



PASSAREDO
LINHAS AÉREAS



Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias

SNEA

Audiência Pública – Senado Federal

Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo - CDR

Tema: Logística Aeroportuária (4º Painel)

Brasília, 06/03/2012

Victor Rafael R. **Celestino** - Diretor
Tel.: (19) 2139-3166 / 8111-0697
e-mail: victor.celestino@voetrip.com.br

SNEA – FROTA (ASSOCIADAS)



3 Aeronaves



14 Aeronaves



26 Aeronaves



3 Aeronaves



47 Aeronaves



153 Aeronaves



121 Aeronaves



54 Aeronaves



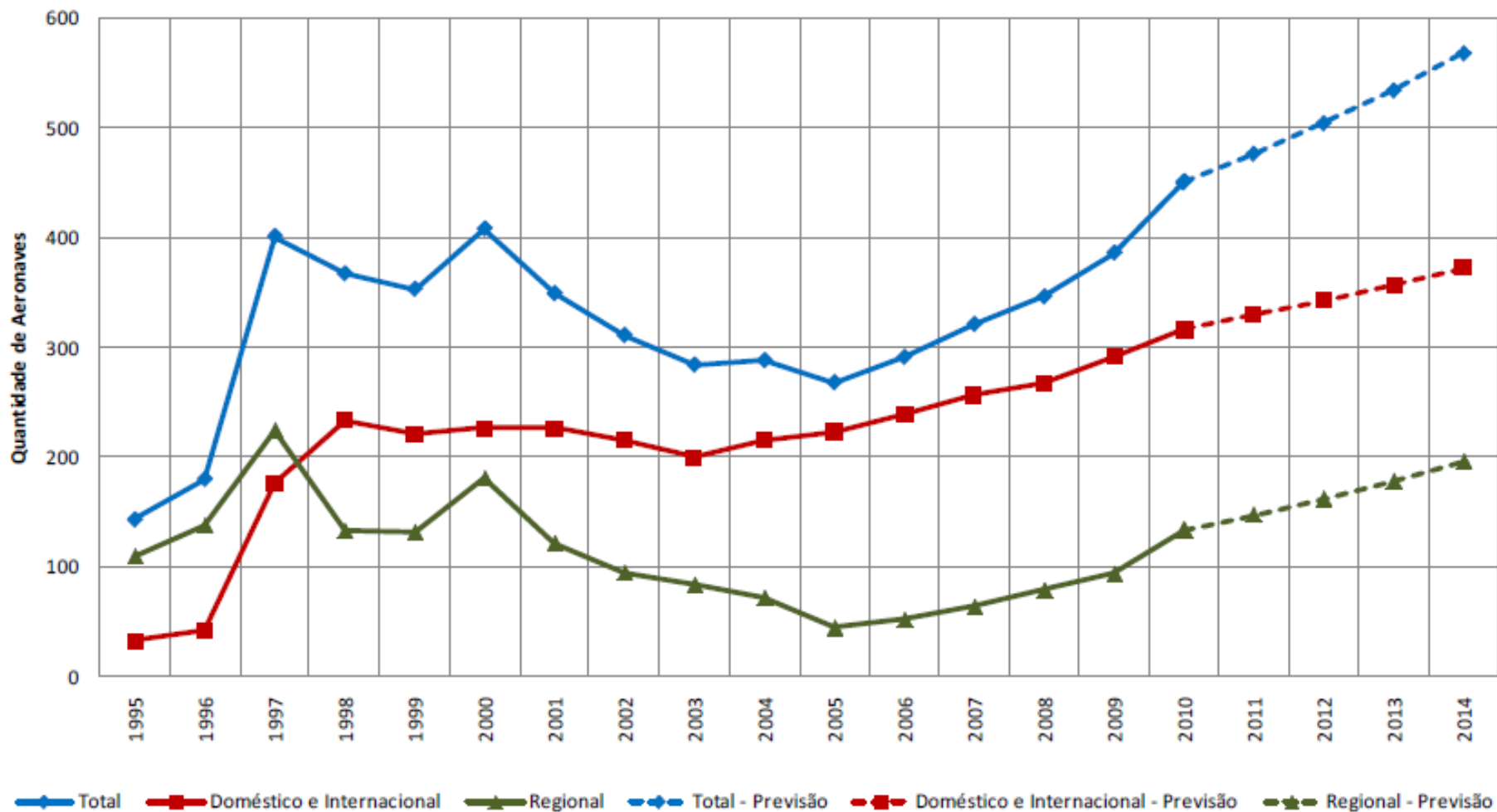
6 Aeronaves



25 Aeronaves

TOTAL = 452 (DEZ 2011)

Frota de Aeronaves (Passageiros)

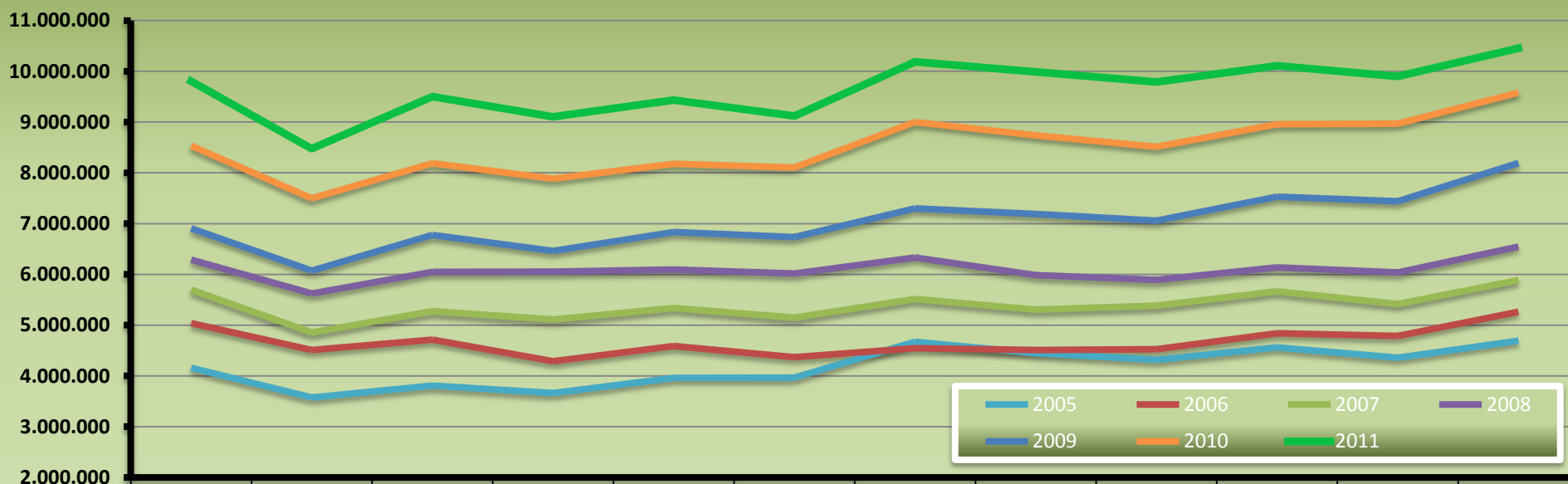


Crescimento da Oferta do Transporte Aéreo



Evolução Mensal da Oferta(2005-2011) Mercado Doméstico- Transporte Aéreo de Passageiros

ASK - Available Seat Kilometers (x10³)



