



Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias

SNEA

Audiência Pública – Senado Federal

Comissão de Infraestrutura (CI)

Subcomissão Temporária sobre Aviação Civil - CISTAC

Tema: Situação da Aviação Regional

Brasília, 08/05/2012

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



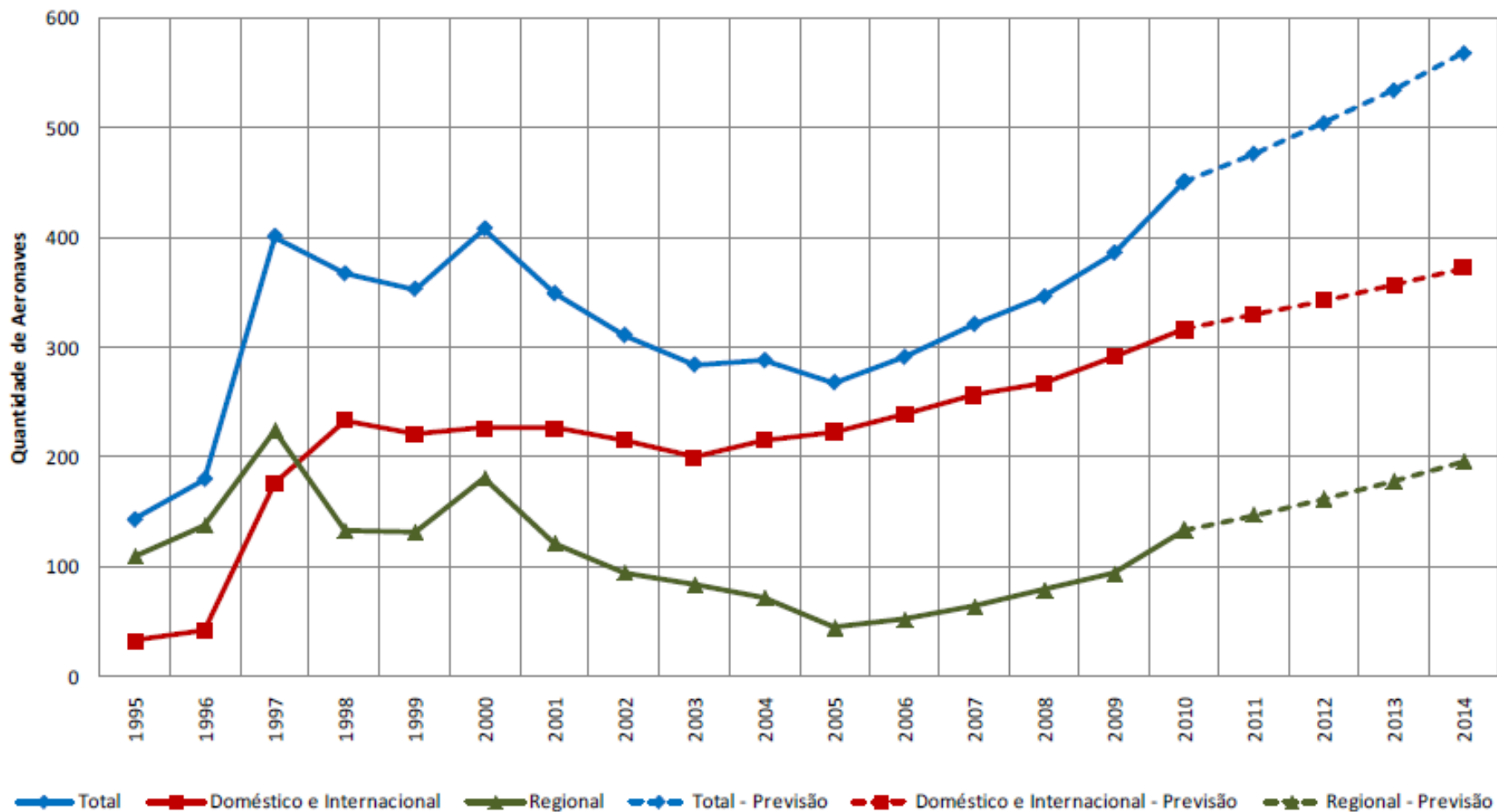
6 Aeronaves



25 Aeronaves

TOTAL = 452 (DEZ 2011)

Frota de Aeronaves (Passageiros)

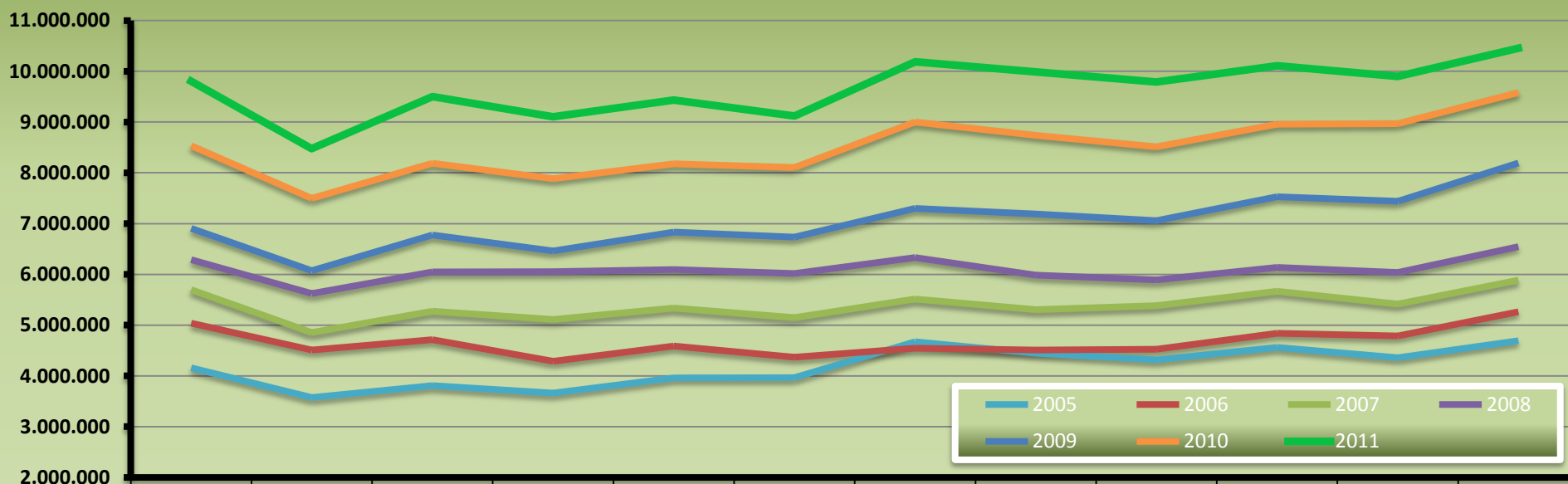


Crescimento da Oferta do Transporte Aéreo



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

ASK - Available Seat Kilometers (x10³)



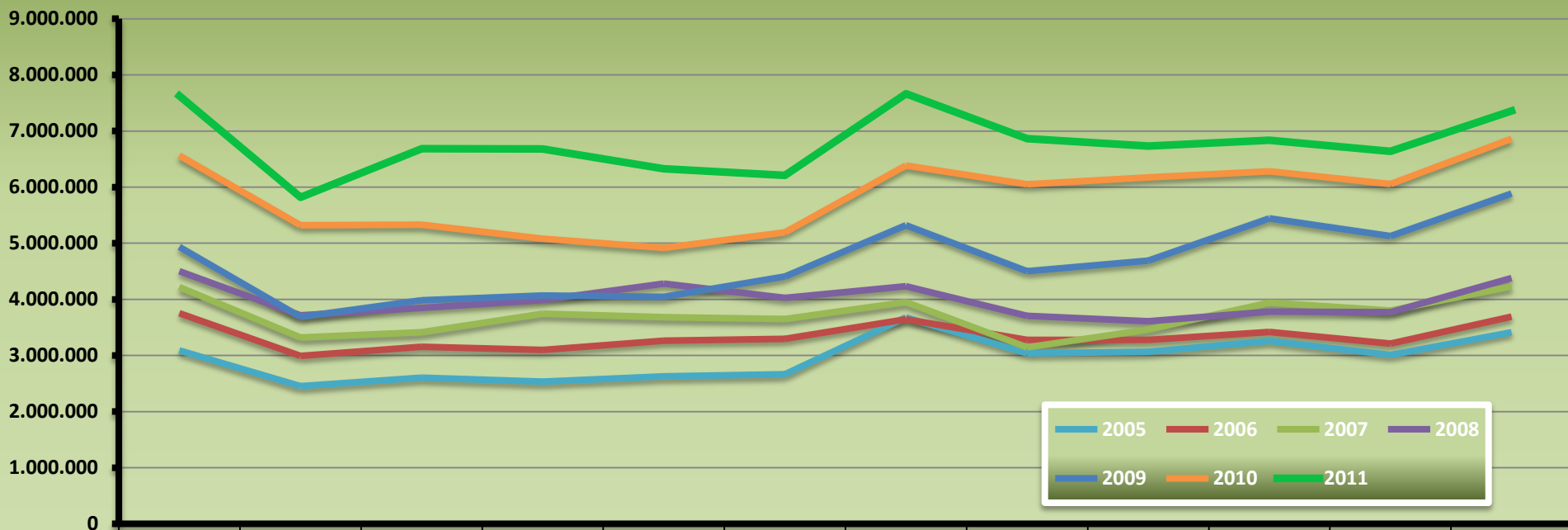
	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
2005	4.161.219	3.574.144	3.806.212	3.662.497	3.962.404	3.964.154	4.672.501	4.447.663	4.315.329	4.563.006	4.359.728	4.693.564
2006	5.037.731	4.510.164	4.712.320	4.288.476	4.587.286	4.367.780	4.544.317	4.507.980	4.525.427	4.838.622	4.785.627	5.264.811
2007	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

