11 SET 2013



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 cinco anos – sem nenhum acidente

Fonte: IATA 2011



Mais passageiros a cada ano

O crescimento de viagens domésticas e internacionais de 2002* a 2012 é de 180%

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 2012. 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

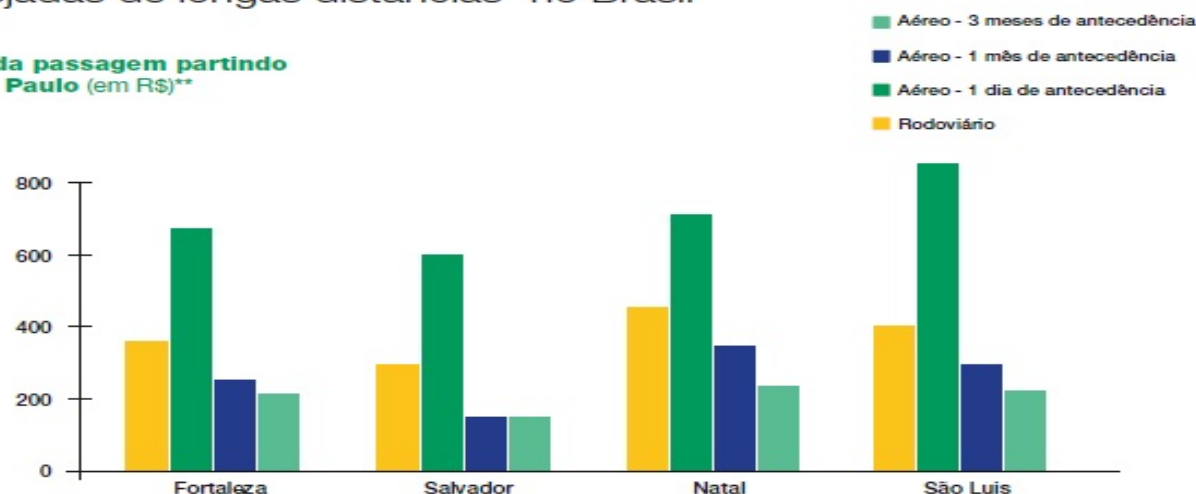
O setor aéreo brasileiro



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\$)**



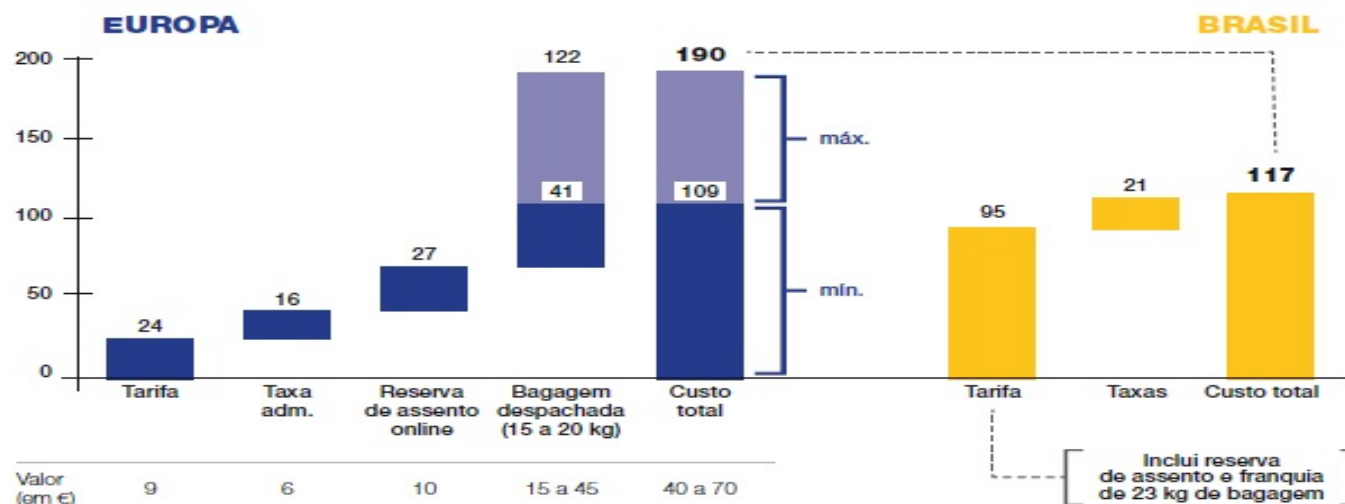
Duração - aéreo	4 horas	2 horas	3 horas	4 horas
Duração - rodoviário	52 horas	31 horas	47 horas	49 horas

* 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 GOL, 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)



