



NEWS

No: 18

Medidas urgentes para a aviação brasileira **- Geração de benefícios econômicos e melhoria da competitividade -**

São Paulo, 15 de março de 2011 – A IATA (*International Air Transport Association*) elogiou a decisão da Presidenta Dilma Rousseff de colocar enfoque estratégico na aviação e a necessidade de urgente acompanhamento de reformas críticas para melhorar a competitividade da indústria. Os preparativos para sediar os Jogos Olímpicos e a Copa do Mundo da FIFA demandam ações imediatas.

“Em seu discurso de posse, a Presidenta Rousseff reconheceu a capacidade do transporte aéreo de produzir ganhos de longo prazo para a qualidade de vida no Brasil. Sua intenção de criar uma Secretaria de Aviação Civil com status de ministério é uma oportunidade para produzir mudanças. A IATA está mais do que disposta a usar sua experiência global e desempenhar um papel colaborativo para atender às expectativas da Presidenta com um plano estratégico focado na competitividade”, disse Giovanni Bisignani, Diretor Geral e CEO da IATA. Bisignani fez suas observações no discurso proferido na Câmara de Comércio Britânica, em São Paulo, no momento em que nomeações do governo para a aviação são iminentes.

Bisignani ressaltou cinco áreas para mudança:

Infraestrutura e Marco Regulatório: “O modelo da INFRAERO, que controla 94% dos aeroportos do Brasil, é obsoleto. Terminais em 13 dos 20 maiores aeroportos não comportam a demanda atual. São Paulo, que responde por 25% do tráfego do Brasil, está em estado crítico – com capacidade insuficiente e serviços que não atendem aos padrões internacionais. As concessões podem ser um caminho. Mas elas precisam ser acompanhadas de uma regulação transparente, economicamente independente e robusta, apoiada em consultas efetivas à indústria”, disse Bisignani.

A IATA apoia a continuidade do papel da ANAC na supervisão dos aeroportos. “De forma geral, o marco regulatório proposto pela ANAC para os aeroportos brasileiros está alinhado com as recomendações da IATA e os princípios de ICAO. Mas quatro mudanças importantes são críticas para alavancar a competitividade do Brasil. Primeiro, o ATAERO precisa ser abolido. Esta sobretaxa de 50% sobre as tarifas está em desacordo com os princípios da ICAO. Segundo, nós precisamos de mais transparência e garantias de que não haverá subsídios cruzados entre os aeroportos. Terceiro, a solução para a capacidade insuficiente não pode ser a introdução de tarifas mais altas para os horários de pico. Ganhos de eficiência e desenvolvimento de infraestrutura são o caminho a seguir. E, por fim, o aumento de 70% para as empresas aéreas internacionais como resultado do recálculo da tarifa é inaceitável. As tarifas têm que diminuir, não aumentar. Se estas quatro questões não forem resolvidas, os benefícios das concessões serão perdidos”, afirmou Bisignani.

Preço do combustível: O Brasil deve dar continuidade à política que eliminou US\$ 100 milhões em impostos de PIS/COFINS sobre os combustíveis, em 2009, com a revisão da paridade de preços de importação da Petrobras. Um estudo recente concluiu que a Petrobras pratica preços excessivos sobre o combustível de aviação, cerca de US\$ 400 milhões a mais anualmente. “Não há justificativa para que o preço do combustível de aviação no Brasil seja

14% mais caro do que no restante da região. O Brasil produz 80% da sua demanda em suas próprias refinarias. Não faz sentido atrelar os preços ao mercado de Houston e incluir custos teóricos para importação – incluindo o transporte. Isto está destruindo a competitividade da aviação brasileira”, afirmou Bisignani. Globalmente, o combustível representa em média 29% do custo operacional de uma empresa aérea. No Brasil, este número sobe para 37%.