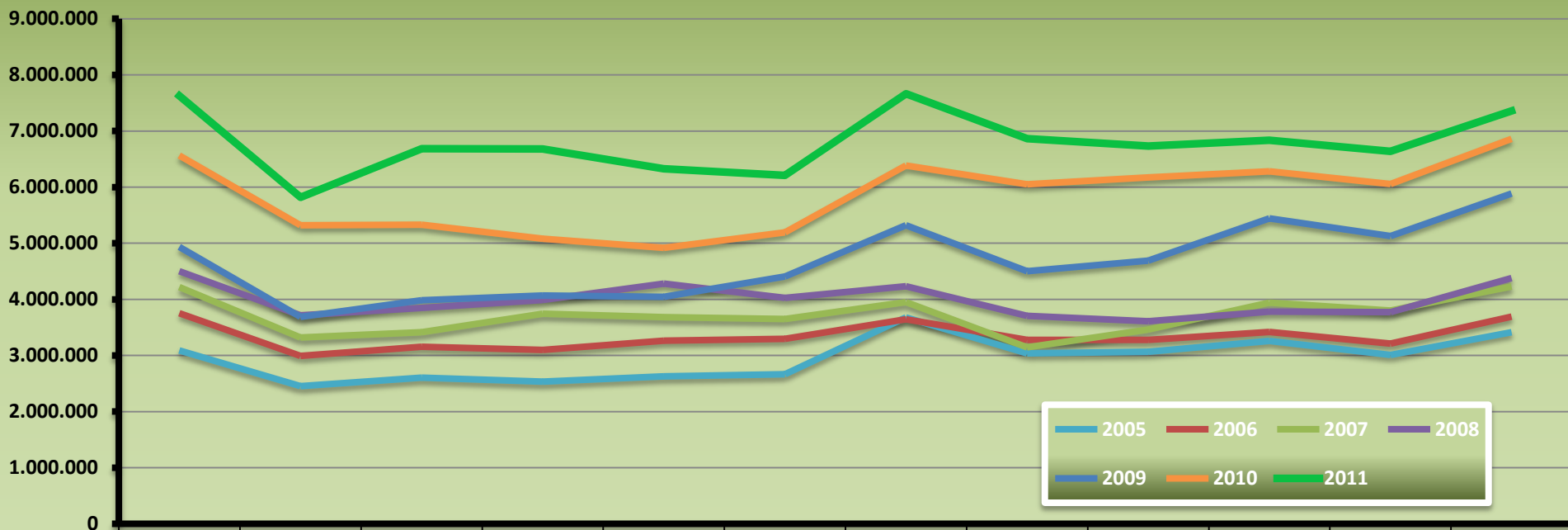
	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
2005	4.161.219	3.574.144	3.806.212	3.662.497	3.962.404	3.964.154	4.672.501	4.447.663	4.315.329	4.563.006	4.359.728	4.693.564
2006	5.037.731	4.510.164	4.712.320	4.288.476	4.587.286	4.367.780	4.544.317	4.507.980	4.525.427	4.838.622	4.785.627	5.264.811
2007	5.699.312	4.854.549	5.271.747	5.112.698	5.337.912	5.146.833	5.513.484	5.306.382	5.381.583	5.666.686	5.415.647	5.885.008
2008	6.287.645	5.622.365	6.050.220	6.055.511	6.092.676	6.017.124	6.329.971	5.982.991	5.888.748	6.139.236	6.035.037	6.546.616
2009	6.904.472	6.072.268	6.774.711	6.462.878	6.834.901	6.731.596	7.299.100	7.188.326	7.059.694	7.529.211	7.438.084	8.191.040
2010	8.535.954	7.496.925	8.187.419	7.885.882	8.177.878	8.106.112	8.999.936	8.739.690	8.510.735	8.955.712	8.969.995	9.578.518
2011	9.802.974	8.474.477	9.499.573	9.103.211	9.432.137	9.118.007	10.186.668	9.990.331	9.790.542	10.106.24	9.900.599	10.453.75

Crescimento da Demanda do Transporte Aéreo



Evolução Mensal da Demanda (2005-2011) Mercado Doméstico - Transporte Aéreo de Passageiros

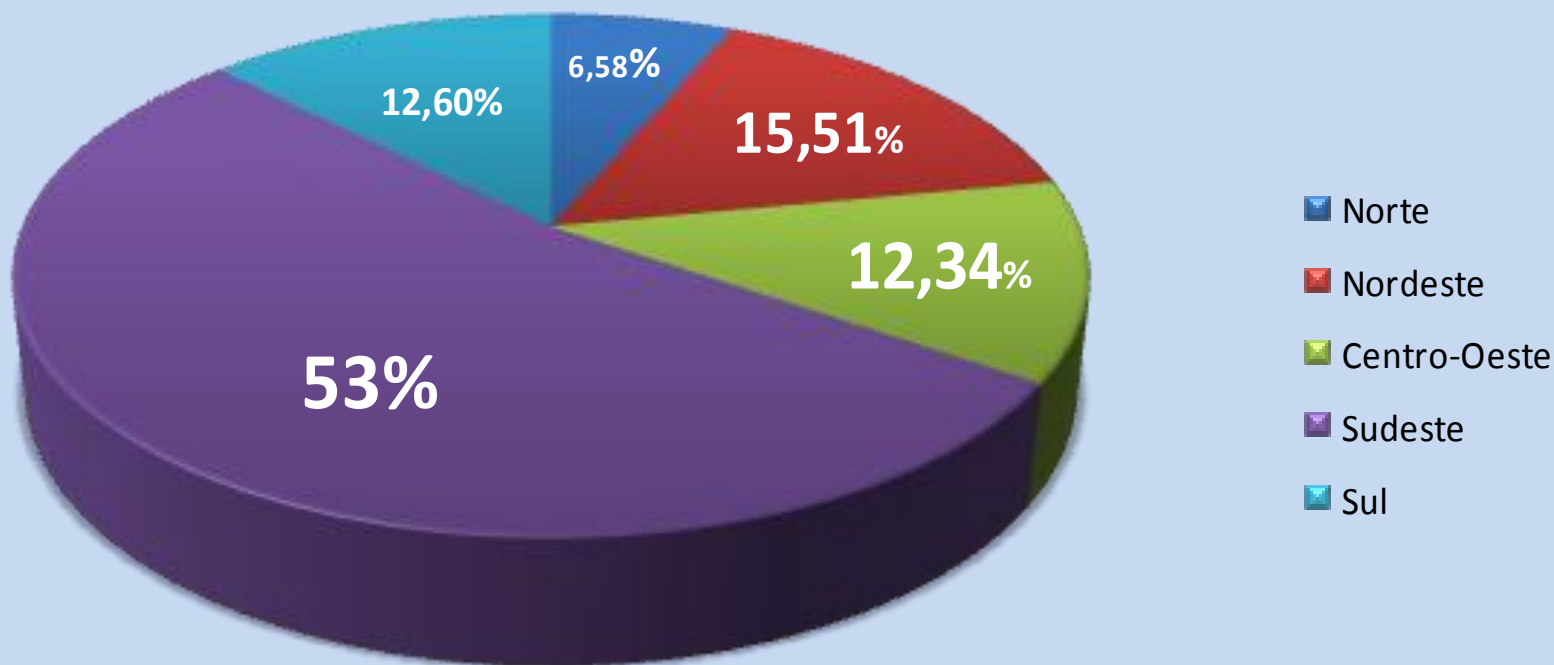
RPK - Revenue Passengers Kilometers ($\times 10^3$)



	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
2005	3.088.861	2.453.269	2.602.522	2.531.636	2.627.673	2.663.765	3.676.504	3.038.235	3.063.688	3.256.648	3.011.295	3.414.797
2006	3.750.919	2.992.267	3.155.923	3.098.989	3.265.358	3.295.836	3.644.901	3.275.439	3.276.242	3.419.104	3.213.020	3.691.449
2007	4.216.963	3.320.442	3.413.373	3.742.665	3.681.214	3.651.746	3.949.465	3.144.865	3.459.036	3.942.252	3.799.419	4.228.948
2008	4.499.931	3.717.160	3.849.096	3.988.653	4.280.744	4.025.619	4.235.109	3.704.257	3.609.261	3.781.227	3.770.515	4.376.842
2009	4.934.126	3.687.309	3.981.672	4.069.391	4.045.699	4.405.219	5.322.858	4.502.434	4.689.485	5.442.200	5.127.749	5.884.956
2010	6.561.897	5.320.115	5.328.227	5.080.698	4.917.694	5.194.904	6.382.259	6.049.183	6.170.991	6.279.900	6.055.884	6.860.460
2011	7.625.570	5.816.998	6.686.116	6.678.686	6.327.596	6.209.781	7.663.356	6.863.013	6.730.040	6.833.384	6.638.491	7.359.107

