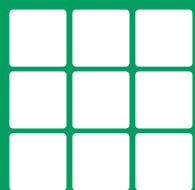


Aviação Brasileira

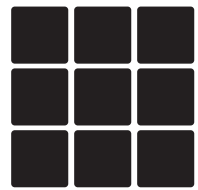
Agenda 2020



www.abear.com.br



Aviação Brasileira
Agenda 2020



Aviação Brasileira Agenda 2020

Sumário

04. **A ABEAR**

07. **O setor aéreo brasileiro**

21. **Perspectivas para o setor aéreo no Brasil**

25. **Obstáculos ao desenvolvimento**

36. **O que precisa ser feito**

[Estudo realizado pela Bain & Co e análise da COPPE/UFRJ]



Missão



Estimular o hábito de voar no país, planejando, implementando e apoiando as ações e programas que promovam o crescimento da aviação civil de **forma consistente e sustentável**, tanto para o transporte de passageiros como para o de cargas. ”



As companhias fundadoras

A associação foi criada em agosto de 2012



Juntos, somos responsáveis por



99% do mercado doméstico**

com



2.700 voos diários



450 aeronaves

* Trip e Azul fundiram-se em 2012 sob a marca Azul

**Medido em RPK (Passageiro-Quilômetro-Pagante). Fontes: Dados Comparativos ANAC Jan-Nov 2012; Companhias aéreas



Frentes de atuação

Competitividade

Busca de um ambiente favorável ao desenvolvimento do setor aéreo, com revisão de custos e melhorias na infraestrutura, de modo a oferecer produtos e serviços de qualidade crescente. A ABEAR tem entre suas propostas o diálogo e a participação nos processos de concessão dos aeroportos.

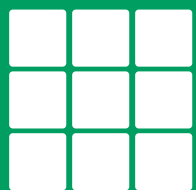
Sustentabilidade

Adoção de práticas sustentáveis em todos os elos da cadeia do setor, com investimentos focados em:

- » Desenvolvimento de biocombustível sustentável para aviação
- » Revisão contínua dos procedimentos de controle do tráfego aéreo, permitindo voos mais diretos e menos esperas no ar
- » Revisão dos procedimentos operacionais e administrativos das empresas aéreas, visando a redução do impacto ambiental

Recursos humanos

Investimentos na capacitação, formação e especialização de profissionais que trabalham no transporte aéreo e nos setores complementares.



O setor aéreo brasileiro

www.abear.com.br



Geração de emprego e renda

1,2 mi
empregos

179 mil diretos

432 mil indiretos

276 mil induzidos*

329 mil pelo efeito no turismo

R\$ 4 bi pagos em salários diretos

R\$ 73 bi
adicionados ao PIB

R\$ 24 bi diretos

R\$ 20 bi indiretos

R\$ 11 bi induzidos*

R\$ 18 bi pelo efeito no turismo

R\$ 22 bi
em tributos recolhidos

R\$ 9,5 bi diretos

R\$ 7,8 bi indiretos

R\$ 4,3 bi induzidos*

Efeito no turismo não quantificado

R\$ 10 bi
em vendas de aeronaves
e equipamentos

A Embraer é o 3º maior fabricante de aeronaves do mundo, com cerca de 200 aeronaves produzidas por ano

*Efeito resultante do consumo dos funcionários diretos e indiretos

Fontes: Estudo Oxford Economics-IATA 2009; Estimativa Bain & Co; Salários informados pelas associadas ABEAR; Embraer