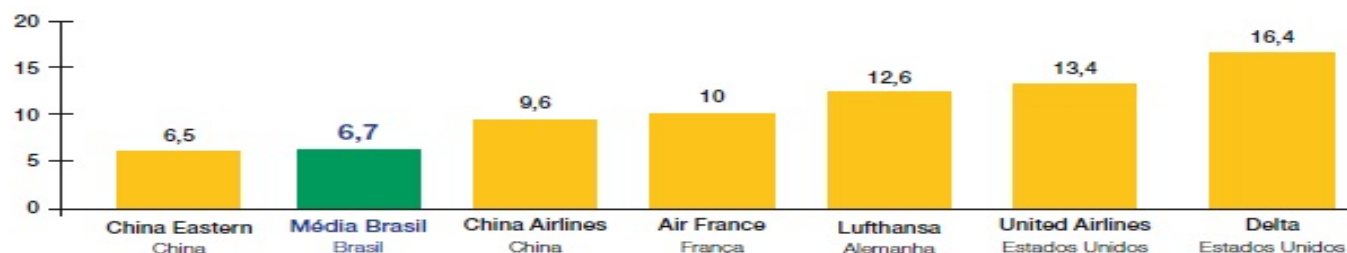
* Preços disponíveis para passagens compradas com um mês de antecedência
Fontes: sites Ryanair, TAM, Gol, Azul e Avianca (dados coletados em 23 de Janeiro de 2013)

O setor aéreo brasileiro

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)



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\$ bl)