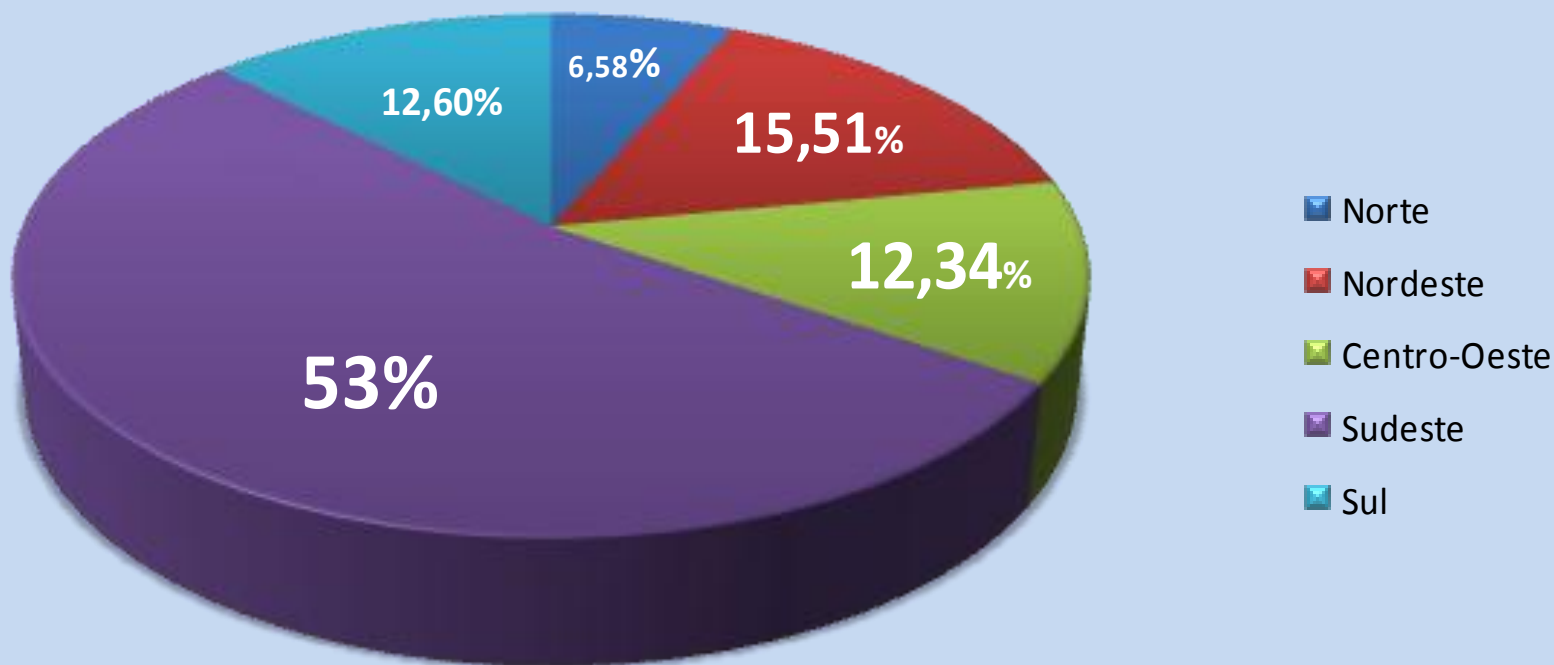
RPK - Revenue Passengers Kilometers ($\times 10^3$)



	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

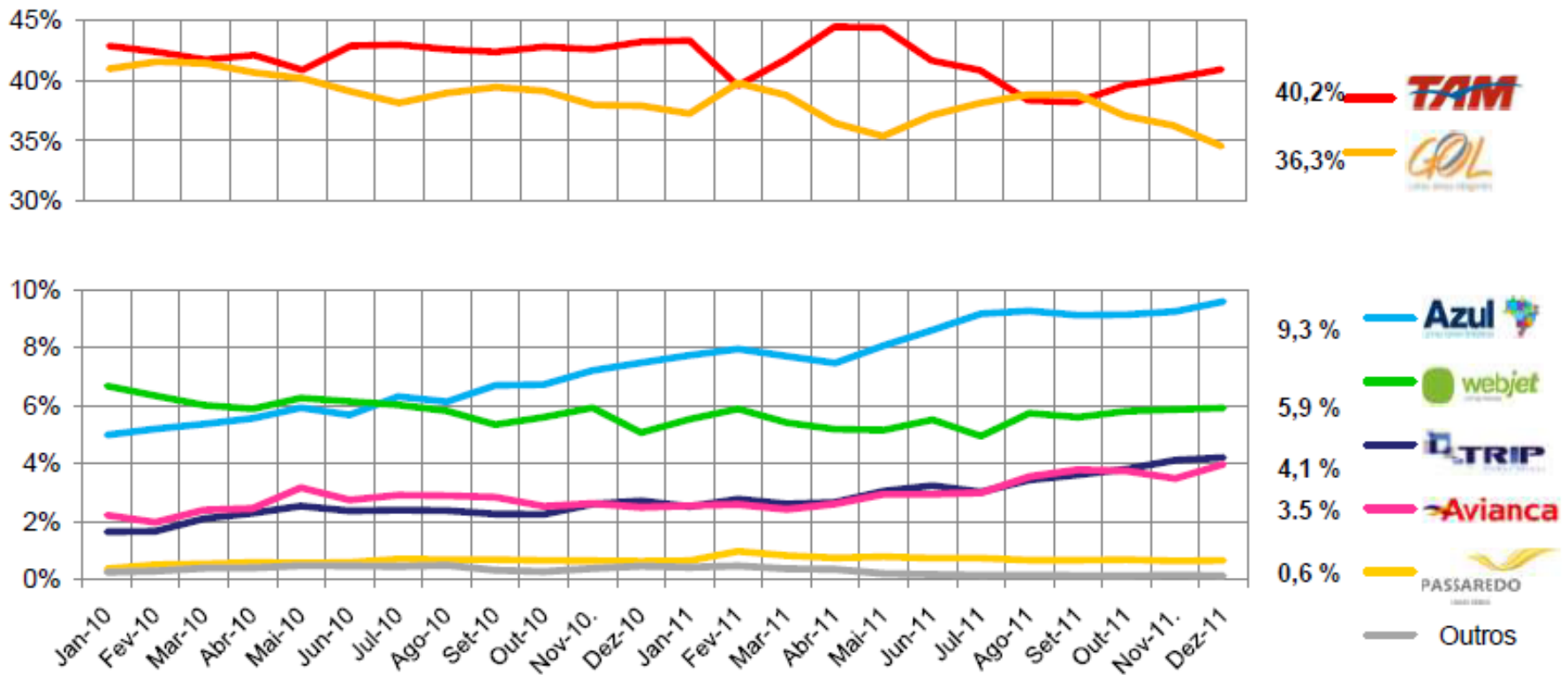
Distribuição da Demanda do Transporte Aéreo