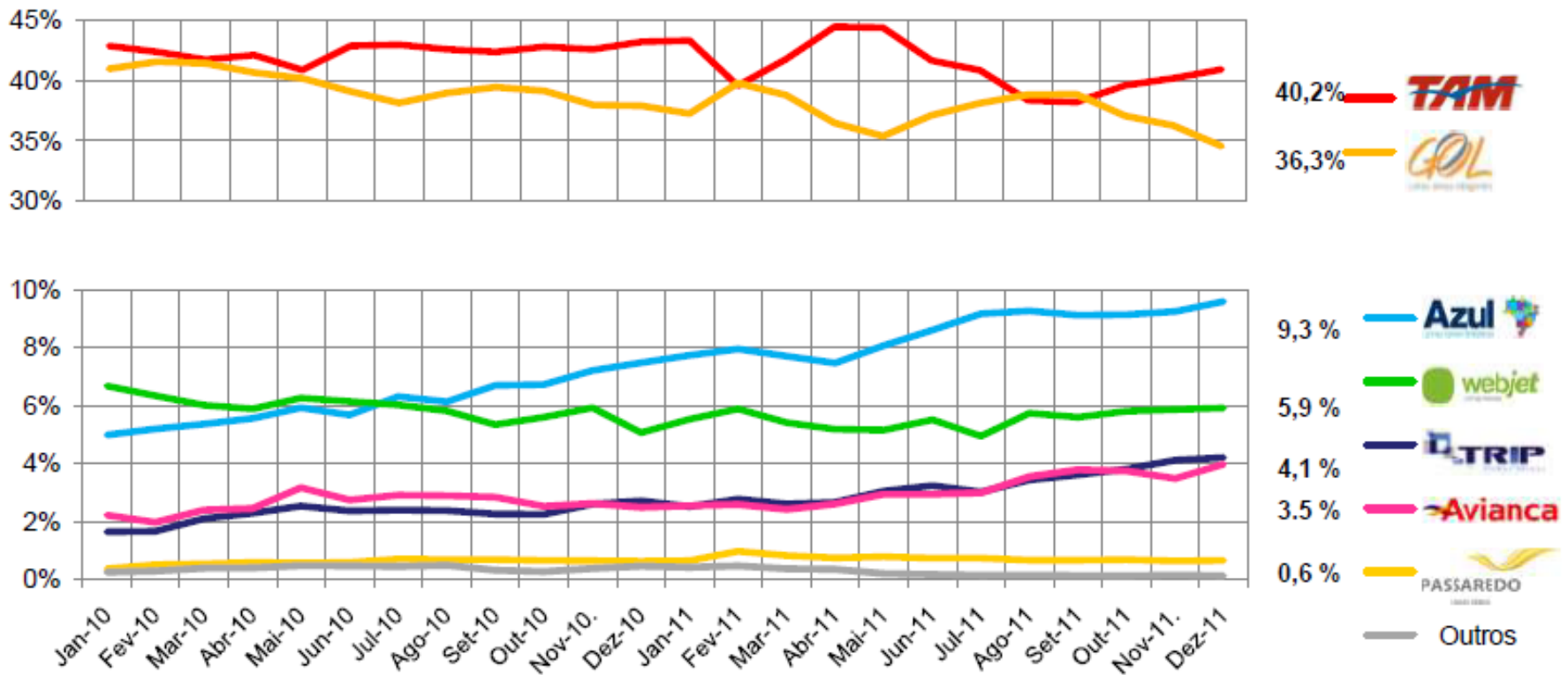
Distribuição da Demanda do Transporte Aéreo

Divisão do Total da Movimentação de Passageiros por Região do Brasil - 4º Trimestre - 2011



Participação no Mercado de Transporte Aéreo

Market Share – Análise por RPK no segmento doméstico



Fonte: Dados Comparativos da ANAC

Crescimento da Demanda do Transporte Aéreo

AVIÃO ATRAI MAIS PASSAGEIROS QUE ÔNIBUS

Mudança ocorreu, segundo a ANTT, nos primeiros meses deste ano; empresas de ônibus subnotificavam números

Passageiros de ônibus
interestadual/ano, em milhões*



BEM MAIOR

> De acordo com a ANTT, o número oficial de passageiros vinha sendo subnotificado pelas empresas de ônibus
> Segundo a agência, o número real, em tendência de queda, ficou em cerca de 67 milhões no ano passado

67

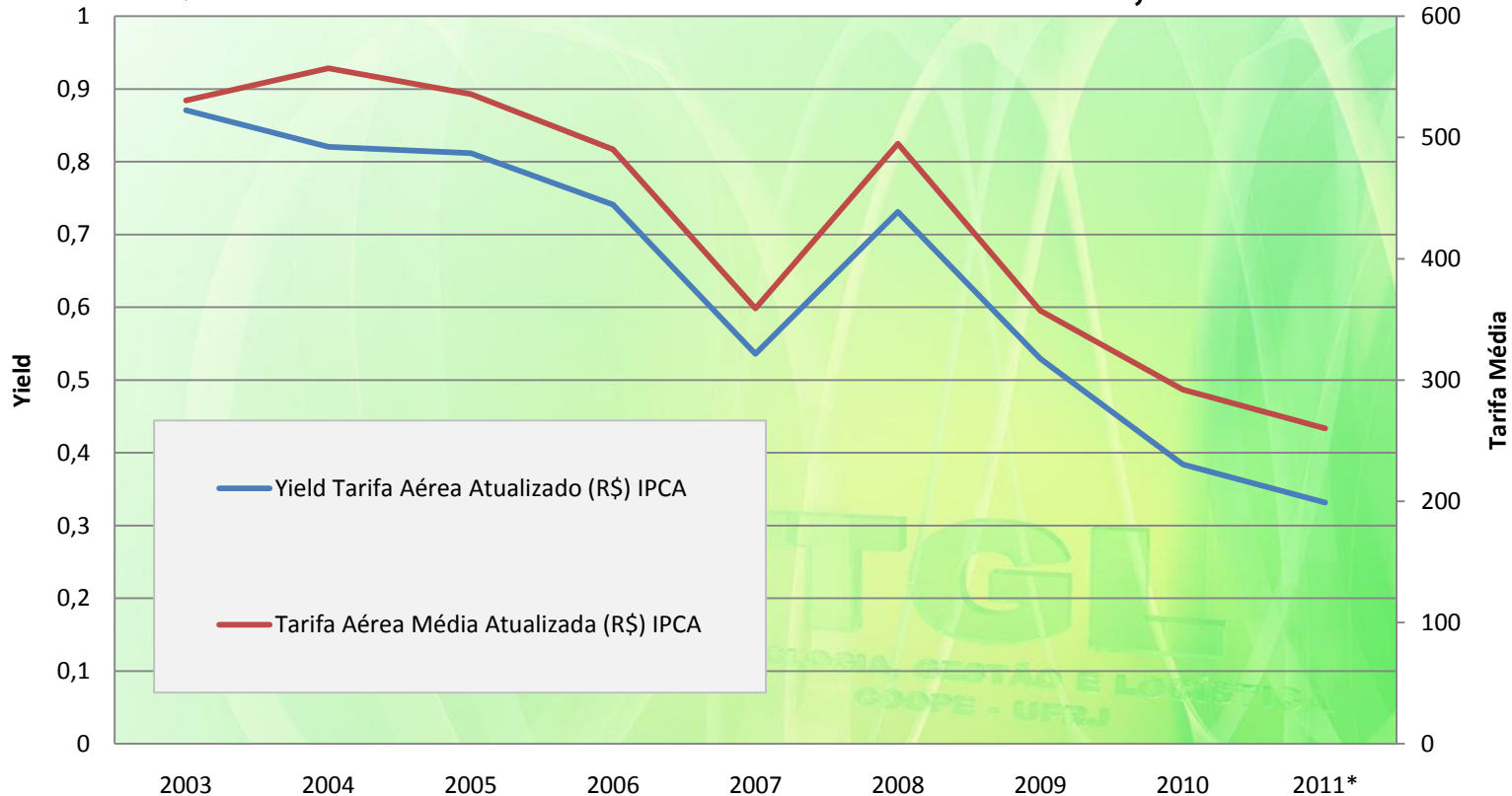
Fonte: Jornal – Mar/2011

Expansão da demanda de 15,72% em 2011, com aumento de 194% desde 2002 (triplicou na última década)