50	51	54	57	61	66	72	76	81
----	----	----	----	----	----	----	----	----

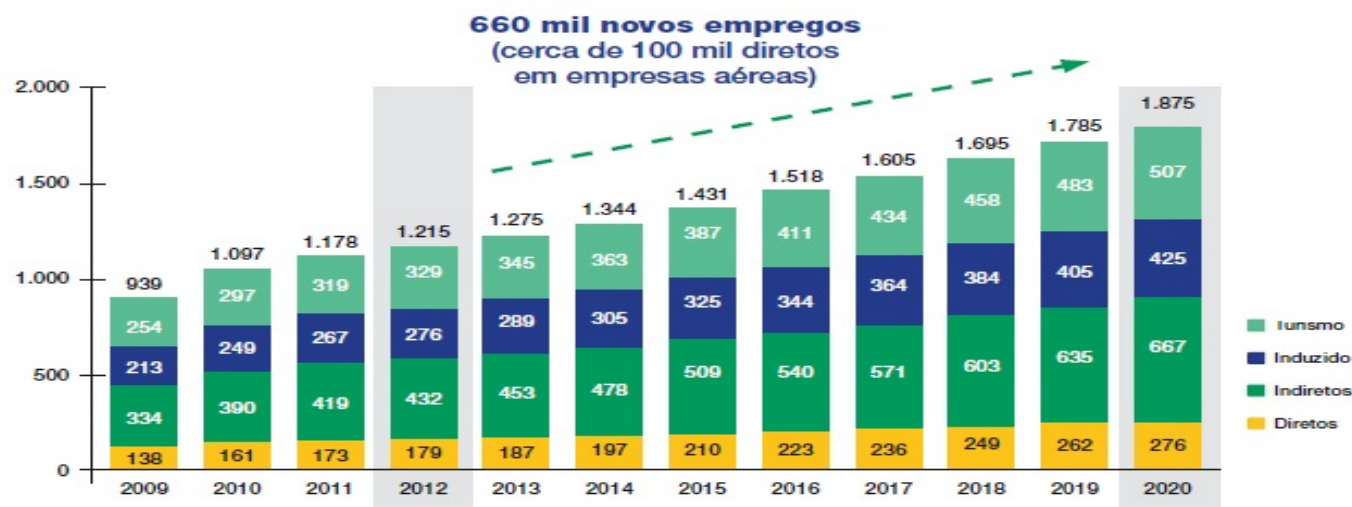
Fonte: Estimativa Bain & Co

Perspectivas para o setor aéreo no Brasil

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

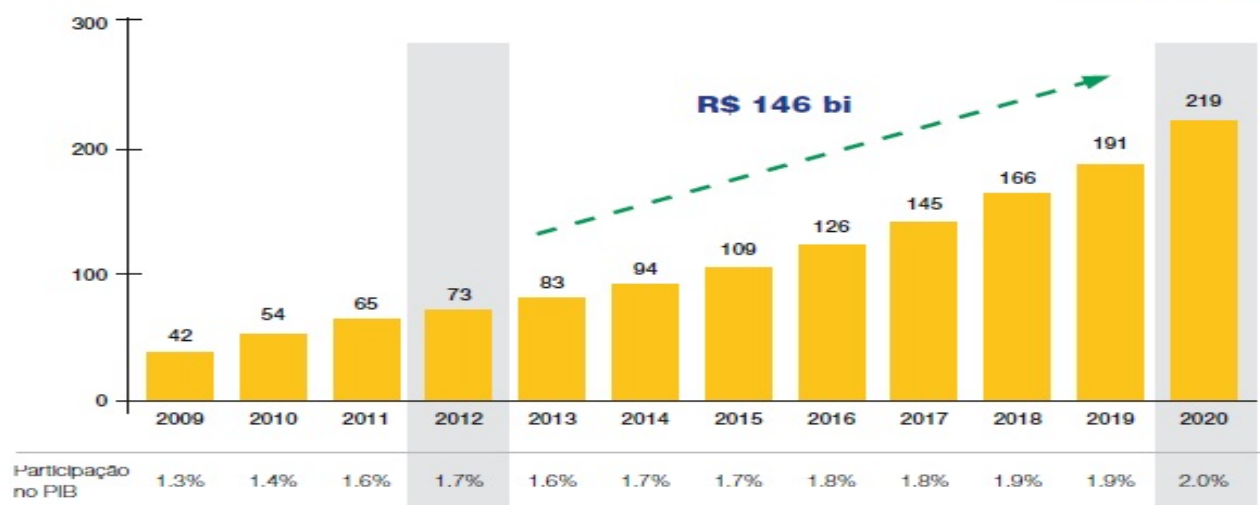


Contribuição ao PIB

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

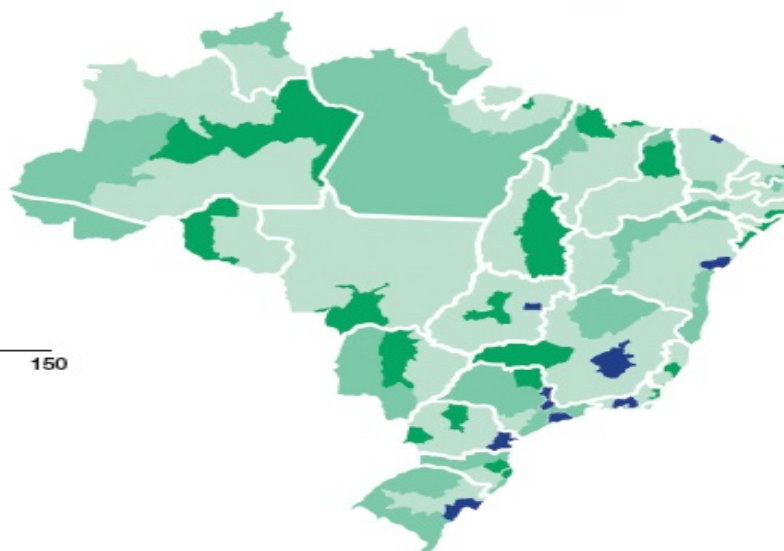
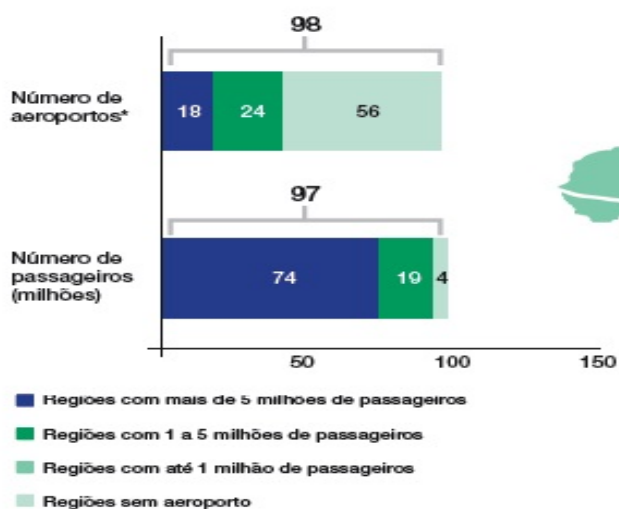
www.abear.com.br



Má distribuição geográfica

O transporte aéreo de passageiros está concentrado em poucas regiões atualmente

Transporte aéreo por meso-região IBGE (2012)



Fonte: IBGE, Infraero, Anac, Daesp, Bain & Co
* Aeroportos administrados pela Infraero e pelo DAESP