Gerenciamento de Tráfego Aéreo: A IATA pede que o Governo Federal apoie os esforços de melhoria conduzidos pelo DECEA. “As empresas aéreas investiram em aviônicos para obter melhorias na eficiência dos voos. Mas a infraestrutura em solo não acompanha nossa capacidade no ar”, apontou Bisignani. Especificamente, a IATA está encorajando a implementação de procedimentos operacionais mais eficientes, conhecidos por RNAV e PBN, para aumentar a capacidade em São Paulo e no Rio de Janeiro. Além disso, a IATA está estimulando o DECEA a adotar um processo de melhoria contínua, baseado em análise de dados de desempenho, contra metas estipuladas de desempenho.

Meio Ambiente: A aviação está unida e comprometida com a melhoria na eficiência do consumo de combustível em 1,5% ao ano, até 2020; limitando as emissões netas de carbono a partir 2020 com o crescimento neutro de carbono e cortando as emissões netas pela metade até 2050 (em comparação com 2005). Governos, através da ICAO, concordaram em encontrar uma abordagem global de medidas econômicas relacionadas às emissões de CO2. “A aviação é a única indústria global com um plano global – pelo lado da indústria e dos governos. O Brasil precisa apoiar essa abordagem global. O que significa parar a iniciativa da cidade de Guarulhos de impor taxas ambientais que são contraproducentes para os esforços globais. E o governo precisa acompanhar a iniciativa da TAM com os voos de teste com biocombustíveis sustentáveis, criando uma estrutura legal e fiscal para apoiar a indústria brasileira de biocombustíveis”, indicou Bisignani.

Copa do Mundo da FIFA e Jogos Olímpicos: “Sem profundas mudanças, os aeroportos do Brasil não serão capazes de atender com sucesso a Copa do Mundo da FIFA ou os Jogos Olímpicos. O tempo está se esgotando para grandes projetos de infraestrutura. Nós estamos preocupados que o Terminal 3 de São Paulo esteja sendo planejado sem consulta à indústria. O que quer que seja alcançado, precisaremos fazer com que a infraestrutura atual funcione muito mais eficientemente e com melhores processos. Uma solução simples é que todos os que têm atuação nos aeroportos – ANAC, INFRAERO, Polícia Federal, Receita Federal, Anvisa e Agricultura – institucionalizem o regime de cooperação. As empresas aéreas podem propor soluções para melhorar a operação nos terminais e reduzir o seu congestionamento, incluindo os padrões IATA *Fast Travel* de implementação de tecnologia para o autoatendimento e *e-freight* para melhorar a eficiência no manuseio de carga. Estas soluções existem hoje e podem contribuir para melhorias significativas”, afirmou Bisignani. A IATA ainda estimula a ANAC a adicionar uma nova dimensão a sua supervisão de segurança ao adotar a Auditoria de Segurança Operacional da IATA como um requisito para todas as empresas aéreas operando no Brasil.

Aviação é importante para a economia do Brasil. Ela estimula viagens e turismo que sustentam 9,1% do PIB e oito milhões de empregos brasileiros. A aviação tem crescido a uma impressionante taxa de 10% ao ano desde 2003. O mercado doméstico brasileiro é o quarto maior do mundo, atrás de EUA, China e Japão. Mas com 13 milhões de passageiros internacionais está em 37ª posição do ranking internacional, o que é completamente desproporcional à economia do Brasil, que é a oitava maior do mundo.

A IATA tem um escritório no Brasil desde 1991. O escritório brasileiro da IATA processou cerca de US\$ 4,5 bilhões de receitas da indústria em 2010 e fornece acesso local a toda a experiência global da instituição, incluindo os aspectos de segurança, desenvolvimento de infraestrutura e o conceito *Simplifying the Business*. Em dezembro de 2010, a IATA nomeou Carlos Ebner, ex-CFO da Varig e ex-CEO da OceanAir, como Diretor para o Brasil.

Mais informações:

Michele Verçosa

(11) 3017.5300 – ramal 201 | michele.vercosa@edelman.com