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

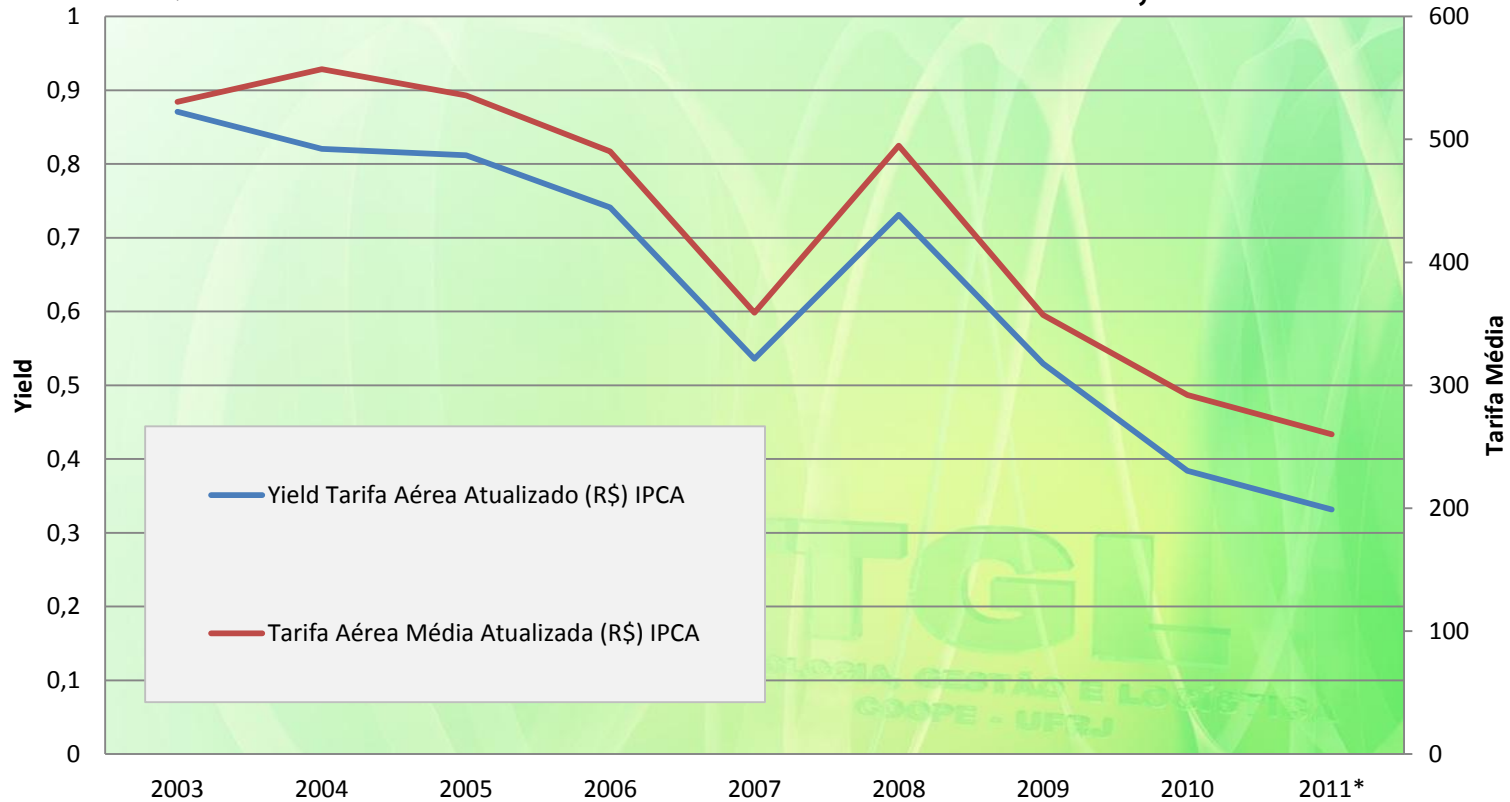
Fonte: Jornal – Mar/2011

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

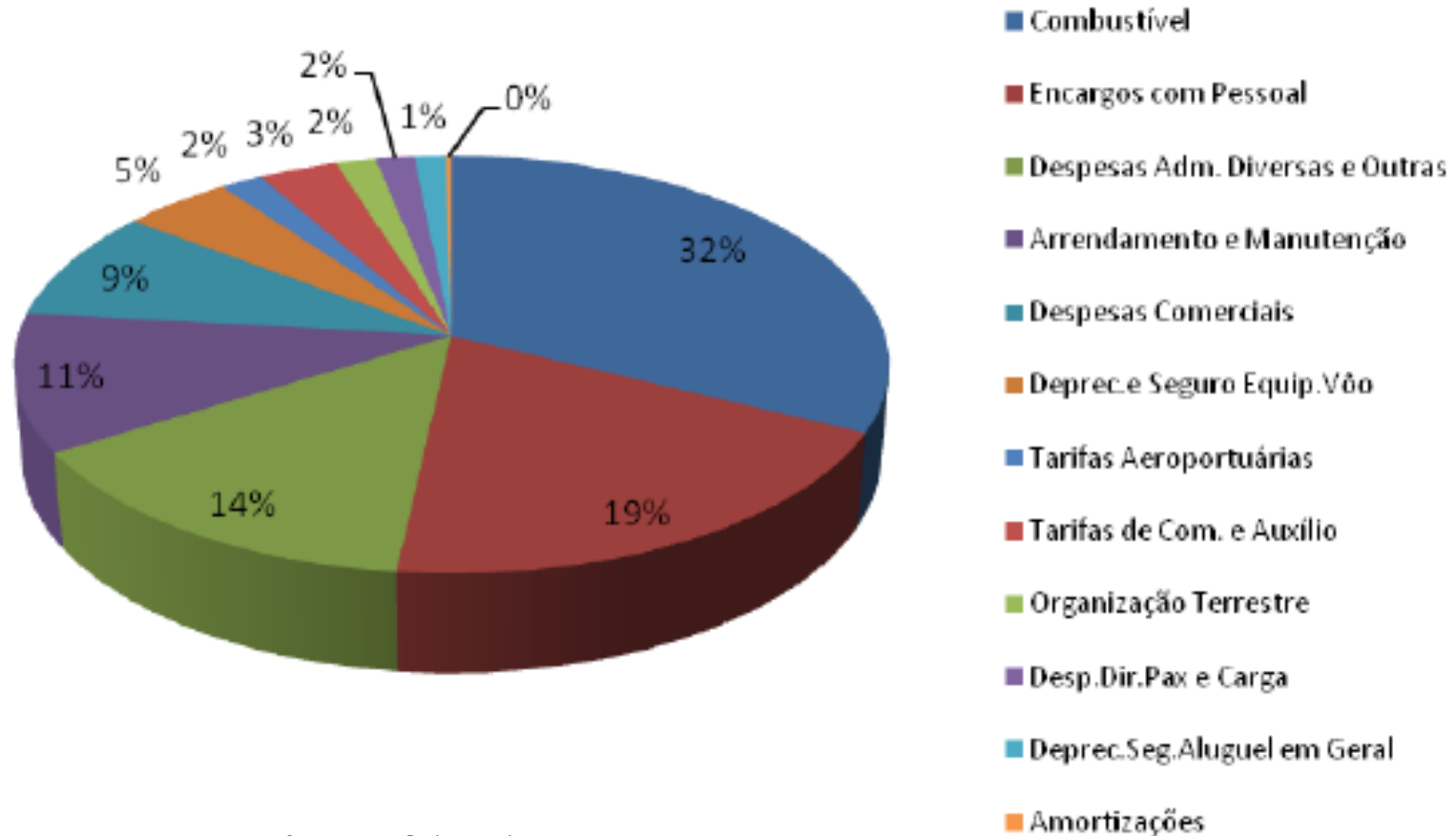


Fonte: Relatório de Tarifas Aéreas, Fevereiro/ 2011 (ANAC)

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

Principais Componentes de Custo

Composição de Custos da Indústria



Fonte: Anuário ANAC (2010)

Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias



COMBUSTÍVEL (QAV)

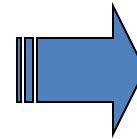
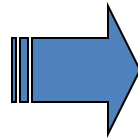
Custo do Combustível (QAV)