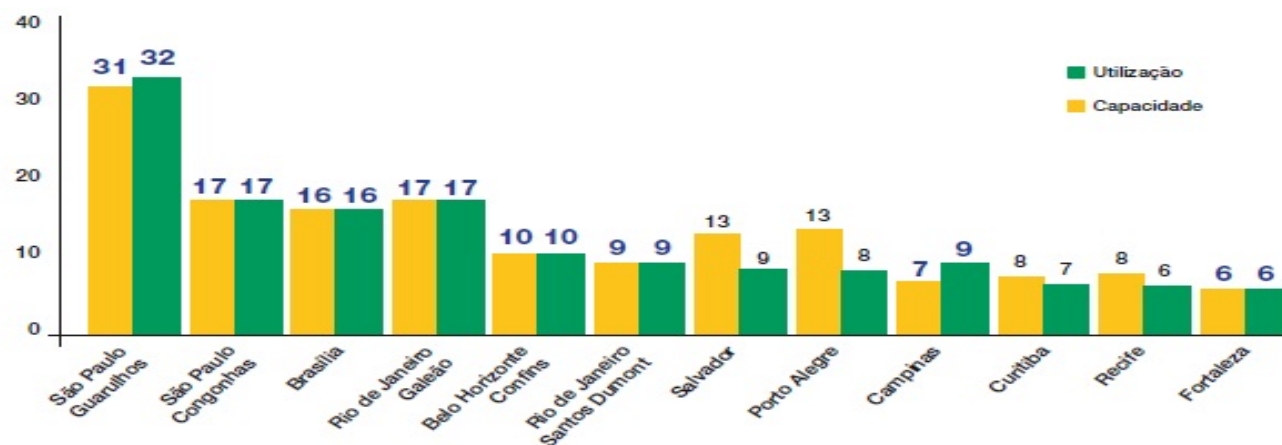
■ Obstáculos ao desenvolvimento



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

Aeroporto	Número de Pistas	Capacidade e Atual INFRAERO (pax/ano)	Capacidade e 2014 INFRAERO (pax/ano)	Paxtot 2012	Paxtot 2014	Paxtot 2020
Guarulhos	2	35.000.000	64.700.000	32.777.330	37.719.966	47.248.143
Congonhas	2	17.500.000	17.500.000	16.775.770	21.834.825	24.583.709
Campinas	1	11.000.000	24.000.000	8.858.380	11.028.931	17.868.418
Galeão	2	26.000.000	44.000.000	17.495.737	21.476.982	35.012.958
Santos Dumont	2	8.500.000	8.500.000	9.002.863	10.500.555	10.500.555
Brasília	2	18.000.000	26.500.000	15.891.530	21.265.650	31.016.616
Confins	1	8.500.000	16.500.000	10.398.296	11.890.867	17.709.002
Salvador	2	10.500.000	12.900.000	8.811.540	12.942.994	19.057.612
Porto Alegre	1	8.000.000	15.200.000	8.261.355	10.092.131	15.030.155
Recife	1	8.000.000	16.700.000	6.433.410	8.931.867	13.363.763
Curitiba	2	8.000.000	14.600.000	6.828.334	9.230.583	13.747.056
Fortaleza	1	6.000.000	8.600.000	5.964.308	7.476.592	11.134.847
Manaus	1	5.000.000	13.500.000	3.131.150	3.986.993	5.937.806
Natal	2	5.900.000	5.900.000	2.660.864	3.736.674	5.590.772
Cuiabá	1	2.800.000	5.700.000	2.761.588	3.360.702	5.005.075

Aeroporto	Número de Pistas	Movtot 2012	Movtot 2014	Movtot 2020	Capacidade de Mov/hora (DECEA) 2012	Previsão Mov/HP 2016	Previsão Mov/HP 2020	Capacidade de pátio INFRAERO 2012	Previsão demanda pátio 2016	Previsão demanda pátio 2020
Guarulhos	2	273.884	333.505	402.370	47	60	69	61	97	97
Congonhas	2	213.419	256.850	262.546	34	40	40	29	35	35
Campinas	1	115.548	129.312	184.325	28	37	42	41	41	47
Galeão	2	154.318	191.344	299.598	40	49	59	62	51	62
Santos Dumont	2	135.373	156.209	182.072	29	28	29	20	20	20
Brasília	2	188.528	236.926	309.910	44	52	57	40	50	57
Confins	1	120.149	132.407	182.750	29	32	37	19	32	37
Salvador	2	121.587	174.775	229.930	25	34	37	24	34	37
Porto Alegre	1	96.693	125.768	172.467	24	32	37	25	32	37
Recife	1	82.997	110.400	152.562	29	26	30	26	26	30
Curitiba	2	88.909	124.644	165.858	24	32	36	16	29	32
Fortaleza	1	65.391	80.946	117.015	27	22	26	16	22	27
Manaus	1	57.575	66.302	88.719	25	19	25	18	19	25
Natal	2	28.108	42.427	60.527	27	14	17	25	16	18
Cuiabá	1	60.138	71.366	97.055	22	17	19	15	17	19



Problemas de infraestrutura

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

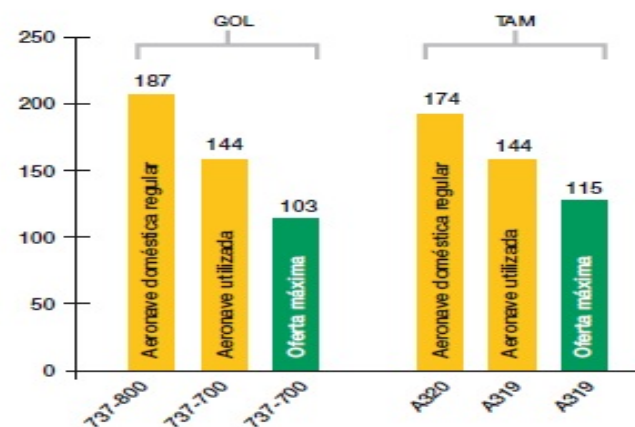
Aeroporto de Rio Branco:

- » 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



Fonte: ABEAR

Obstáculos ao desenvolvimento



Altos custos operacionais

O preço e a tributação do combustível representam grandes gargalos

Precificação QAV*

O combustível responde por até 43% 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)

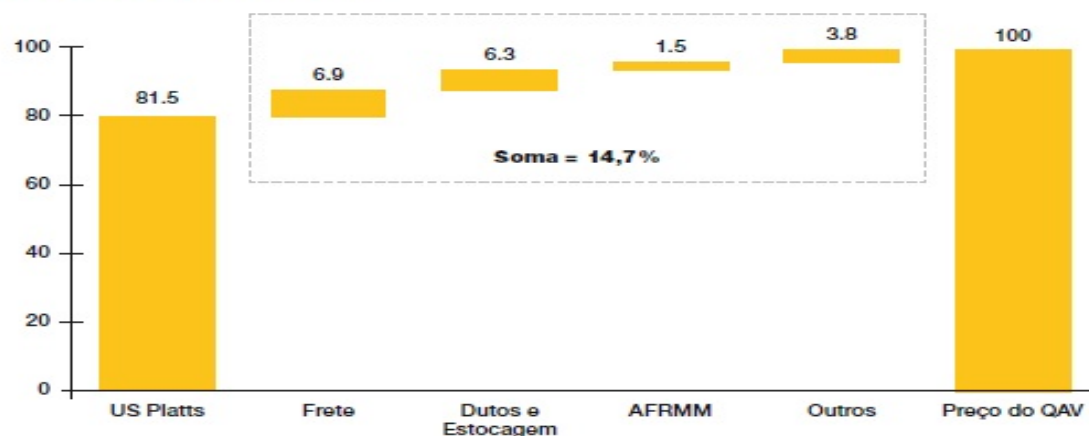


Custo do combustível

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)

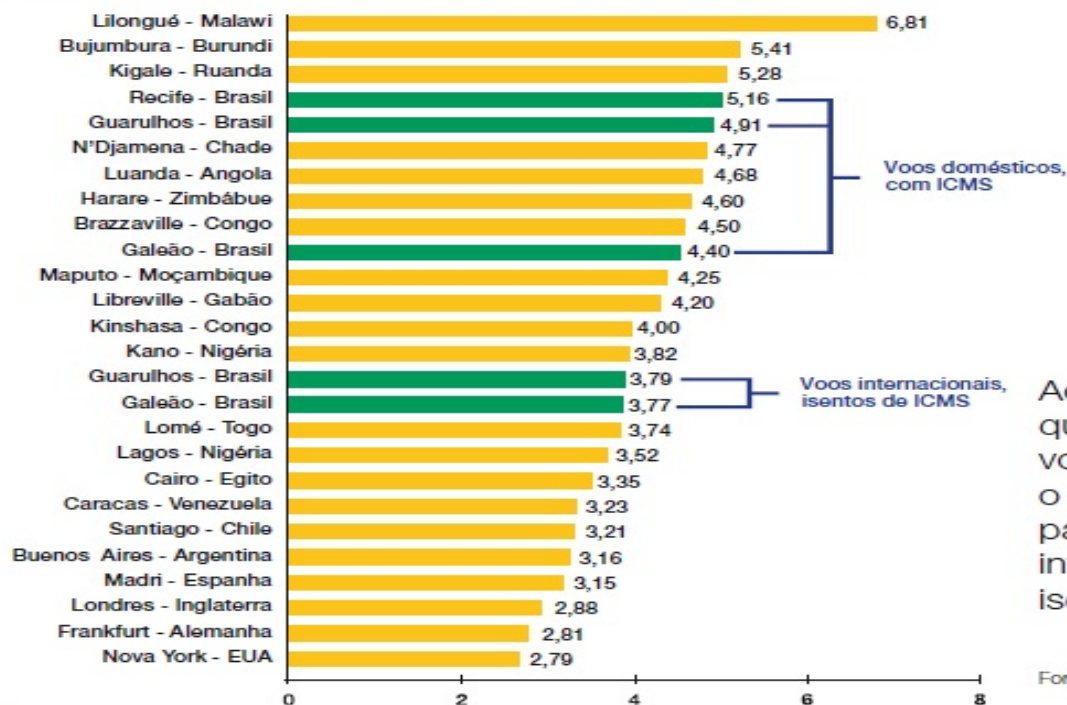


Fontes: ANP; IATA

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)



