



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