Exemplo de Precificação Platts USGulf

Custo de transporte
até a refinaria



Preço do Petróleo
WTI

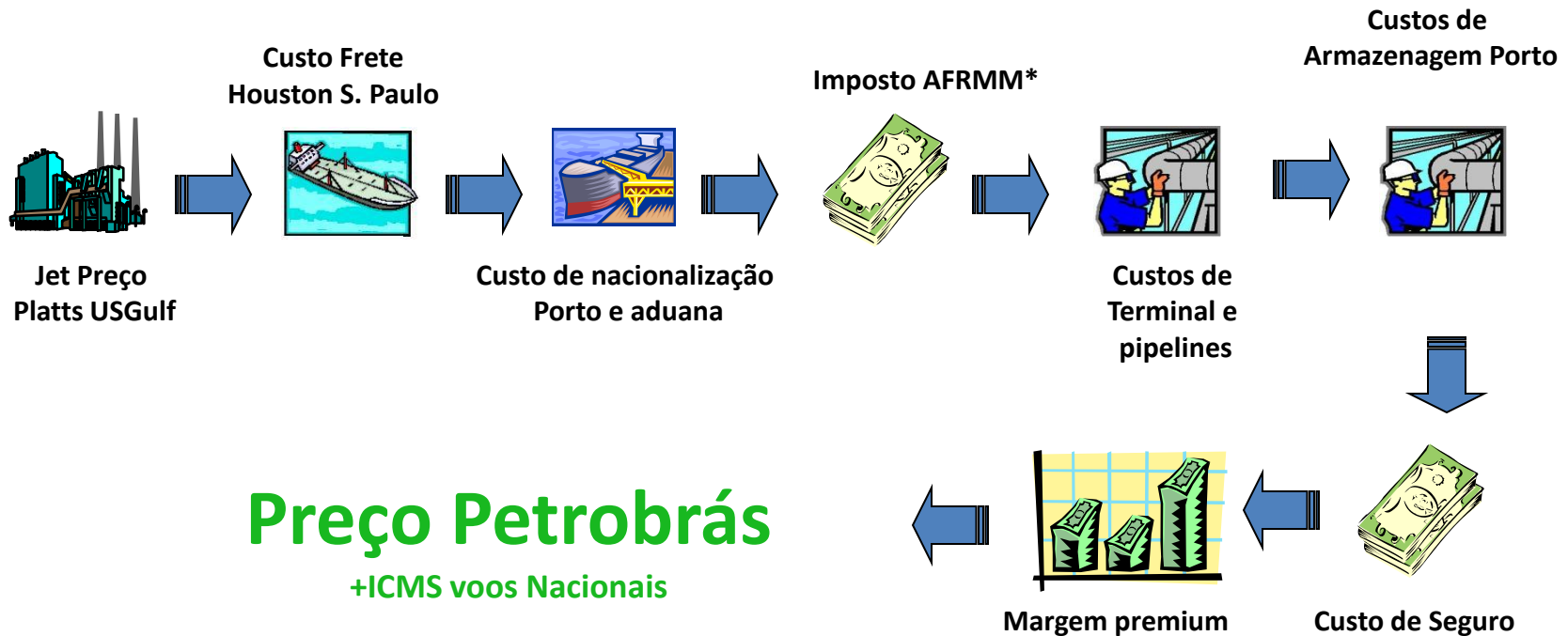


Preço Final Platts USGulf
Inclui:

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

Custo do Combustível (QAV)

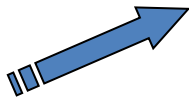
Exemplo teórico de Precificação Petrobrás



•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 Aeroviárias



**TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E DE
NAVEGAÇÃO AÉREA**

Custo de Tarifas

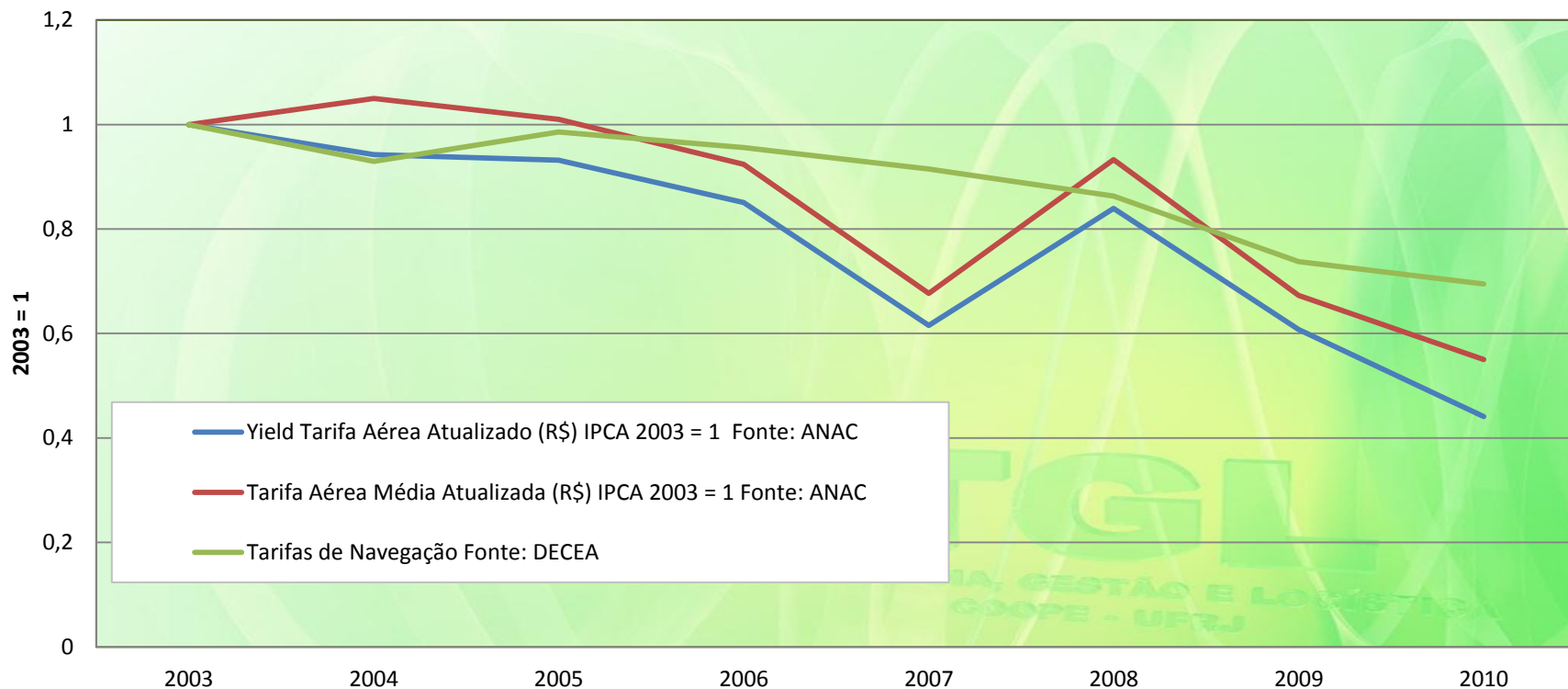
Aumento de Tarifas Aeroportuárias

- 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



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)