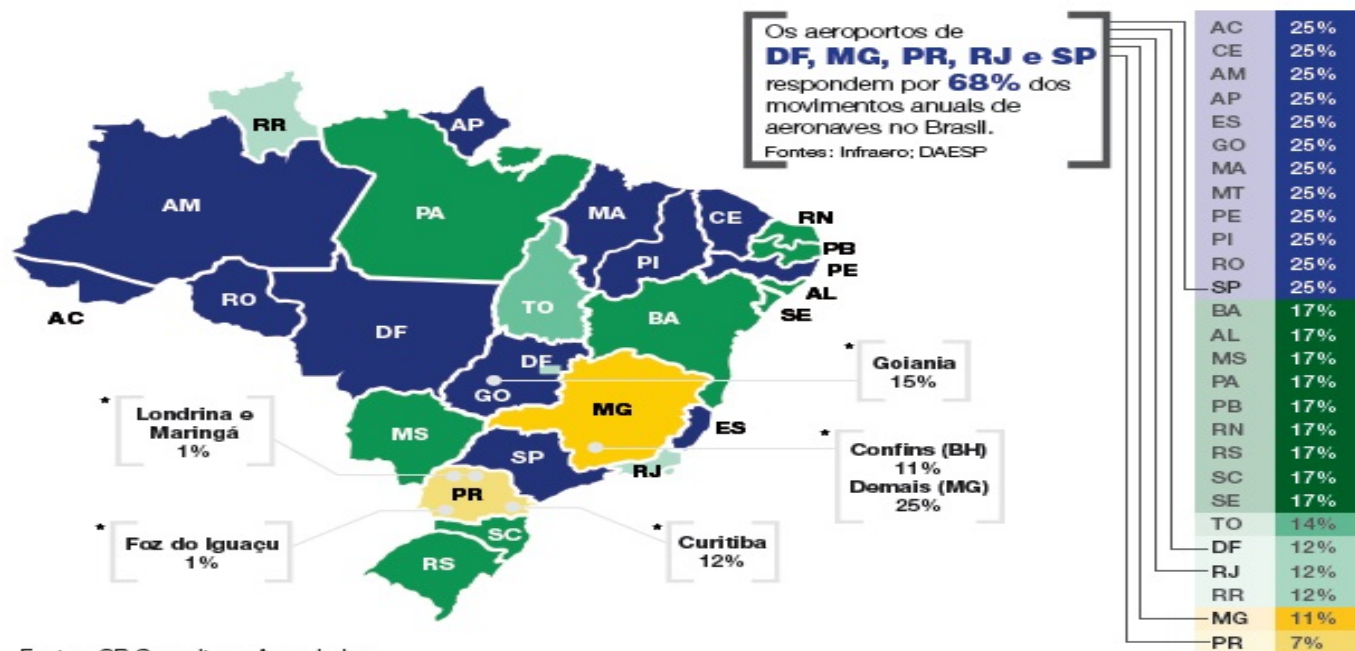
Ao contrário do que acontece nos voos domésticos, o combustível para voos internacionais é isento de ICMS

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

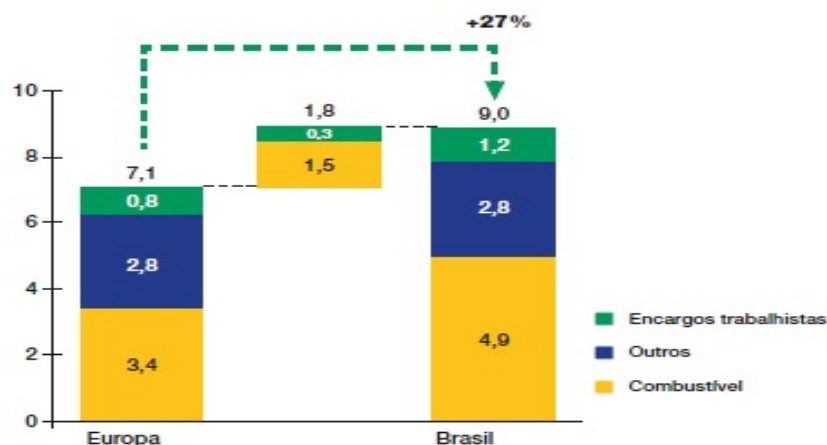
* Aeroportos onde são praticadas alíquotas diferentes do restante do estado

Obstáculos ao desenvolvimento

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)



