



# NOTÍCIAS

Nº. 13

## **Uma reflexão conjunta é necessária para a infraestrutura do transporte aéreo do Japão -As Olimpíadas são uma oportunidade para impulsionar mudanças críticas-**

**09 de março de 2017 (Tóquio)** – A Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA) conclamou o Japão para preparar a sua infraestrutura aeroportuária para os Jogos Olímpicos de 2020 e para o crescimento futuro da indústria do turismo com a utilização de reflexão conjunta e consultas amplas com a indústria.

O Japão tem um conjunto de alvos agressivos para atrair os turistas internacionais. Em 2016, o Japão recebeu em torno de 24 milhões de turistas internacionais. No ano Olímpico de 2020, o Japão espera receber 40 milhões de visitantes, que se estima irão gastar uns US\$70 bilhões (JPY 8 trilhões). E o alvo para 2030 é de atrair em torno de 60 milhões de visitas estrangeiras com receitas oriundas do turismo calculadas em US\$130 bilhões (JPY 15 trilhões).

### **Custos da Infraestrutura**

O planejamento bem sucedido da infraestrutura desempenhara um papel chave na continuação do crescimento do turismo no Japão. O desenvolvimento da rede internacional do aeroporto Tóquio-Haneda; a privatização do Sendai e dos aeroportos Kansai e Itami de Osaka; e esforços contínuos para melhorar a competitividade ao reduzir custos e aperfeiçoar a infraestrutura são desenvolvimentos bem-vindos.

“Não faz muito tempo que os aeroportos do Japão eram os mais caros do mundo. Ainda hoje não são baratos, mas o Kansai e o Narita já não estão mais entre os dez mais caros e agora são 13º e 23º, respectivamente. Estamos avançando na direção certa e ainda tem mais a fazer – especialmente no Haneda, que está na contramão da tendência positiva ao aumentar as taxas”, disse Alexandre de Juniac, Diretor Geral e CEO da IATA, numa [palestra](#) apresentada, hoje, à Câmara Americana de Comércio no Japão.

A IATA está exigindo a regulamentação econômica dos aeroportos, a fim de garantir que existe um equilíbrio adequado entre os interesses públicos e comerciais quando do estabelecimento dessas taxas. Como pontos críticos da infraestrutura nacional, os aeroportos deverão desempenhar um importante papel na construção da competitividade nacional. Porém, como prestadores de serviços monopolizados, nem sempre existe o incentivo a fazer assim.

“Isso é uma verdadeira preocupação para as empresas aéreas. Para serem bem sucedidas num ambiente altamente competitivo, as empresas aéreas têm reestruturado e aprimorado a eficiência das suas operações. Fazendo isso já permite que elas melhorem a lucratividade, mesmo que o preço médio das passagens tem caído em 45% desde 2000. Nesse mesmo período, calculando numa base global, os custos aeroportuários subiram em torno de 29%”, disse De Juniac.

Os resultados iniciais da privatização dos aeroportos do Japão têm sido positivos. Nessas últimas semanas, acordos para a redução de taxas foram firmados para os aeroportos de Kansai e de Sendai. “É um começo positivo, especialmente porque o Japão não possui nenhum regulamento econômico em vigor. Espero que o Japão tenha encontrado uma fórmula que funcionará a longo prazo. Os olhos da comunidade da aviação, em todo o mundo, estarão observando o desenvolvimento atentamente”, disse De Juniac.

### **Eficiência e Capacidade**

Além de serem competitivos e acessíveis, os aeroportos deverão também ser eficientes oferecer uma capacidade suficiente para atender as demandas do mercado. Ao preparar para esse crescimento, a IATA enfatizou um plano extensivo para o desenvolvimento de uma infraestrutura mais competitiva para o transporte aéreo japonês:

- **Segurança Inteligente:** Em janeiro, a primeira implantação da Segurança Inteligente começou as suas operações no Aeroporto Internacional de Kansai. Ela está proporcionando uma melhor experiência para os passageiros, junto com uma segurança mais eficaz. Com a implantação da Segurança Inteligente, e avaliações completadas no Narita, De Juniac incentivou o Japão a se tornar modelo para a implantação da Segurança Inteligente em tempo para Os Jogos Olímpicos de 2020.
- **Terminal Eficiente:** Embora o Japão seja líder na tecnologia self-service para as suas operações domésticas, muitas das funções não estão disponíveis aos viajantes internacionais. A fim de maximizar a eficiência do terminal antes dos Jogos Olímpicos, a IATA instou com os aeroportos do Japão a dar prioridade para fazer com que os viajantes internacionais aproveitem do cartão de embarque móveis, quiosques e etiquetas para bagagens que são impressas em casa.
- **Eficiência do Espaço Aéreo:** A IATA expressou o seu apoio para as Ações Colaborativas para a Renovação dos Sistemas de Controle do Tráfego Aéreo (CARATS) para entregar a promessa de duplicar a capacidade do espaço aéreo. O espaço aéreo sofre com estrangulamentos particularmente em Tóquio, e a IATA também conclamou novos esforços do Governo para aliviar o congestionamento ao abrir mais espaço sobre o centro de Tóquio. A longo prazo, a cooperação com as autoridades militares americanos, que controlam partes significativas do espaço aéreo de Tóquio, deverá resultar em maior capacidade.
- **Terminais de Baixo Custo:** A IATA reconhece as melhorias significativas de capacidade, que foram alcançadas através do desenvolvimento de “Terminais de Baixo Custo” nos Aeroportos de Kansai e de Narita. Contudo, a IATA enfatizou que

os custos e benefícios oriundos de desenvolvimentos futuros sejam cuidadosamente considerados. “Todas as empresas aéreas querem custos menores. Portanto, devemos primeiro maximizar a utilização da capacidade em instalações já existentes, antes de construir nova infraestrutura para um modelo de negócios específico. E antes de construir os terminais, são essenciais uma alocação de custos adequada e compromissos de longo prazo dos que os utilizam”, disse De Juniac.

- **Coordenação:** Tóquio continuará a ser o principal ponto de entrada ao Japão e precisa existir bastante clareza, a longo prazo, sobre os papéis dos dois aeroportos da capital do Japão – Haneda e Narita – para que a capacidade possa ser desenvolvida, alinhada com as demandas do mercado e com uma visão futuro muito bem coordenada e definida.

## **Conectividade é Essencial**

“Os Jogos Olímpicos são um marco importante e dão ímpeto para a realização das coisas. Mas isso deverá fazer parte de um processo de planejamento conjunto de longo prazo focado no grande prêmio de poder receber 60 milhões de visitantes no Japão, anualmente, e de manter os negócios e o povo japonês ligados eficientemente com o mundo”, disse De Juniac.

A aviação representa 1,8% do PIB japonês. Na Coreia, isso é 3,1%. “A indústria do turismo está aumentando rapidamente e vai ajudar diminuir essa diferença. Muito disso vem dos serviços de curta distância pelas empresas aéreas de baixo custo. Isso está atendendo uma necessidade do mercado que via, com certeza, continuar a crescer. Mas não podemos perder de vista outros segmentos do mercado, também. A conectividade das rotas longas e dos aeroportos centrais também oferecem o potencial para mais crescimento. Mas as condições precisam ser acertadas – capacidade suficiente, operações eficientes e custos acessíveis. Para poder realizar plenamente o potencial da aviação do Japão, precisamos de uma reflexão conjunta e uma clara visão de longo prazo. Há muita coisa em jogo. Uma indústria de aviação sadia gera benefícios tanto econômicos como sociais que ajudam as pessoas experimentar melhor qualidade de vida. Afinal, o negócio da aviação é a liberdade”, disse De Juniac.

Enquanto no Japão, De Juniac também falou com o [Conselho Japonês de Aeroportos Internacionais](#).

[Leia a palestra de Alexandre de Juniac diante da Câmara Americana de Comércio no Japão.](#)

Leia a palestra de Alexandre de Juniac diante do 14º Conselho Japonês de Aeroportos Internacionais.

--IATA--

## **Notas para Editores:**

- A IATA (Associação Internacional do Transporte Aéreo) representa umas 265 empresas aéreas que formam 83% do tráfego aéreo global.
- Pode nos seguir em <http://twitter.com/iata2press> para notícias especialmente preparadas para a mídia.