Evolução do Yield e Tarifa Aérea Média

Yield e Tarifa Média (R\$ 2011 IPCA)

Queda de Yield e Tarifa Média de cerca de 7,5% ao ano

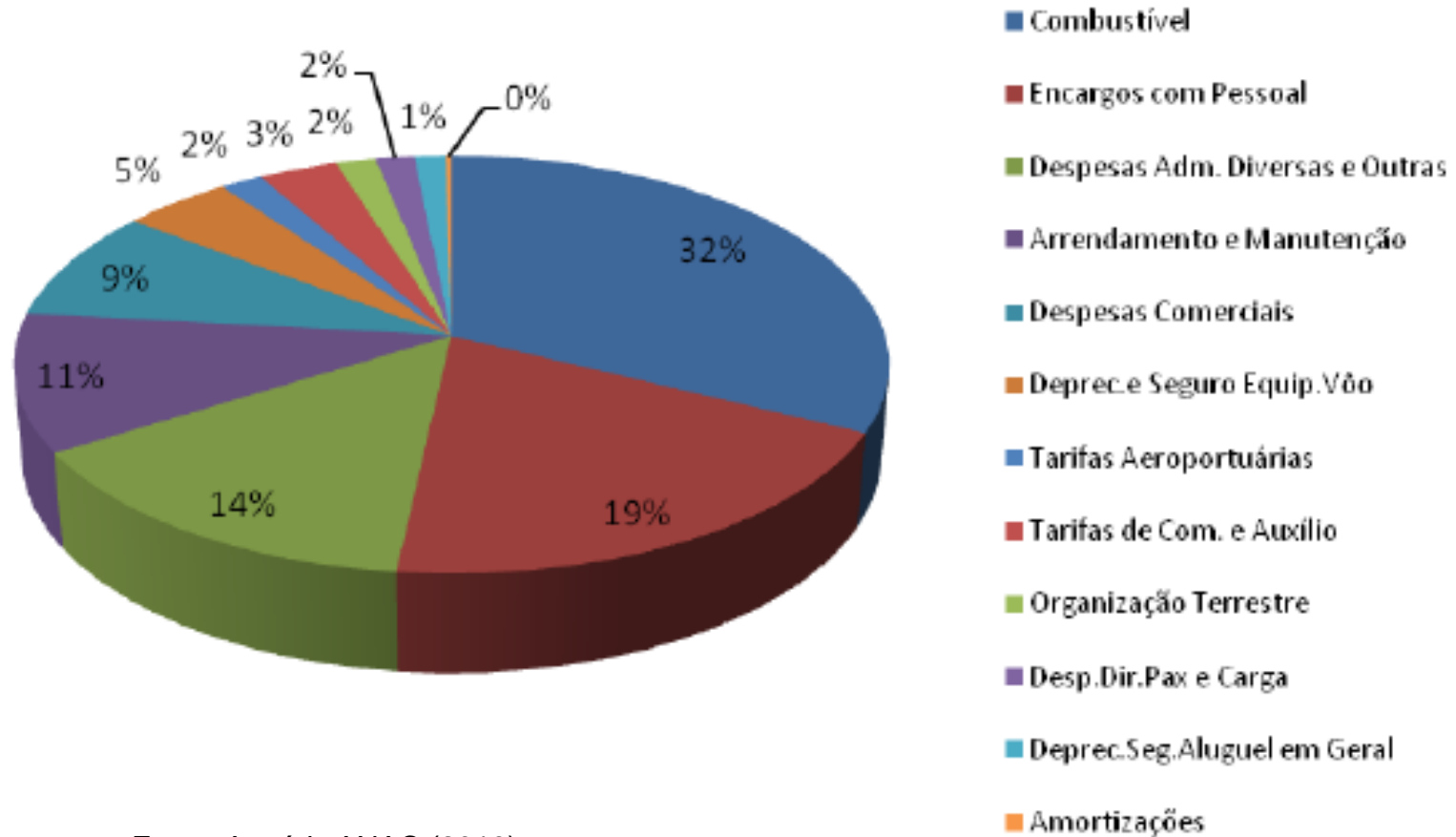


Fonte: Relatório de Tarifas Aéreas, Fevereiro/ 2011 (ANAC)

$YIELD = \text{Função} (\underbrace{DEMANDA}_{\text{COMBUSTÍVEL TARIFAS}}, \underbrace{CUSTO, TAMANHO DA AERONAVE, ETAPA MÉDIA}_{\text{INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA}})$

Principais Componentes de Custo

Composição de Custos da Indústria



Fonte: Anuário ANAC (2010)

Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias



COMBUSTÍVEL (QAV)

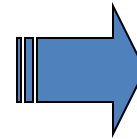
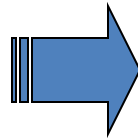
Custo do Combustível (QAV)

Exemplo de Precificação Platts USGulf

Custo de transporte
até a refinaria



Preço do Petróleo
WTI

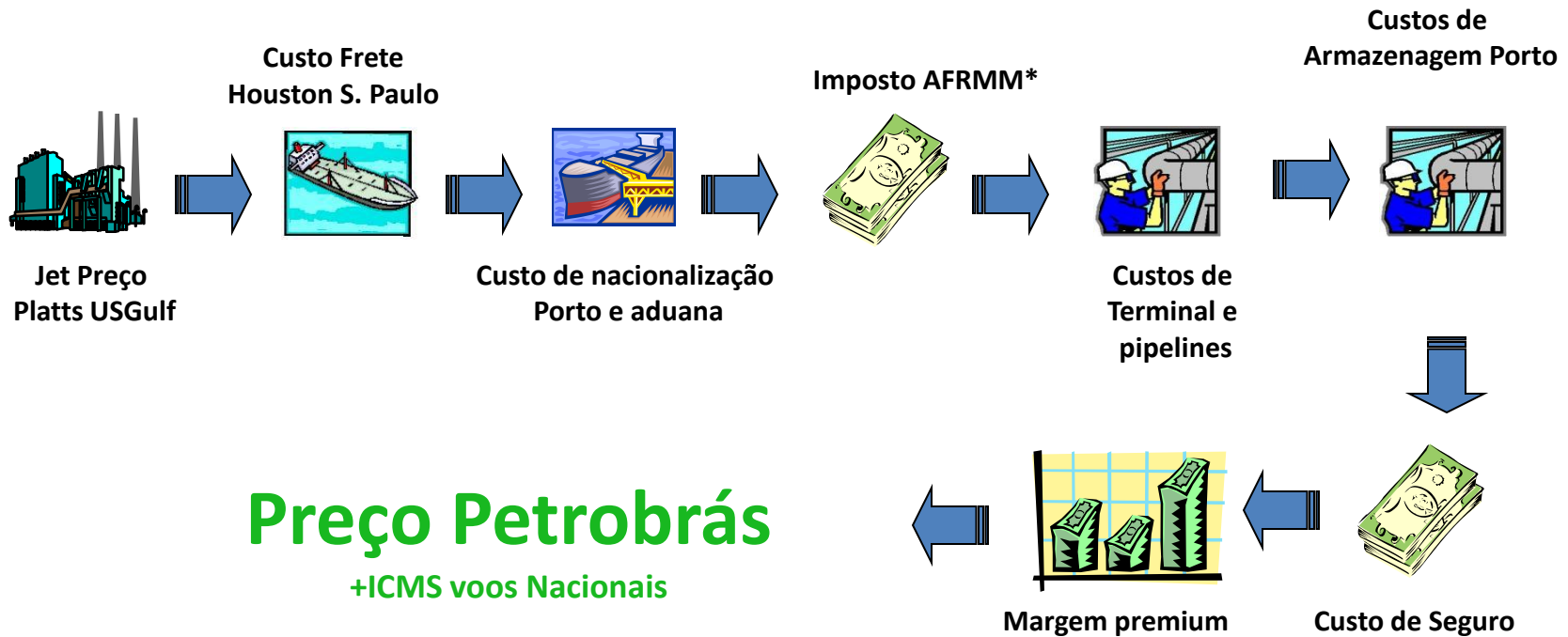


Preço Final Platts USGulf
Inclui:

- Custo do petróleo
- Custo de trasp. à refinaria
- Custo de refino
- Margem de lucro de refino

Custo do Combustível (QAV)

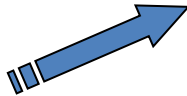
Exemplo teórico de Precificação Petrobrás



•AFRMM – Adicional de Frete para renovação da Marinha Mercante

Custo do Combustível (QAV)

Comparativo USG Platts X Petrobras (valores típicos)



Diferença + 18,5%

Na diferença estão computados:

- Margem premium
- Seguro
- Frete Houston – São Paulo
- AFRMM (Marinha Mercante)
- Armazenagem no Porto
- Aduana/Porto (Custo)
- Custo de terminal e tubulações

Preço Platts 150 cag*

Preço Petrobras 178 cag*

*Cag = cents per american gallon

Custo do Combustível (QAV) Incentivos na Amazônia Legal

ESTADO	ICMS NORMAL	ICMS INCENTIVADO
Acre	25%	7% (2 ou mais Mun.)
Amazonas	25%	7% (4 ou mais Mun.)
Mato Grosso	25%	3% (8 ou mais Mun.)
Rondônia	25%	3% (4 ou mais Mun.)

Alguns Governos já implementaram ações para buscar mitigar o impacto do custo do combustível (QAV), visando fomentar novas rotas e garantir a sustentabilidade das existentes

Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias



**TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE
NAVEGAÇÃO AÉREA**

Custo de Tarifas

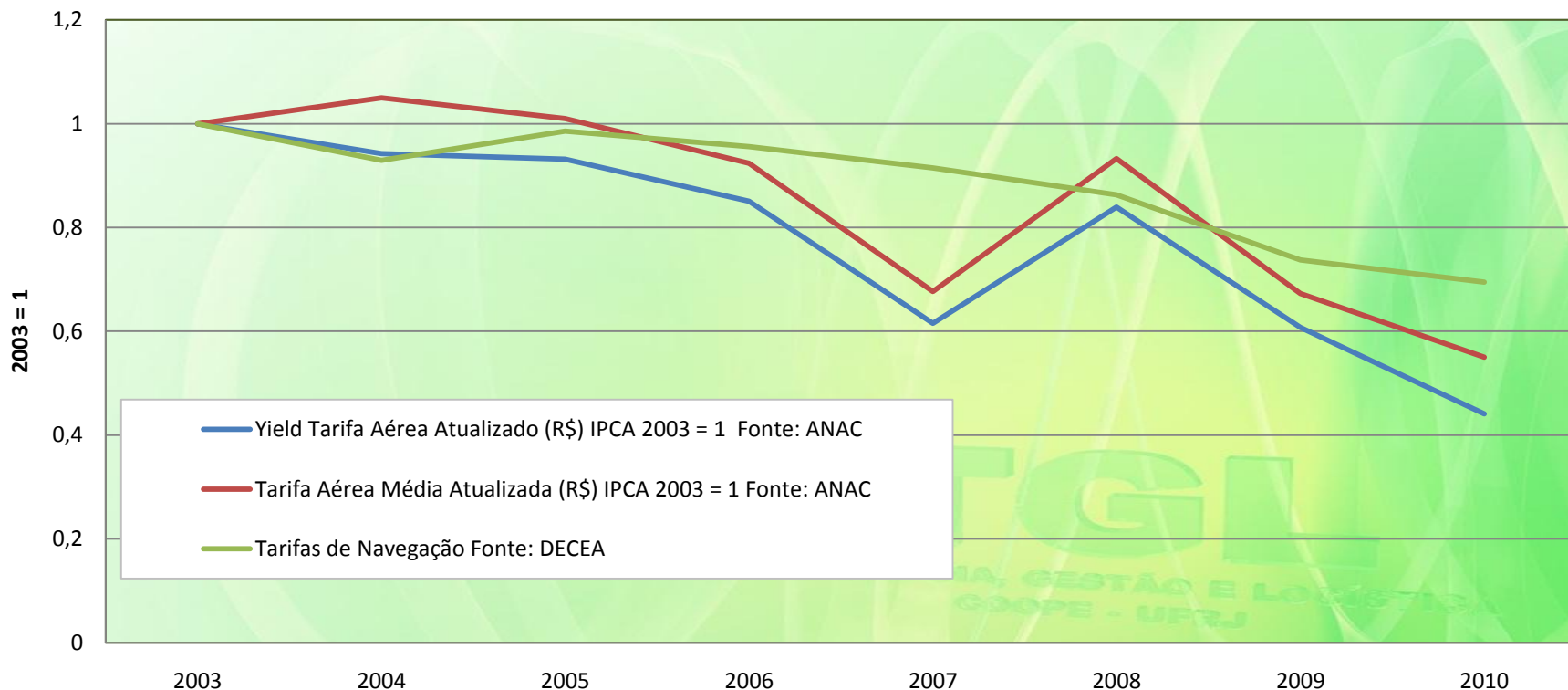
Aumento de Tarifas Aeroportuárias

- Resolução 113/2009 + 170/2010 + 201/2011
 - ✓ Atividades não reguladas: áreas aeroportuárias operacionais e comerciais
- Resolução 180/2010
 - ✓ Atividades reguladas: embarque de passageiros; pouso e permanência de aeronaves; armazenagem e capatazia de carga
 - ✓ Revisão tarifária futura por metas de produtividade (WLU: work load unit)
- Medida Provisória No. 551/2011 e Resolução 213/2012
 - ✓ Adicional Tarifário e Tarifa de Conexão
 - ✓ Recomposição Tarifária

Custo de Tarifas

Evolução das Tarifas de Navegação

Números índice de Yield, Tarifa Aérea Média e Tarifas de Navegação



Os preços das passagens aéreas vinham caindo mais acentuadamente que as tarifas de navegação aérea. A partir de 2012, a recomposição tarifária e os aumentos das tarifas tem grande impacto nos custos das empresas aéreas.

Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias

SNEA

INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Sobrecarga nos Aeroportos da INFRAERO

AEROPORTO	Pista	Pátio	Terminal de Passageiros
Restrição Atual	8%	42%	50%
SP	Guarulhos	●	●
	Congonhas	●	●
	Viracopos	●	●
RJ	Galeão	●	●
	Santos Dumont	●	●
Outros	Confins	●	●
	Brasília	●	●
	Porto Alegre	●	●
	Curitiba	●	●
	Recife	●	●
	Salvador	●	●
	Fortaleza	●	●



● Restrição Atual ou nos Próximos Anos ● Sem Restrição Breve

Fonte: McKinsey, ITA, DECEA (2010)

Estudos recentes apontam que os principais aeroportos já apresentam problemas de congestionamento acentuado

Sobrecarga nos Aeroportos da INFRAERO (HORA PICO)