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

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%

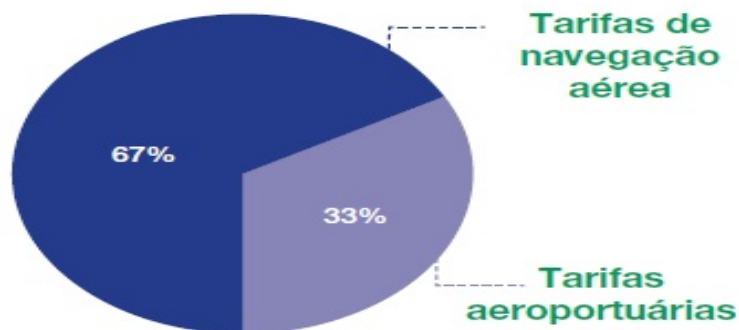
mais caro que
na Europa



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

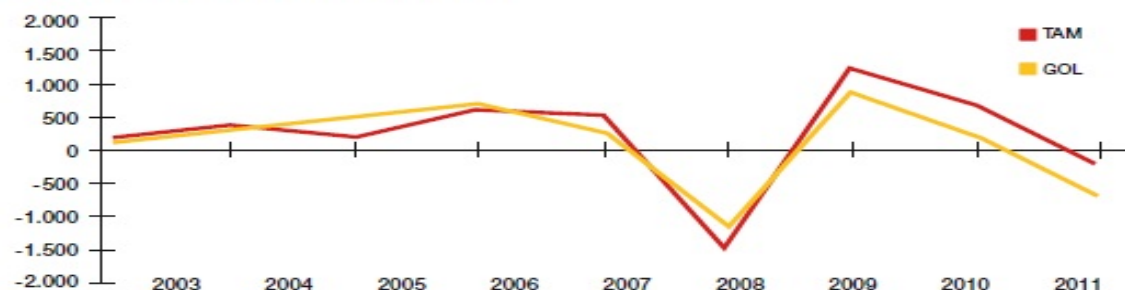
Obstáculos ao desenvolvimento



Resultado financeiro

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

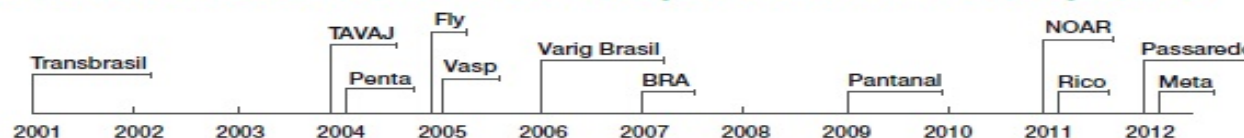
Lucro líquido histórico TAM e GOL (em R\$ mi)



Margem sobre receita líquida	TAM	5%	8%	3%	8%	6%	-14%	13%	6%	-2%
	GOL	8%	14%	16%	18%	5%	-19%	15%	3%	-10%

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

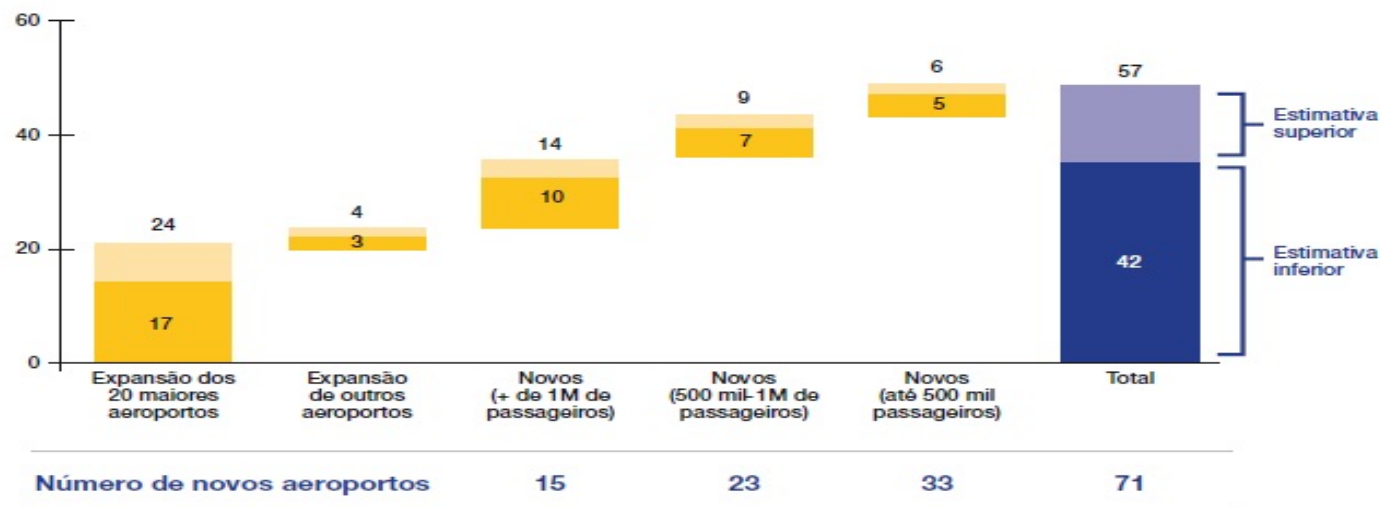
www.abear.com.br



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)