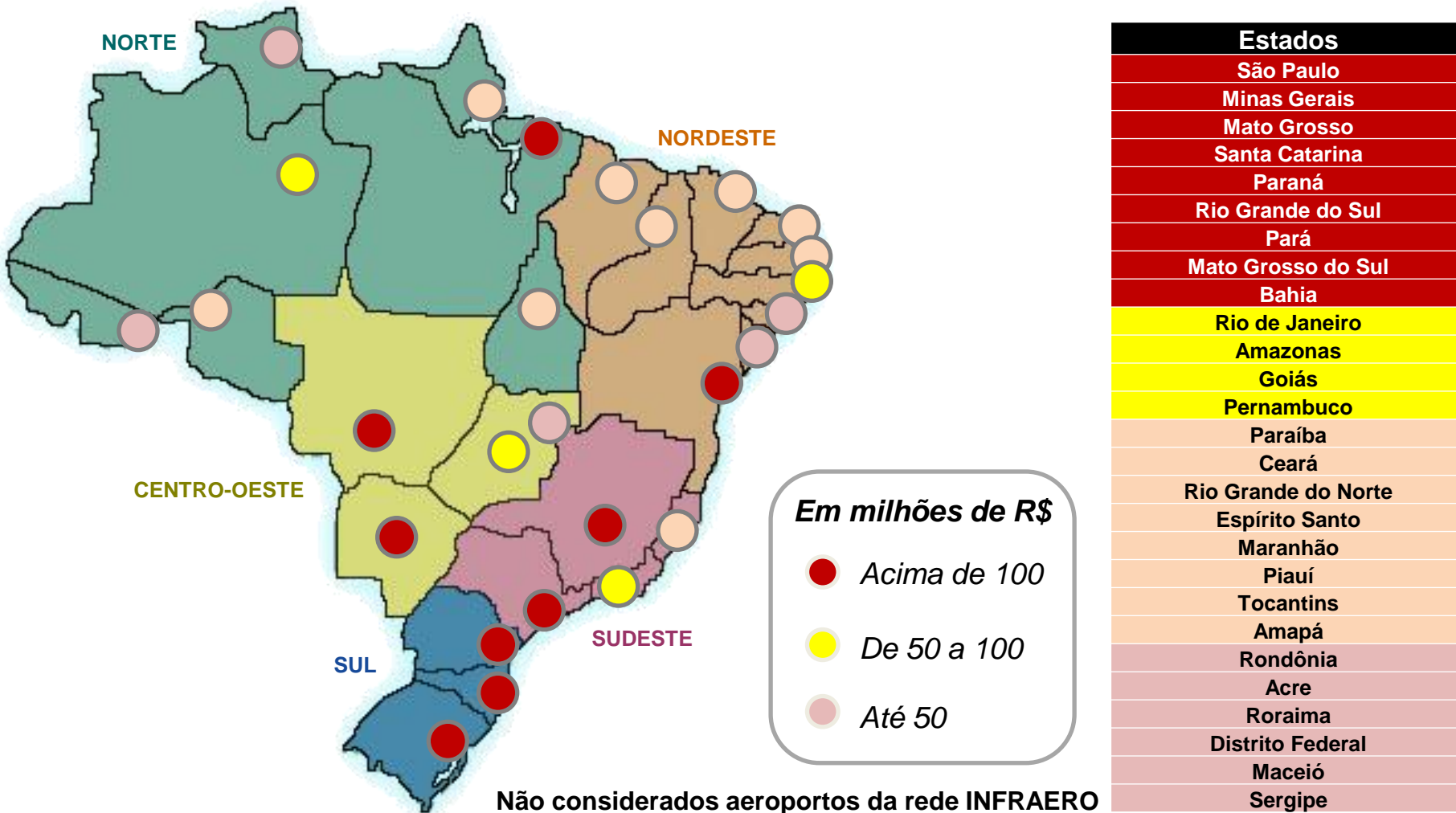
Pátio de Aeronaves na Hora-Pico

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

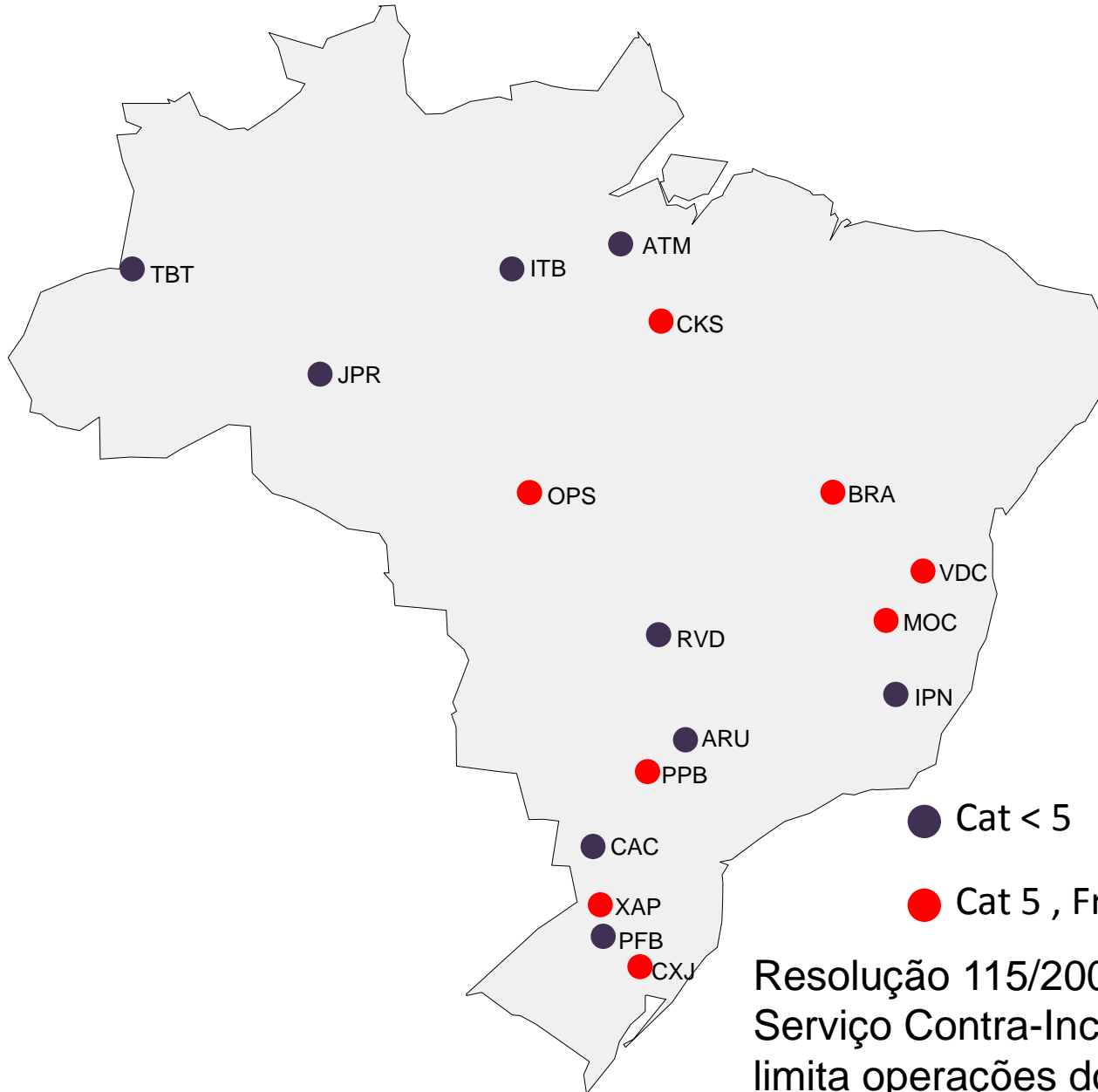
Pico de movimentos de aeronaves 2010 (HOTRAN)	Capacidade pista (CGNA) 2010	Demanda prevista - mov. de aeronaves 2014
47	45	64
33	36	46
20	26	35
32	40	44
25	29	25
43	45	51
25	27	30
8	25	15
26	25	32
20	25	27
15	31	25
23	24	29
12	25	22
11	28	14
9	27	13
12	22	15

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

Resolução 115/2009:
Serviço Contra-Incêndio (SCI)
limita operações do transporte aéreo regular