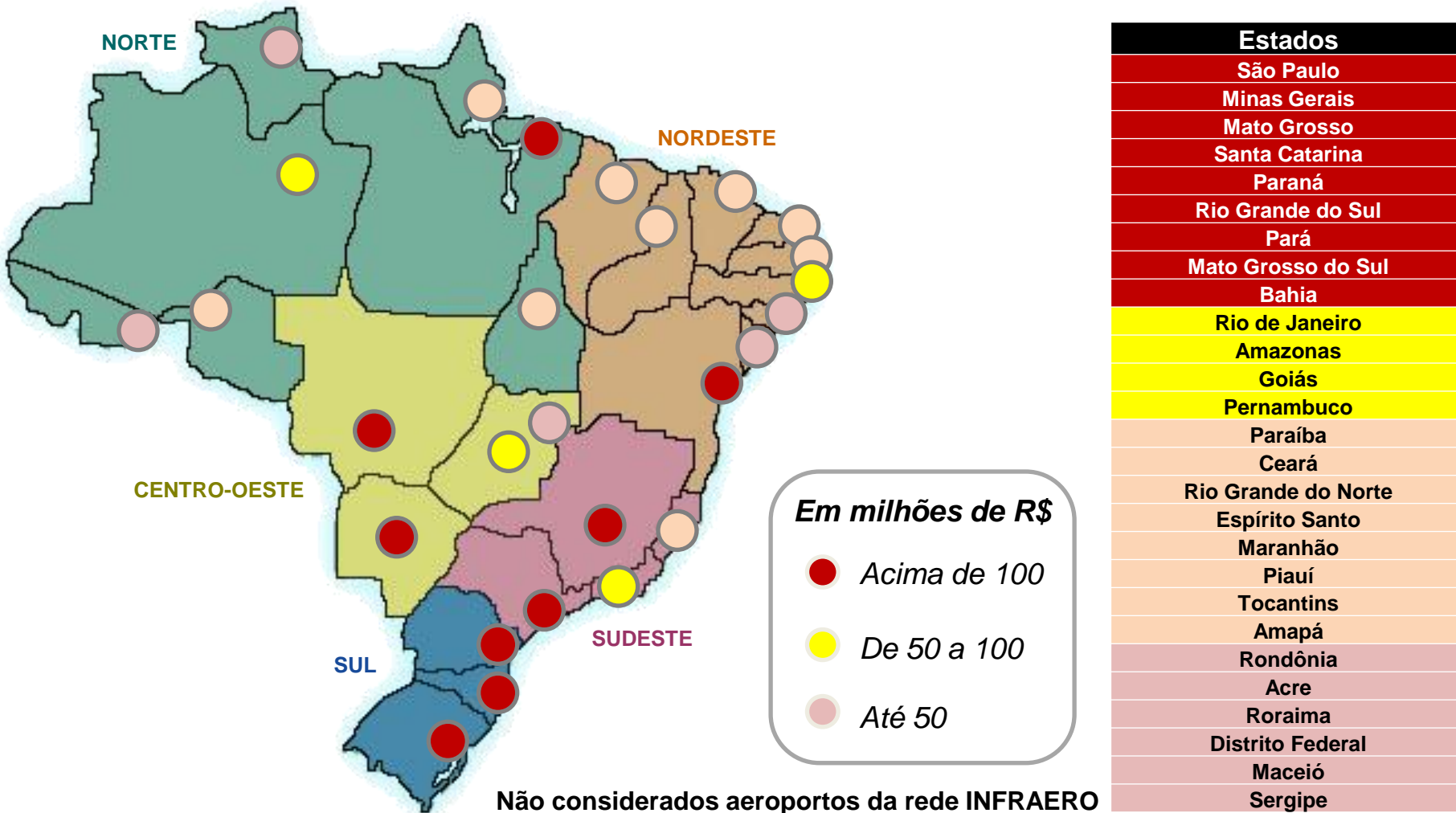
Pátio de Aeronaves na Hora-Pico

CIDADE	AEROPORTO	Pico de aeronaves pátio 2010 (HOTRAN)	Capacidade de pátio atual (Infraero)* 2010	Demanda prevista - aeronaves pátio 2014
São Paulo	SBGR	67	61	81
	SBSP	35	29	46
	SBKP	20	19	35
Rio de Janeiro	SBGL	33	35	47
	SBRJ	25	20	25
Brasília	SBBR	36	40	46
Belo Horizonte	SBCF	19	17	23
	SBBH	8	8	15
Salvador	SBSV	22	24	26
Porto Alegre	SBPA	41	30**	40
Recife	SBRF	19	26	20
Curitiba	SBCT	20	20	24
Fortaleza	SBFZ	11	14	20
Manaus	SBEG	11	18	14
Natal	SBNT	7	25	11
Cuiabá	SBCY	13	15	15

Movimento de Aeronaves Hora-Pico

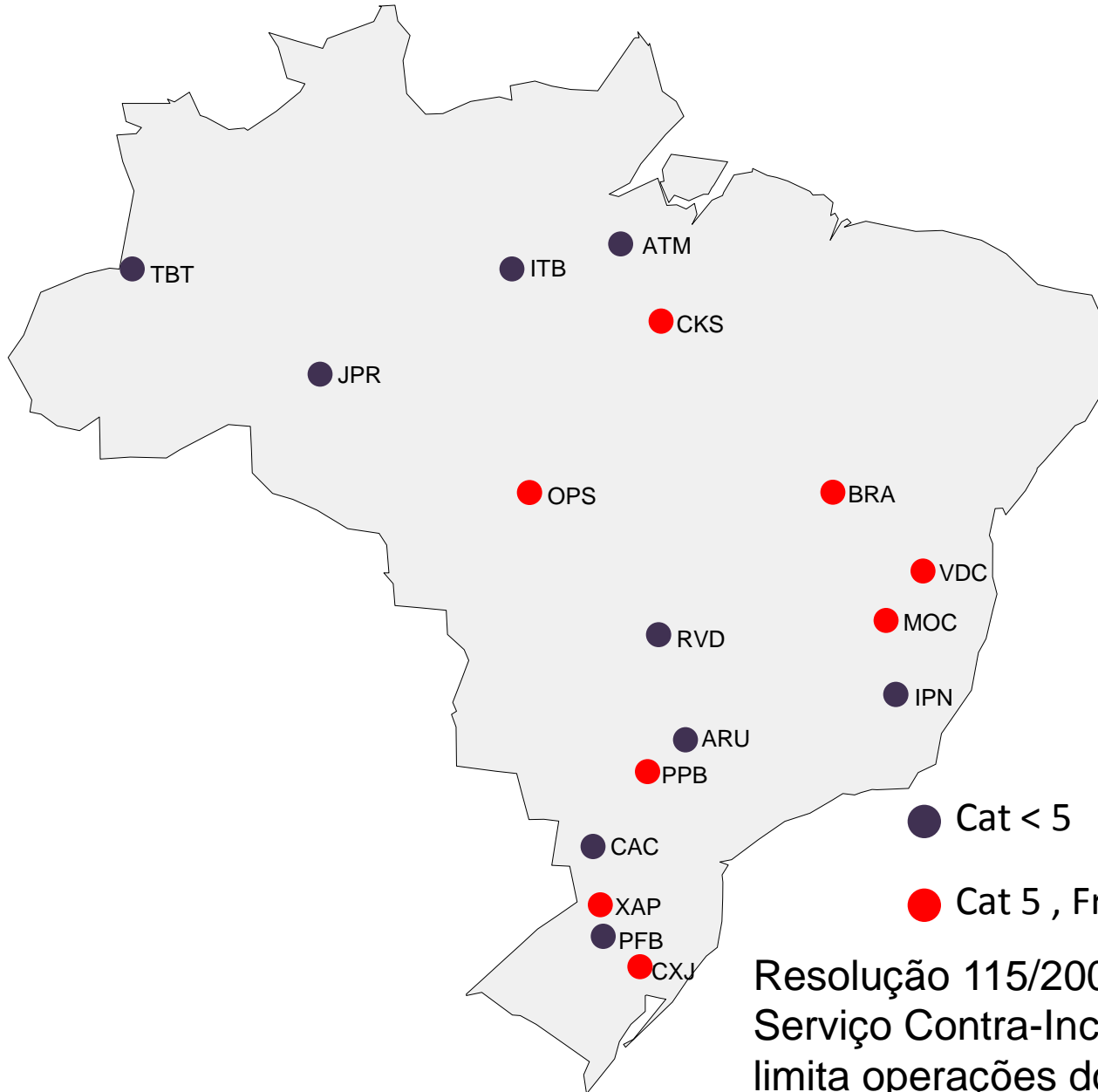
Pico de movimentos de aeronaves 2010 (HOTRAN)	Capacidade pista (CGNA) 2010	Demanda prevista - mov. de aeronaves 2014
47	45	64
33	36	46
20	26	35
32	40	44
25	29	25
43	45	51
25	27	30
8	25	15
26	25	32
20	25	27
15	31	25
23	24	29
12	25	22
11	28	14
9	27	13
12	22	15