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

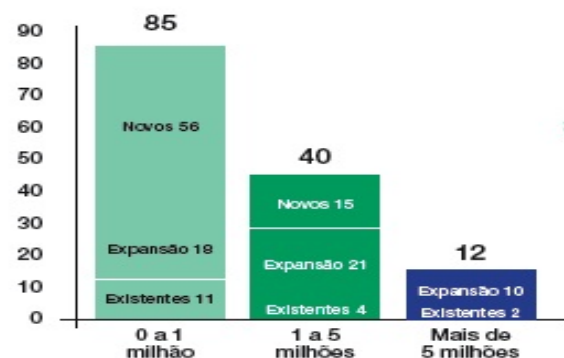
O que precisa ser feito



Expansão e construção

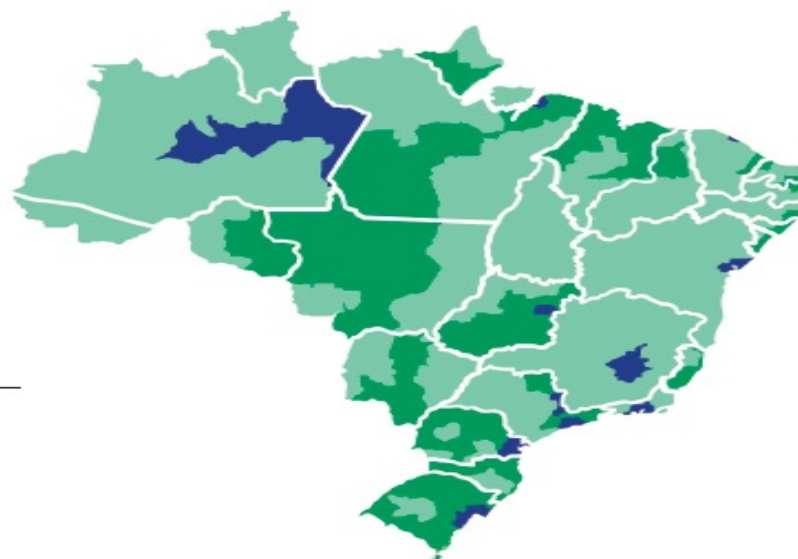
O desenvolvimento econômico e a ascensão de novas regiões são oportunidades para construir ou reativar 71 aeroportos – e expandir 49

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	Oixadá
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	Abetetuba
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	Floriano
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	Iratí
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

O que precisa ser feito



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.

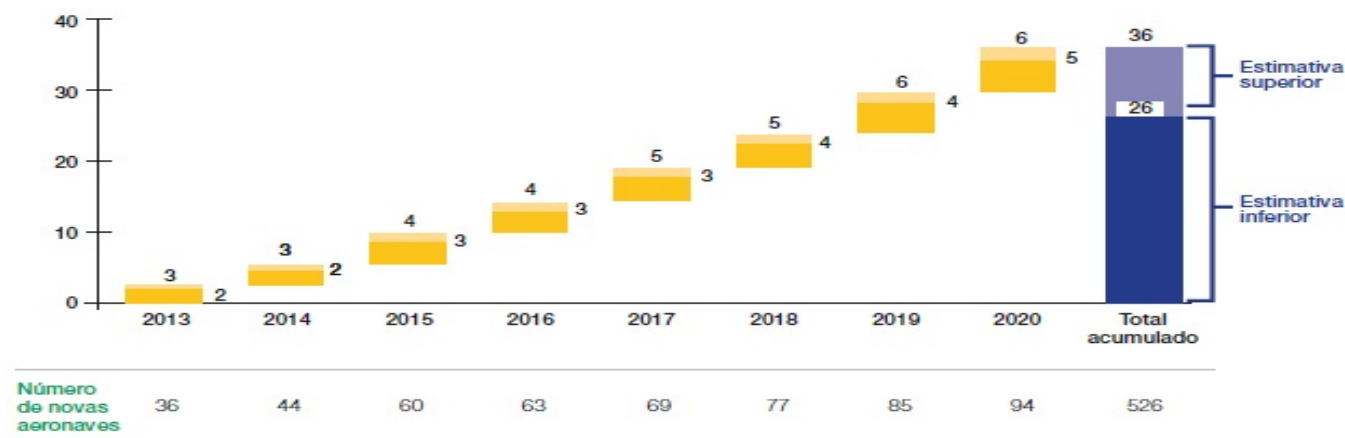
O que precisa ser feito



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)



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; HOTTRAN

O que precisa ser feito

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**

SOLUÇÃO COMPARTILHADA E COLABORATIVA



MUITO OBRIGADO!



Cmte. Ronaldo JENKINS
Tel.: (21) 3578-1160
e-mail: ronaldo.jenkins@abear.com.br