



NEWS BRIEF

Atualização da IATA sobre Desenvolvimentos Regionais na América Latina

28 de outubro de 2019 (Brasília) - Por ocasião do [ALTA](#) Airlines 2019 Leader's Forum, Peter Cerdá, vice-presidente regional da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA - International Air Transport Association) para as Américas, forneceu atualizações sobre os desenvolvimentos regionais.

A aviação na região contribui com US\$ 156 bilhões para o PIB e fornece 7,2 milhões de empregos. A aviação é o [negócio da liberdade](#) e, desta forma, conecta a América Latina a 160 cidades em todo o mundo, fornecendo conexões importantes para os negócios, o turismo e as pessoas.

Porém, o setor enfrenta situações comerciais difíceis tanto em nível regional quanto global, provocadas pelo clima político geral e pelas guerras comerciais. O indicador RPK (passageiros-quilômetros pagos transportados) da região aumentou 3,4% em agosto de 2019, em relação ao ano anterior, enquanto o indicador FKT (toneladas de carga por quilômetro) não teve alteração, com crescimento de 0,1% no mesmo período. Com os altos custos operacionais na região, a lucratividade continua um dos principais desafios.

"A longo prazo mostram que o tráfego de passageiros na região deve continuar com crescimento anual de aproximadamente 4,1%, com a classe média em expansão gerando uma boa parte dessa demanda. Para isso, precisamos de estabilidade política na região, mas os eventos recentes mostraram novamente que isso não é realidade", comentou Cerdá.

Ele também pediu aos governos que apoiem o setor nos aspectos abaixo:

Redução de custos: A América Latina é uma região de altos custos operacionais, devido aos altos impostos e taxas cobrados por governos e prestadores de serviços.

"O aumento artificial dos custos tem que acabar. Por exemplo, não é possível que, no Brasil, o combustível para aviação seja um dos mais caros do mundo devido à falta de concorrência na cadeia de valor. As tentativas recentes no México e Panamá de aumentar ou criar impostos e taxas para os passageiros mostram que os governos ainda veem esse

setor como uma fonte de lucro que pode ser usada para gerar receita para os cofres do estado”, continuou Cerdá.

Infraestrutura: O fornecimento de infraestrutura adequada a preços acessíveis é uma obrigação. Considerando que o número de passageiros deve dobrar na região nos próximos 20 anos e que todos os principais hubs da região já estão saturados, as autoridades precisam resolver esse problema com prioridade.

“Precisamos da participação de todos do setor desde o início para garantir que a infraestrutura adequada seja construída para atender aos passageiros com eficiência, segurança e facilidade. Um exemplo é Santiago, no Chile, onde o processo de consulta começou muito tarde, ou Lima, onde a falta de apoio governamental está a pôr em risco a conclusão atempada da segunda pista e do terminal.”

Sobre a interrupção de um dos poucos projetos de aeroporto greenfield de Texcoco, na Cidade do México, Cerdá disse: “Precisamos urgentemente que o governo mexicano apresente seus planos para o sistema de três aeroportos na capital, pois isso envolve a modernização do espaço aéreo para garantir operações seguras e eficientes.”

Bogotá foi mencionada como um exemplo em que a capacidade pode ser ampliada sem a necessidade de construir um novo aeroporto, apenas eliminando restrições desatualizadas. “O Aeroporto de El Dorado possui restrições de operação noturna que não levam em consideração o progresso em termos de redução de ruído das aeronaves. Com isso, o congestionamento nas primeiras horas da manhã causa atrasos e cancelamentos de voos e transtornos aos passageiros. O governo poderia facilmente resolver esse problema com uma medida imediata.”

Segundo Cerdá, um aspecto positivo foi o progresso na Argentina promovido pela Empresa Argentina de Navegação Aérea (EANA), com melhoria da infraestrutura de controlo do tráfego aéreo (ATC) no país, incorporando o conceito de navegação baseada no desempenho (ou PBN - Performance-Based Navigation), implementando 100% de cobertura por radar e redesenhando o espaço aéreo de Buenos Aires.

Regulamentações mais inteligentes: A aviação é um setor global e, por isso, existem normas globais para tratar de assuntos como direitos do consumidor, como a Convenção de Montreal 1999 (MC-99). Na região, mais uma vez nos deparamos com uma colcha de retalhos de regras e regulamentos locais, que aparentemente parecem ser do interesse dos clientes, mas aumentam os custos das companhias aéreas, minimizando a possibilidade de tarifas menores.

“Por exemplo, o Brasil precisa se alinhar às normas globais de responsabilidades das companhias aéreas, principalmente em termos de atrasos e cancelamentos de voos, quando estão fora do controle da companhia aérea. As companhias aéreas que operam no país continuam enfrentando um número excessivo de ações judiciais, resultando em danos financeiros punitivos e às vezes até morais, devido a cancelamentos de voos que estão fora de seu controle. Essa prática é injusta e aumenta consideravelmente o custo da viagem para todos, pois essas multas e pagamentos devem ser compensados.”

Com relação ao tema de crescimento sustentável, Cerdá destacou que o setor tem, há mais de uma década, a meta de limitar as emissões de 2020: "Essa meta foi definida pelo Esquema de Redução e Compensação de Carbono da Aviação Internacional (CORSIA), que foi acordado na Organização da Aviação Civil (OACI) de 2016 e reafirmado na 40ª Assembleia da OACI no início deste mês. Até 2050, a meta do setor é reduzir o CO2 líquido para metade dos níveis de 2005. As emissões da viagem são, em média, metade do que eram em 1990. Os combustíveis de aviação sustentável (SAF - Sustainable Aviation Fuels) oferecem a maior oportunidade de redução de carbono. Os governos da região podem usar essa oportunidade para apoiar iniciativas que explorem o potencial dos SAFs, criando políticas de apoio para o seu desenvolvimento."

Por fim, Cerdá lembrou a todos que voar é o [negócio da liberdade](#), que promove o crescimento dos negócios, os laços entre as pessoas e as jornadas pessoais de descoberta. Para promover isso, principalmente entre as principais autoridades, a IATA publica regularmente [estudos econômicos](#) sobre os principais mercados.

[Para obter mais detalhes, entre em contato com:](#)

Corporate Communications
América Latina e Caribe
Tel.: +1-438 -258 3155
E-mail: ruedigerm@iata.org

[Notas aos editores:](#)

- A IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo) representa cerca de 290 companhias aéreas, que representam 82% do território aéreo global.
- Siga a IATA no Twitter twitter.com/iata e veja anúncios, posicionamentos e outras informações sobre o setor.