Investimentos nos Aeroportos Regionais



Existe necessidade imediata de investimentos também nos aeroportos não administrados pela INFRAERO

Limitações nos Aeroportos Regionais



Cidade	Problema
Altamira	Cat < 5
Araçatuba	Cat < 5
Barreiras	Cat 5 , Freq < 700
Carajás / Paraupebas	Cat 5 , Freq > 700
Cascável	Cat < 5
Caxias do Sul	Cat 5 , Freq < 700
Chapecó	Cat 5 , Freq < 700
Ipatinga / Usiminas	Cat < 5
Itaituba	Cat < 5
Ji-Paraná	Cat < 5
Montes Claros	Cat 5 , Freq < 700
Passo Fundo	Cat < 5
Presidente Prudente	Cat 5 , Freq < 700
Rio Verde	Cat < 5
Sinop	Cat 5 , Freq < 700
Tabatinga	Cat < 5
Vitória da Conquista	Cat 5 , Freq < 700

Consequências das limitações dos Aeroportos Regionais

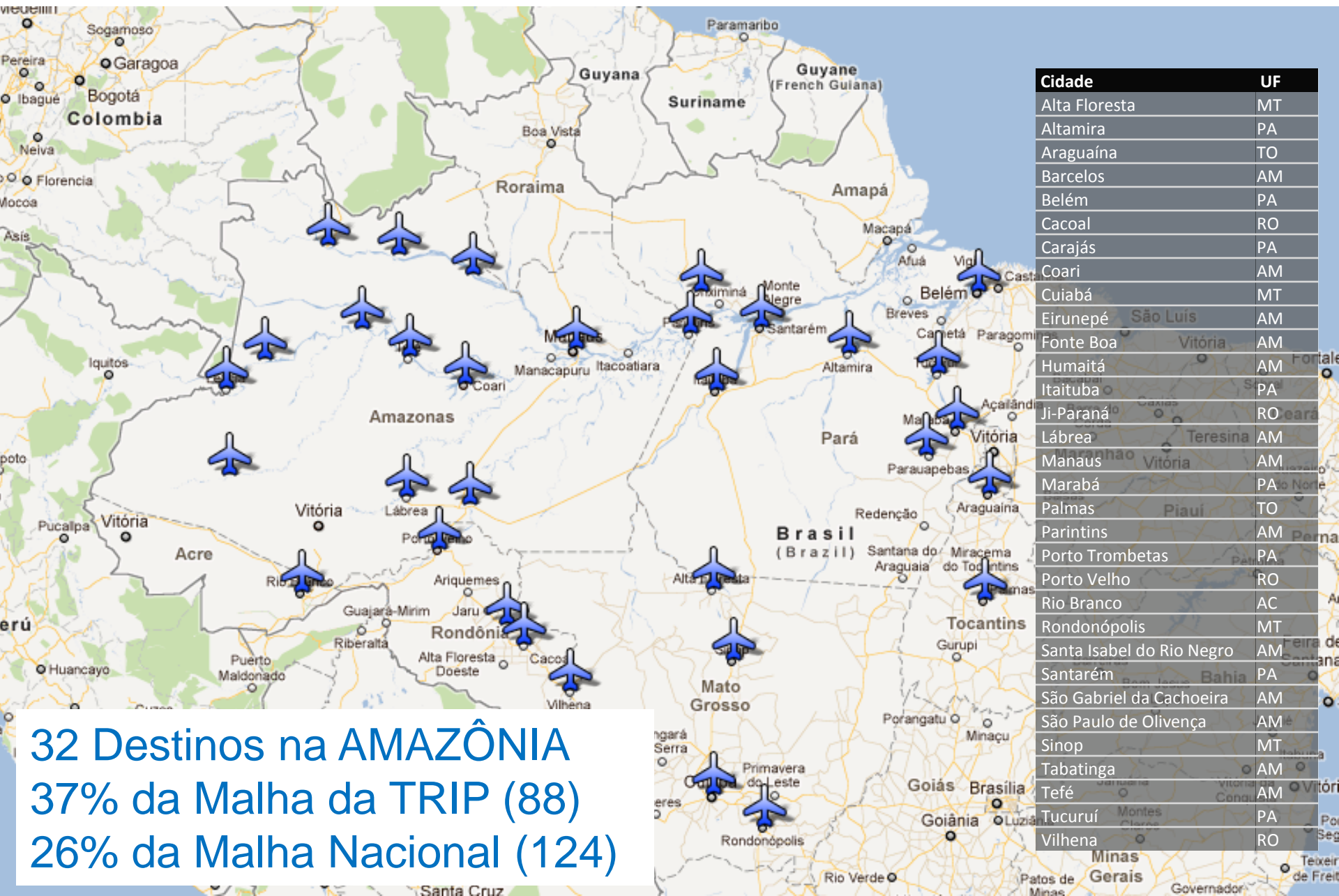
- Engessamento da malha e dificuldade para oferta de novos serviços de transporte aéreo, por inadequação do Safety/Security, da navegação aérea e inexistência de combustível (QAV) =>
CUSTOS MAIORES
- Jornada de Tripulantes mais limitada que padrões internacionais, com necessidade de extensão após interrupção para repouso e de maior número de horas de vôo e pousos diários (etapas curtas) =>
MENOR PRODUTIVIDADE E INCONVENIENTES AO PESSOAL
- Problemas de governança, incluindo carência na formação de recursos humanos capacitados, e descontinuidade da gestão a cada mandato político do executivo estadual ou municipal =>
FALTA DE INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS

Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias



**EXEMPLO DA AVIAÇÃO REGIONAL:
CASO DA TRIP NA AMAZÔNIA LEGAL**

Caso da TRIP na AMAZÔNIA LEGAL



32 Destinos na AMAZÔNIA
37% da Malha da TRIP (88)
26% da Malha Nacional (124)

Ações da TRIP na AMAZÔNIA LEGAL

Para viabilizar as operações na Amazônia Legal, desde Fev/2008, a TRIP implementa a seu próprio custo (sem possibilidade de ressarcimento):