Consequências das limitações dos Aeroportos Regionais

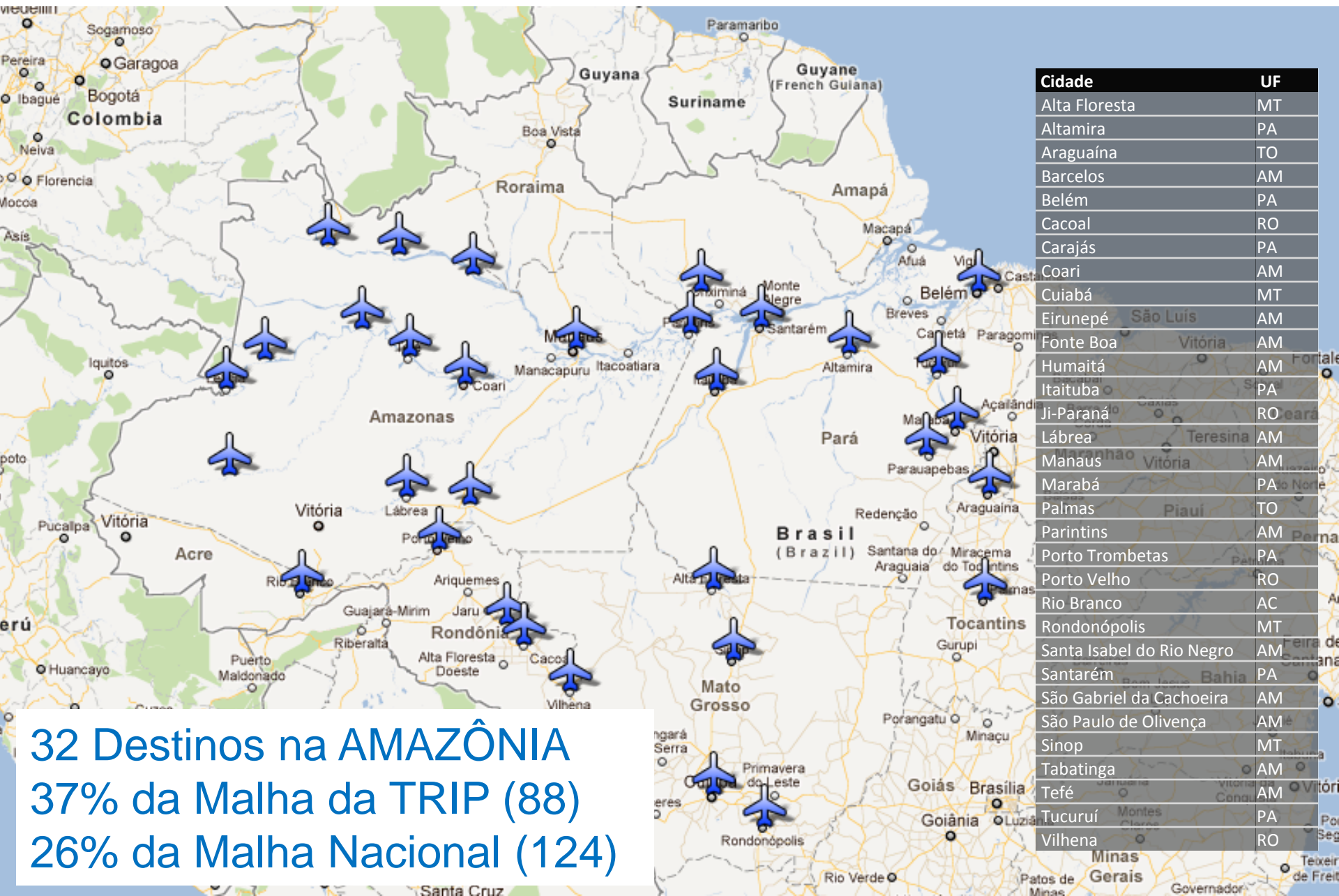
- Engessamento da malha e dificuldade para oferta de novos serviços de transporte aéreo, por inadequação do Safety/Security, da navegação aérea e inexistência de combustível (QAV) => **CUSTOS MAIORES**
- Jornada de Tripulantes mais limitada que padrões internacionais. Necessidade de extensão após interrupção para repouso e de maior número de 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



Cidade	UF
Alta Floresta	MT
Altamira	PA
Araguaína	TO
Barcelos	AM
Belém	PA
Cacoal	RO
Carajás	PA
Coari	AM
Cuiabá	MT
Eirunepé	AM
Fonte Boa	AM
Humaitá	AM
Itaituba	PA
Ji-Paraná	RO
Lábrea	AM
Manaus	AM
Marabá	PA
Palmas	TO
Parintins	AM
Porto Trombetas	PA
Porto Velho	RO
Rio Branco	AC
Rondonópolis	MT
Santa Isabel do Rio Negro	AM
Santarém	PA
São Gabriel da Cachoeira	AM
São Paulo de Olivença	AM
Sinop	MT
Tabatinga	AM
Tefé	AM
Tucuruí	PA
Vilhena	RO

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):

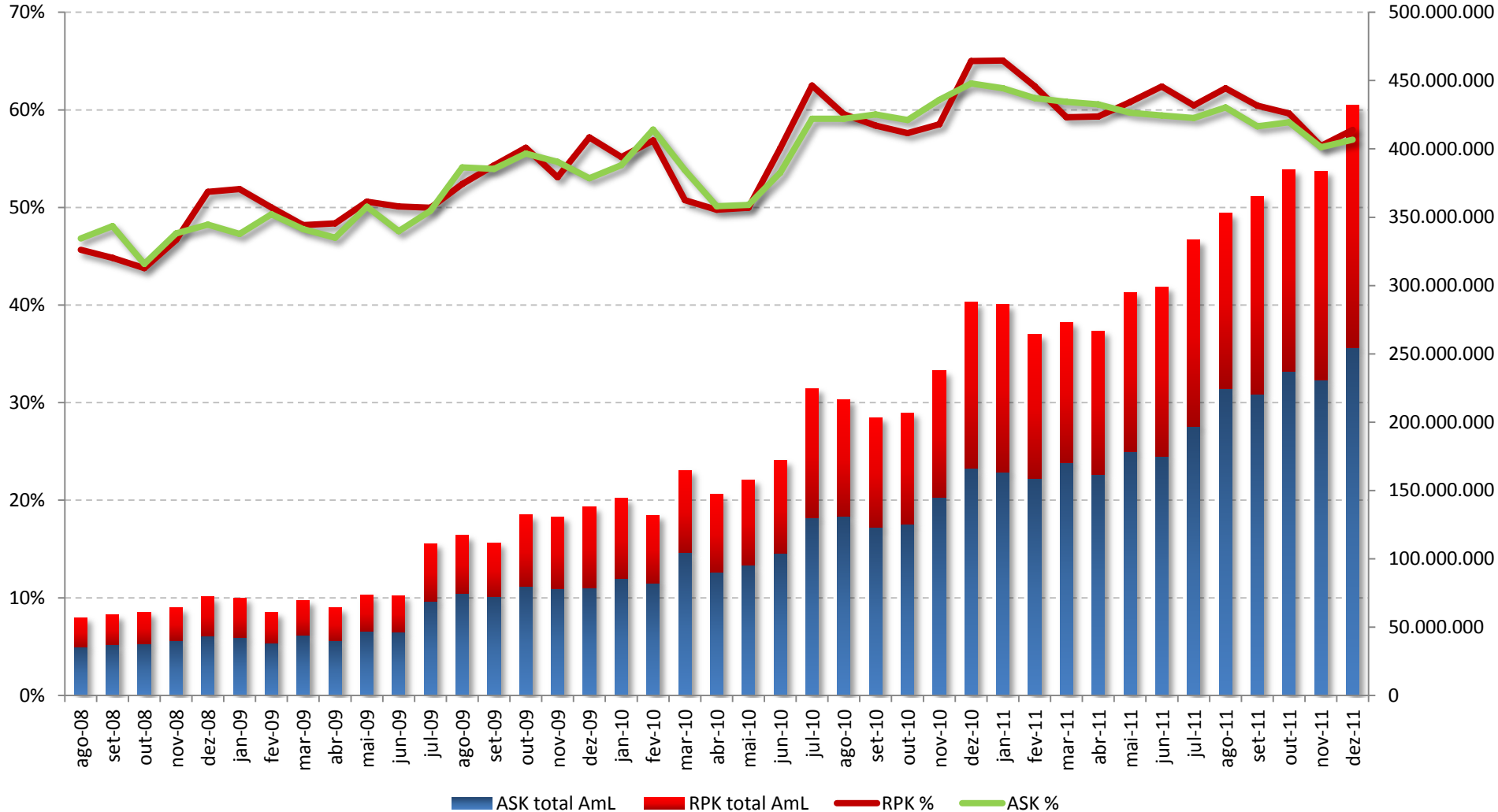
1. Assistência técnica de especialistas para adequação das instalações aeroportuárias às normas de AVSEC;
2. Fornecimento de material de inspeção (detetores manuais de metais e tapetes de borracha) para os aeroportos com dificuldade em adquiri-los;
3. Formação de Agentes de Proteção da Aviação Civil (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:

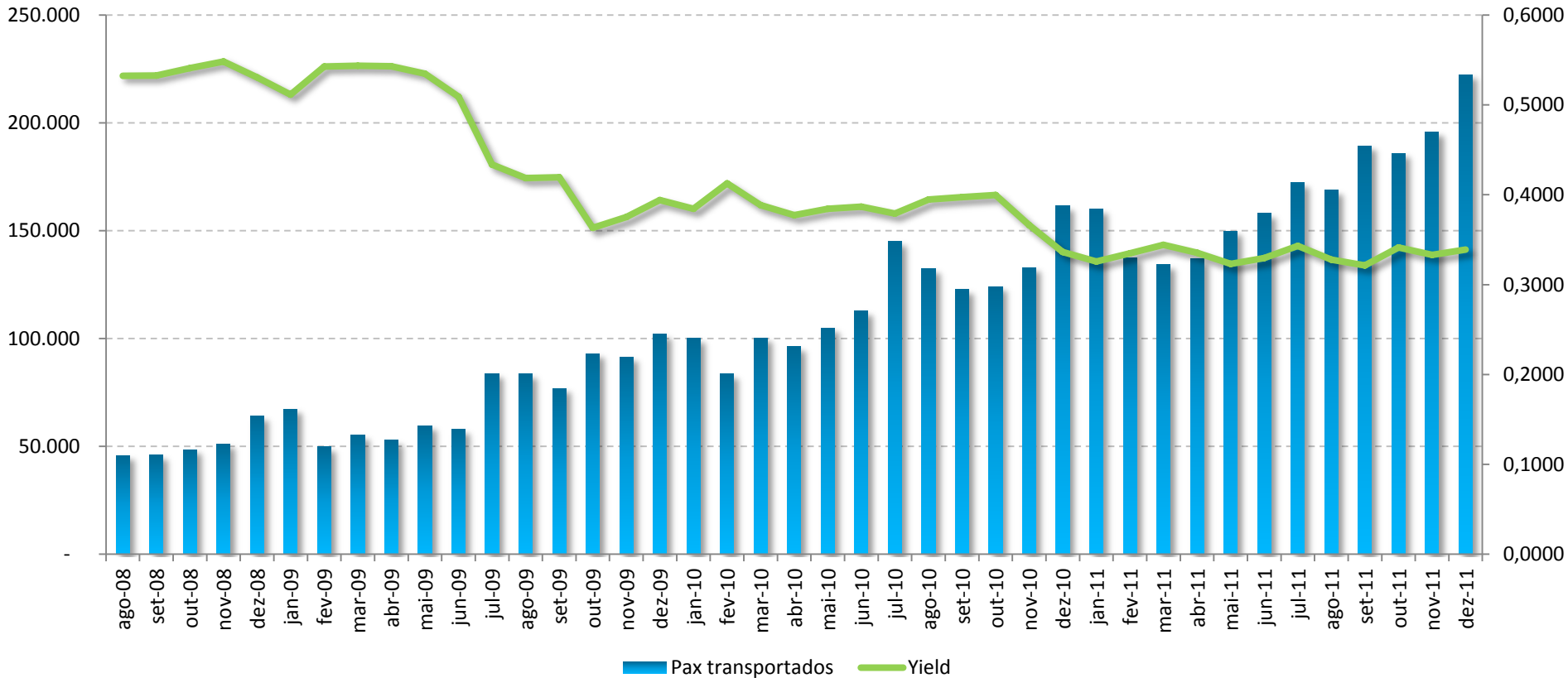
Nº	NOME DA CIDADE	UF	IATA
01	ARAGUAÍNA	TO	AUX
02	BARCELOS	AM	BAZ
03	COARI	AM	CIZ
04	EIRUNEPÉ	AM	ERN
05	FONTE BOA	AM	FBO
06	HUMAITÁ	AM	HUW
07	ITAITUBA	PA	ITB
08	JI-PARANÁ	RO	JPR
09	LÁBREA	AM	LBR
10	PARINTINS	AM	PIN
11	RONDONÓPOLIS	MT	ROO
12	SANTA IZABEL DO RIO NEGRO	AM	IRZ
13	SÃO PAULO DE OLIVENÇA	AM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