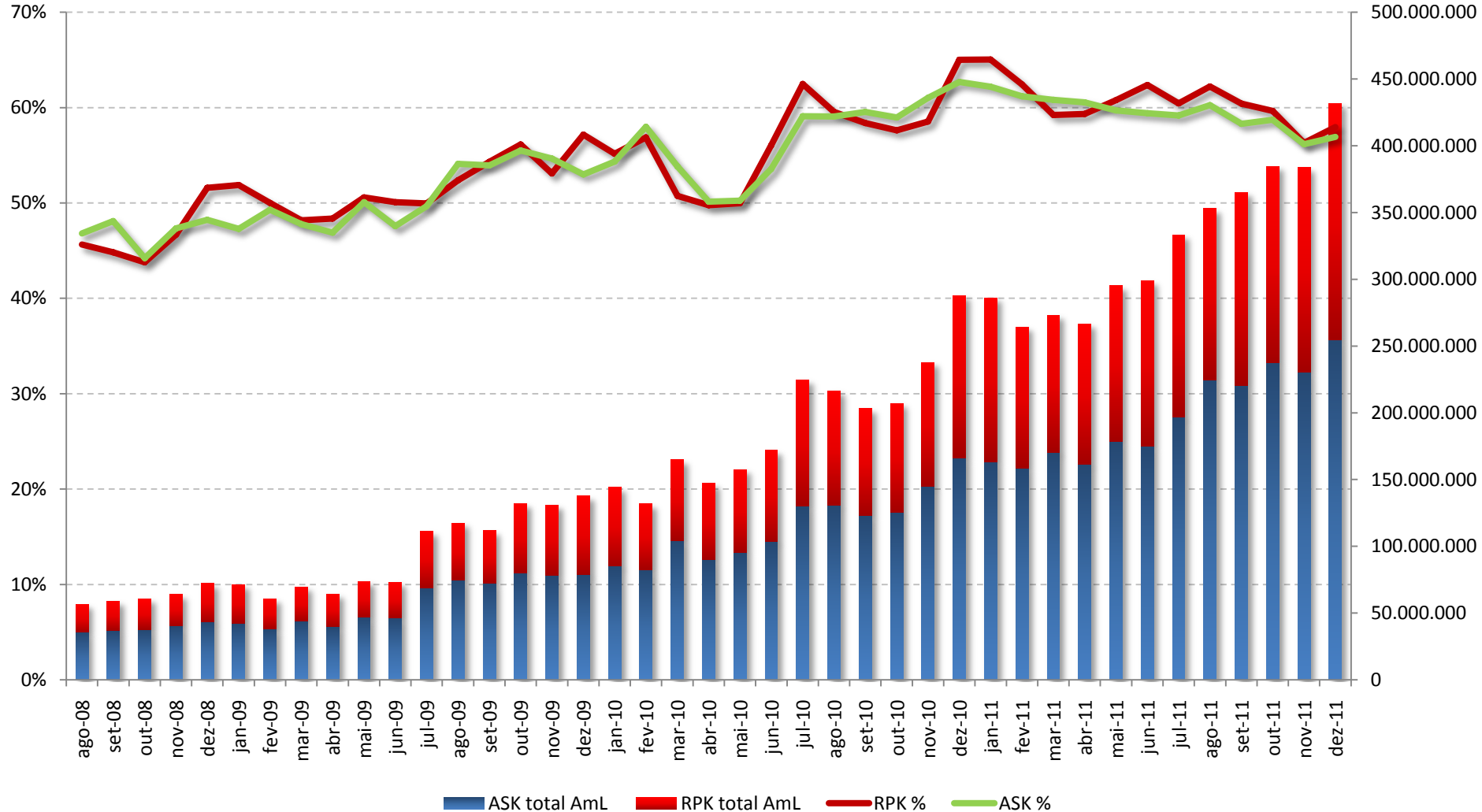
1. Assistência técnica de especialistas para adequação das instalações aeroportuárias às normas de AVSEC;
2. Fornecimento de material de inspeção (detetores manuais de metais e tapetes de borracha) para os aeroportos com dificuldade em adquiri-los;
3. Formação de Agentes de Proteção da Aviação Civil (APAC), ministrando cursos Básicos de AVSEC em Manaus, AM, Belém, PA, Cuiabá, MT, Belo Horizonte, MG, Guarulhos, SP, Sinop, MT e Dourados, MS;
4. Formação de Gerentes de AVSEC, ministrando cursos de Gerenciamento em AVSEC em Belo Horizonte, MG, e em Manaus, AM;
5. Fornecimento de passagens aéreas para deslocamento aos locais onde eram e são ministrados os cursos;
6. Confecção de Programa de Segurança Aeroportuária- PSA.

Ações da TRIP na AMAZÔNIA LEGAL

As ações da TRIP, desde Fev/2008, ocorreram em mais de 25 aeroportos. Dentre eles, na Amazônia Legal, destacam-se:

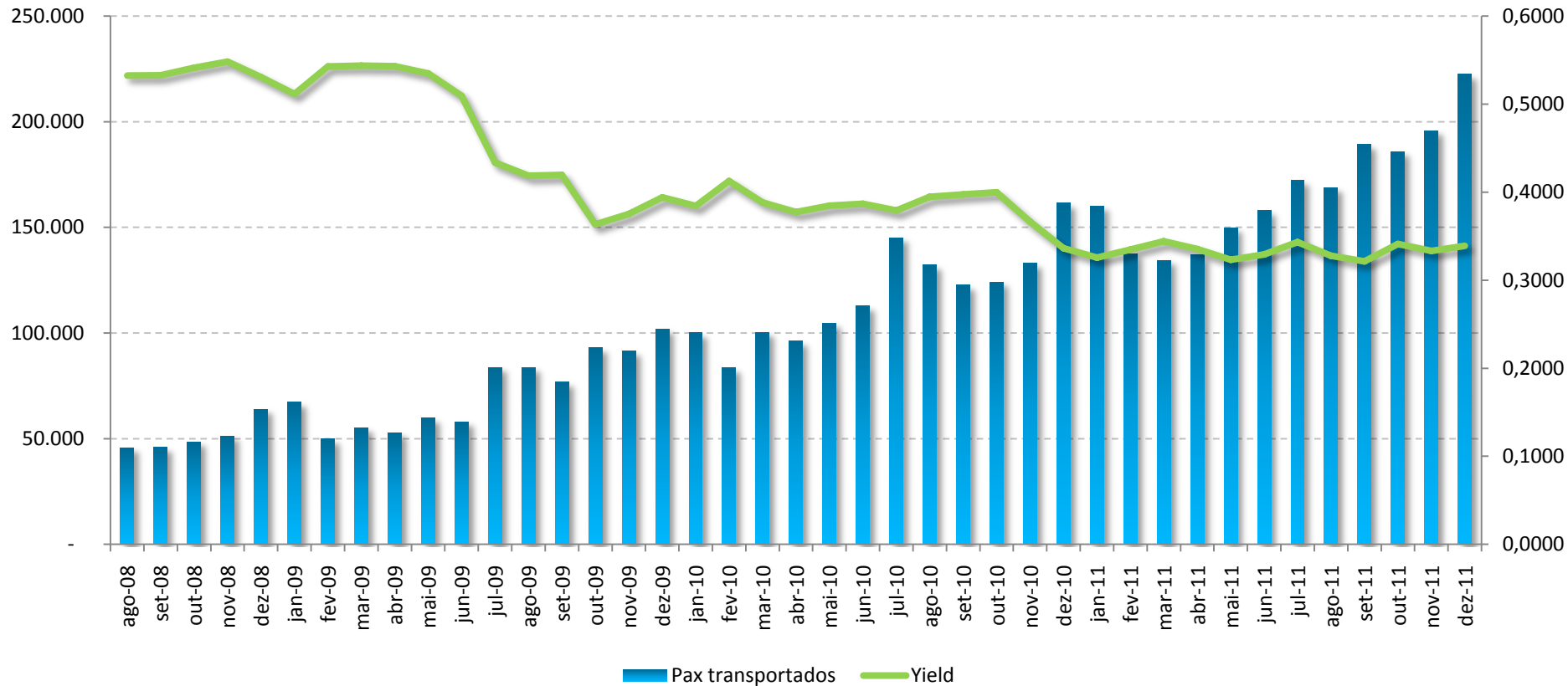
Nº	NOME DA CIDADE	UF	IATA
01	ARAGUAÍNA	TO	AUX
02	BARCELOS	AM	BAZ
03	COARI	AM	CIZ
04	EIRUNEPÉ	AM	ERN
05	FONTE BOA	AM	FBO
06	HUMAITÁ	AM	HUW
07	ITAITUBA	PA	ITB
08	JI-PARANÁ	RO	JPR
09	LÁBREA	AM	LBR
10	PARINTINS	AM	PIN
11	RONDONÓPOLIS	MT	ROO
12	SANTA IZABEL DO RIO NEGRO	AM	IRZ
13	SÃO PAULO DE OLIVENÇA	AM	OLC
14	SINOP	MT	OPS
15	TUCURUÍ	PA	TUR
16	VILHENA	RO	BVH

Participação da AMAZÔNIA LEGAL na Oferta Total da TRIP



Passageiros x YIELD

Queda de 36% de Yield em três anos (maior que a média nacional) e aumento de 386% dos PAX transportados



Apesar deste crescimento, a oferta poderia ser ainda melhor, não fosse as restrições da infraestrutura aeroportuária na Amazônia Legal.

Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias



CONCLUSÕES

CONCLUSÕES

Os principais desafios para o crescimento sustentável da Aviação Regional, em particular na Amazônia Legal, com continuidade do aumento da oferta e da redução do Yield médio, são:

- ✓ Redução do Custo do Combustível (QAV): preço e ICMS
- ✓ Redução das tarifas aeroportuária e de navegação aérea
- ✓ Superação das restrições de infraestrutura (Safety, Security, recursos humanos capacitados, reabastecimento de combustível, navegação aérea)
- ✓ Revisão do Marco Regulatório (incluindo jornada de Tripulantes)