Participação da AMAZÔNIA LEGAL na Oferta Total da TRIP



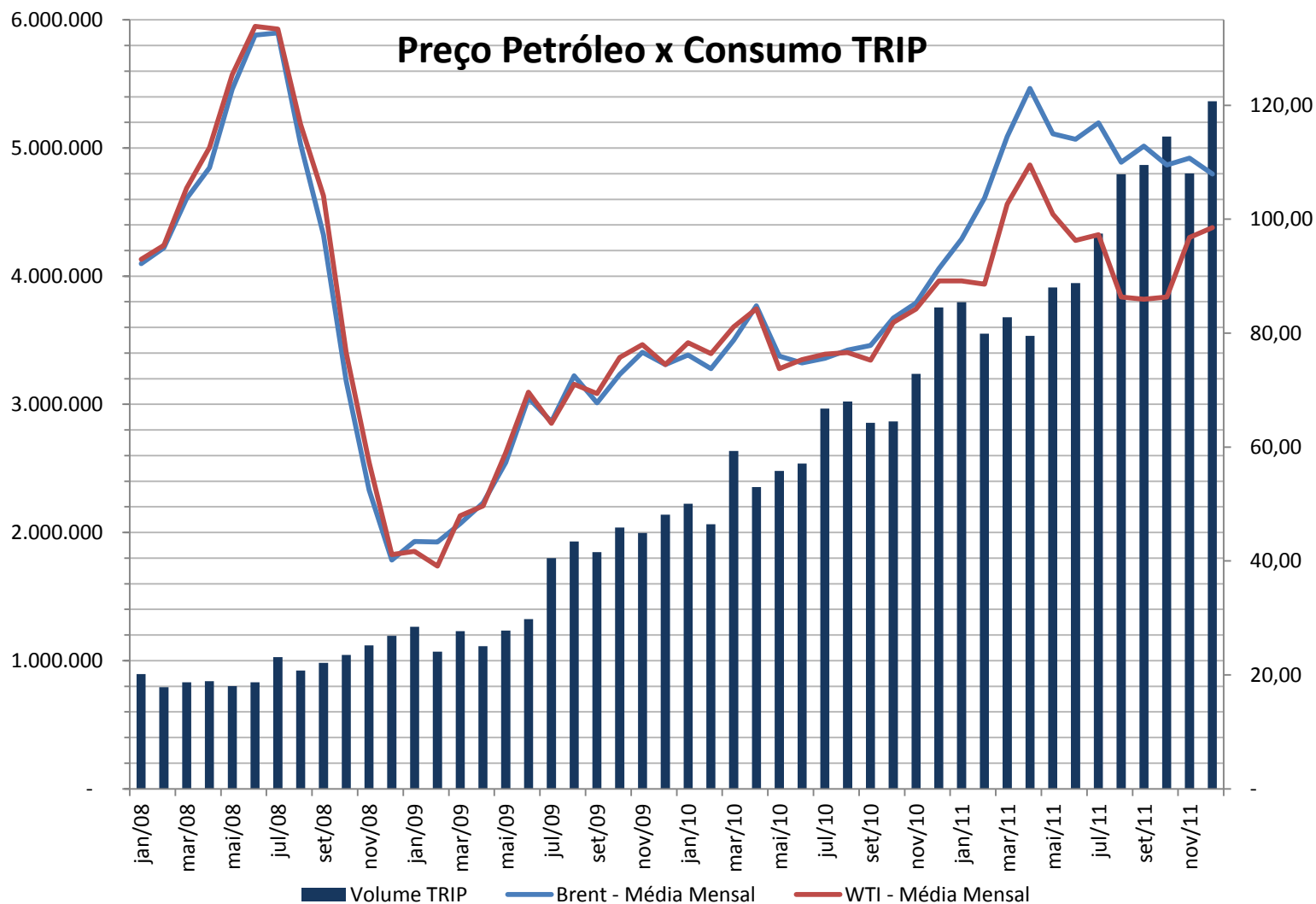
Passageiros x YIELD

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



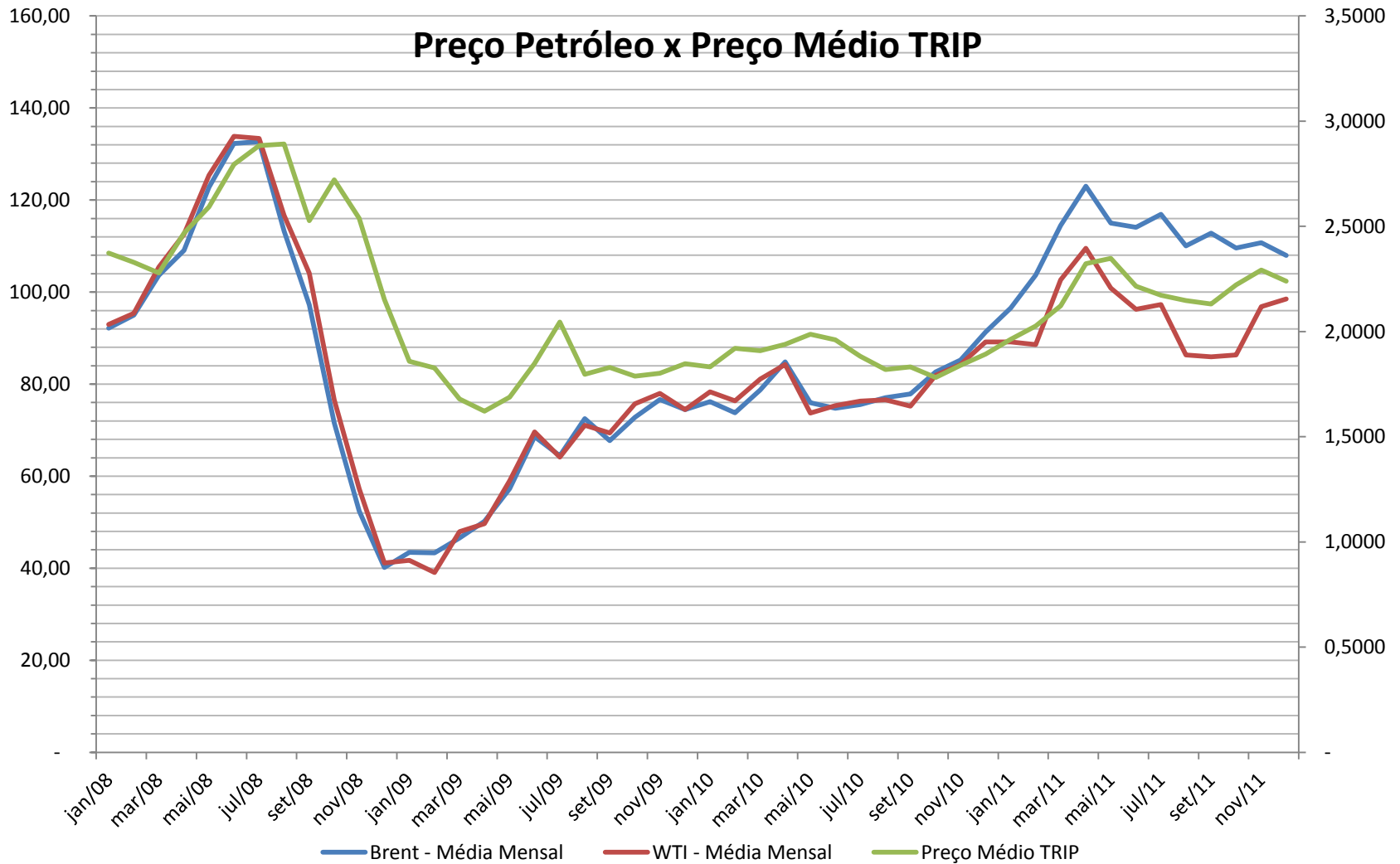
Apesar deste crescimento, a oferta poderia ser ainda melhor, não fosse as restrições da infraestrutura aeroportuária na Amazônia Legal.

Consumo de QAV na Amazônia x Preço Médio Petróleo



Apesar do crescimento, a oferta poderia ser ainda melhor, não fosse as restrições de reabastecimento de QAV na Amazônia Legal.

Preço Médio do QAV na Amazônia x Petróleo



As restrições de reabastecimento de combustível e o preço médio do QAV na Amazônia Legal impedem a melhoria das tarifas na região.

Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias



PROPOSTAS DE POLÍTICAS PÚBLICAS

DESAFIOS A SEREM SUPERADOS

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:

- ✓ Alto Custo do Combustível (QAV): preço e ICMS
- ✓ Elevação das tarifas aeroportuária e de navegação aérea
- ✓ Restrições da infraestrutura (Safety, Security, recursos humanos capacitados, reabastecimento de combustível, navegação aérea)
- ✓ Revisão do Marco Regulatório (manutenção de condições adequadas para a operação segura, com equilíbrio entre direitos dos usuários, contestabilidade de mercado e competitividade das empresas atuantes)

PROPOSTAS DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Sugestões de políticas públicas para o crescimento sustentável da Aviação Regional, em particular na Amazônia Legal:

- ✓ Paridade do preço do Combustível (QAV);
- ✓ Teto máximo do ICMS sobre QAV de 12%, com possibilidade de redução para a aviação regional (a critério dos Estados);
- ✓ Disponibilidade do serviço de abastecimento de combustível em todos os aeroportos com vôos regulares;
- ✓ Disponibilidade de procedimentos IFR de baixo custo (EPTA + RNAV) em todos os aeroportos com vôos regulares;

PROPOSTAS DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Sugestões de políticas públicas para o crescimento sustentável da Aviação Regional, em particular na Amazônia Legal:

- ✓ Racionalização das tarifas aeroportuária e de navegação aérea para o transporte regular doméstico, em especial com redução de 50% para operação em aeroportos regionais;
- ✓ Revisão da Resolução CONAC 003/2003, para permitir a adequação da regulação de Safety e Security da infraestrutura aeroportuária (vide detalhamento a seguir);
- ✓ Manutenção de condições adequadas de jornada de Tripulantes para as operações de aviação regional (vide detalhamento a seguir).

REVISÃO DA RES. CONAC 003/2003

1. Para as rotas de baixo potencial de tráfego, aprovar:

1.1. Nos **aeroportos classe I** (até 100 mil PAX/ano), com SGSO (Resolução ANAC 106/2009):

- ✓ o risco aceitável deverá considerar o contexto sócio-econômico das localidades e o risco dos demais modais de transporte, concedendo a **isenção definitiva** das exigências regulatórias de SESCINC (Resolução ANAC 115/2009);
- ✓ A segurança da aviação civil contra atos ilícitos (Security) deverá ser adequada nessas localidades, conforme previsto no inciso 1.1 da Resolução 010/2007 do CONAC, por meio da determinação do nível de risco e das necessidades e a **avaliação dos custos e benefícios** para prover a segurança contra ilícitos, considerando o contexto sócio-econômico das localidades;
- ✓ A **gestão** deverá ser **simplificada**, como previsto no RBAC 154, podendo ser isentada a elaboração do Plano Diretor e do processo de cadastramento na ANAC (Resoluções ANAC 153 e 158/2010).

REVISÃO DA RES. CONAC 003/2003

1. Para as rotas de baixo potencial de tráfego, aprovar:

1.2. Os **aeroportos classe II** (de 100 a 400 mil PAX/ano), com SGSO (Resolução 106/2009):

- ✓ O risco aceitável deverá considerar o contexto sócio-econômico das localidades e o risco dos demais modais de transporte, podendo ser concedida uma **isenção temporária** das exigências regulatórias de SESCINC (Resolução 115/2009), com um horizonte exeqüível para a adequação dos aeroportos à regulação;
- ✓ A segurança da aviação civil contra atos ilícitos (Security) poderá ser adequada nessas localidades, considerando o contexto sócio-econômico das localidades, podendo ser concedida uma **isenção temporária** das exigências regulatórias Security, com horizonte exeqüível para adequação dos aeroportos à regulação;
- ✓ A gestão desses aeroportos poderá ser concedida a iniciativa privada, com reconhecida capacitação, visando aumentar a segurança e a eficiência operacional, bem como assegurar a continuidade da conformidade com a regulação. Para isso, deverá ser **desnecessária a inclusão desses aeroportos no PND** (Plano Nacional de Desestatização).

JORNADA DE TRIPULANTES

- ✓ A legislação trabalhista brasileira referente à jornada de trabalho de aeronautas é menos flexível do que a média internacional, gerando **baixa produtividade e inconvenientes aos tripulantes**;
- ✓ Mantidos os princípios da Lei 7183/1984, as empresas que optarem pela implementação de um Programa de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana (RBAC 121), poderiam **acordar limites diferenciados de jornadas** com seus tripulantes, com benefícios para os mesmos, já que a maior parte do salário é paga de forma variável.
- ✓ Para permitir uma diferenciação dos limites de jornada e de número de pousos, a Lei do Aeronauta (Lei 7183/1984), estabeleceu limites diferenciados para as “empresas de transporte aéreo regional” no 1º do art 21 e no 3º do art 29. A **continuidade da eficácia destes dispositivos legais**, é imprescindível para a continuidade das operações de aviação regional (com etapas médias entre 200 e 400Km). Sem estes dispositivos, diversos destinos poderiam deixar de ser atendidos.