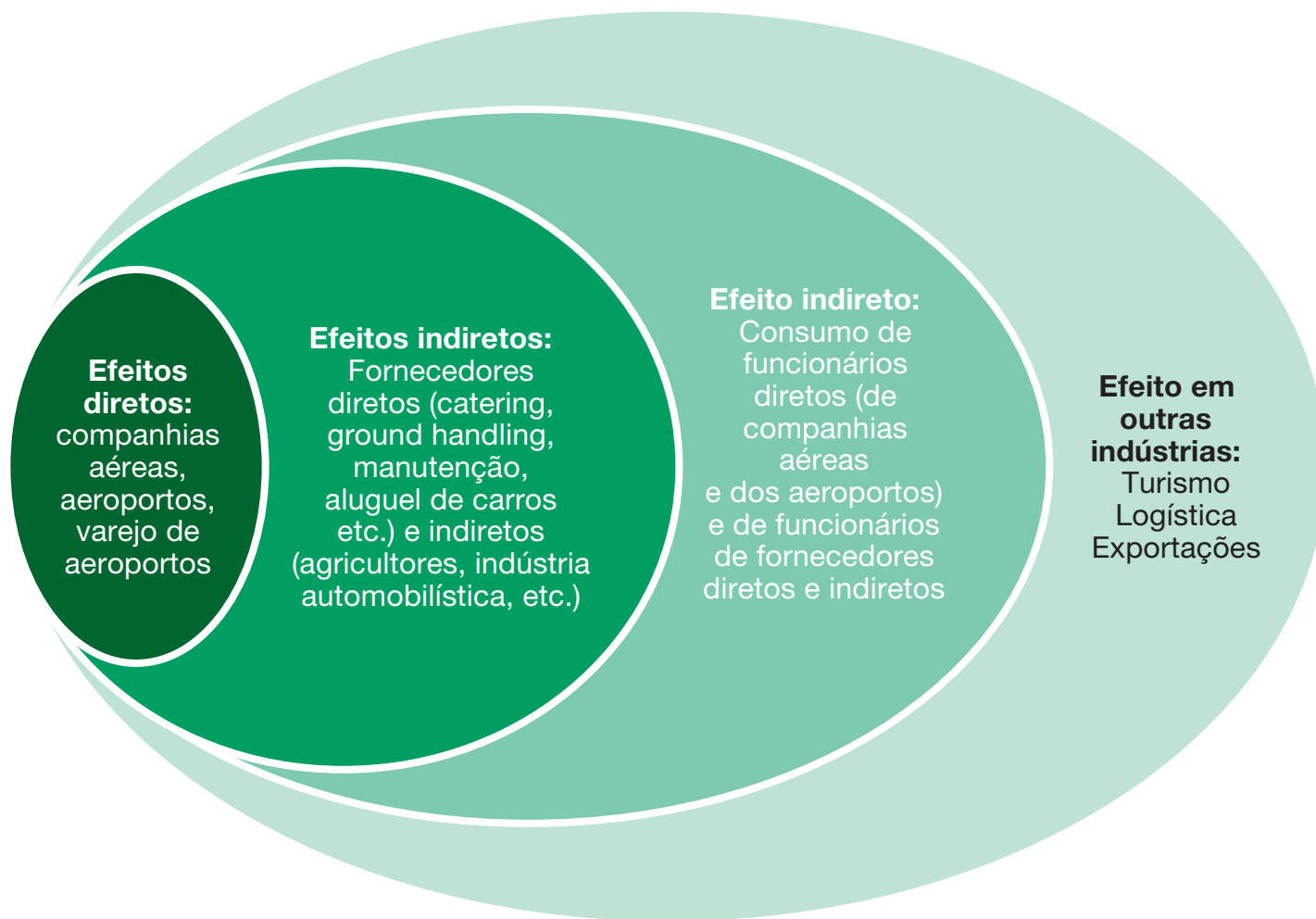
Movimentação de bens e serviços

US\$ 50,1 bi foi a movimentação do transporte aéreo na corrente comercial brasileira (**importação e exportação**) em 2012

Isso corresponde a **10,7%** da movimentação financeira total (de US\$ 466 bi), mas a apenas **0,2%** do peso total transportado – evidência do alto **valor agregado** dos bens transportados

No **mercado doméstico**, o setor aéreo responde por **0,4%** do **peso total transportado**

Efeito multiplicador na economia

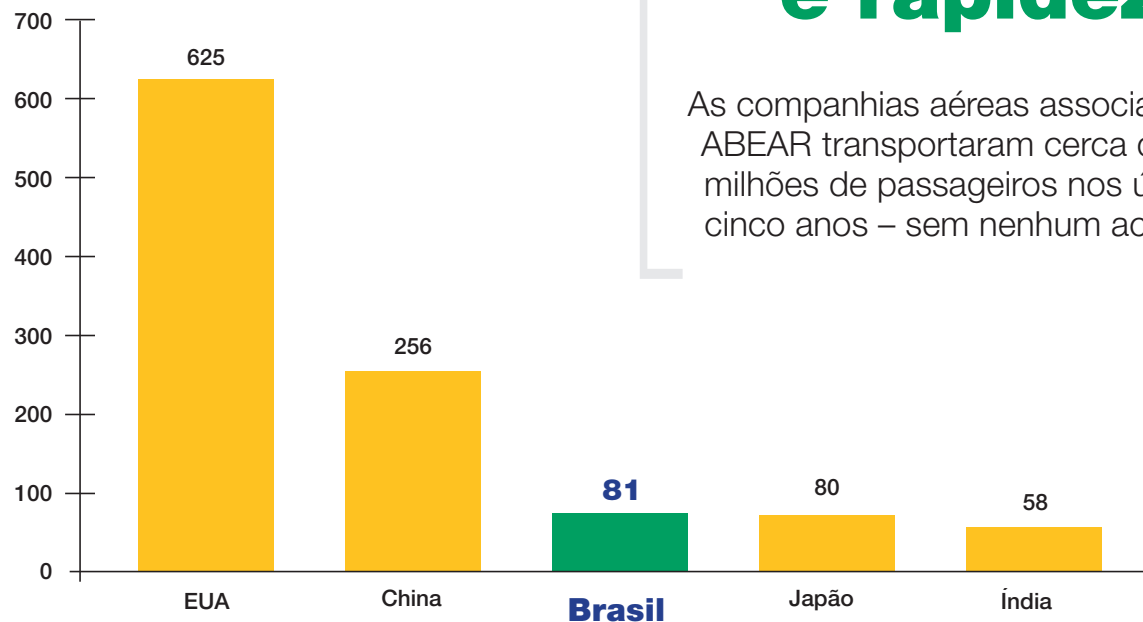




Brasil: o 3º maior mercado doméstico do mundo

O crescimento é resultado do desenvolvimento econômico e da redução dos preços das passagens

Passageiros transportados
(doméstico, em milhões)



Segurança e rapidez

As companhias aéreas associadas da ABEAR transportaram cerca de 400 milhões de passageiros nos últimos cinco anos – sem nenhum acidente

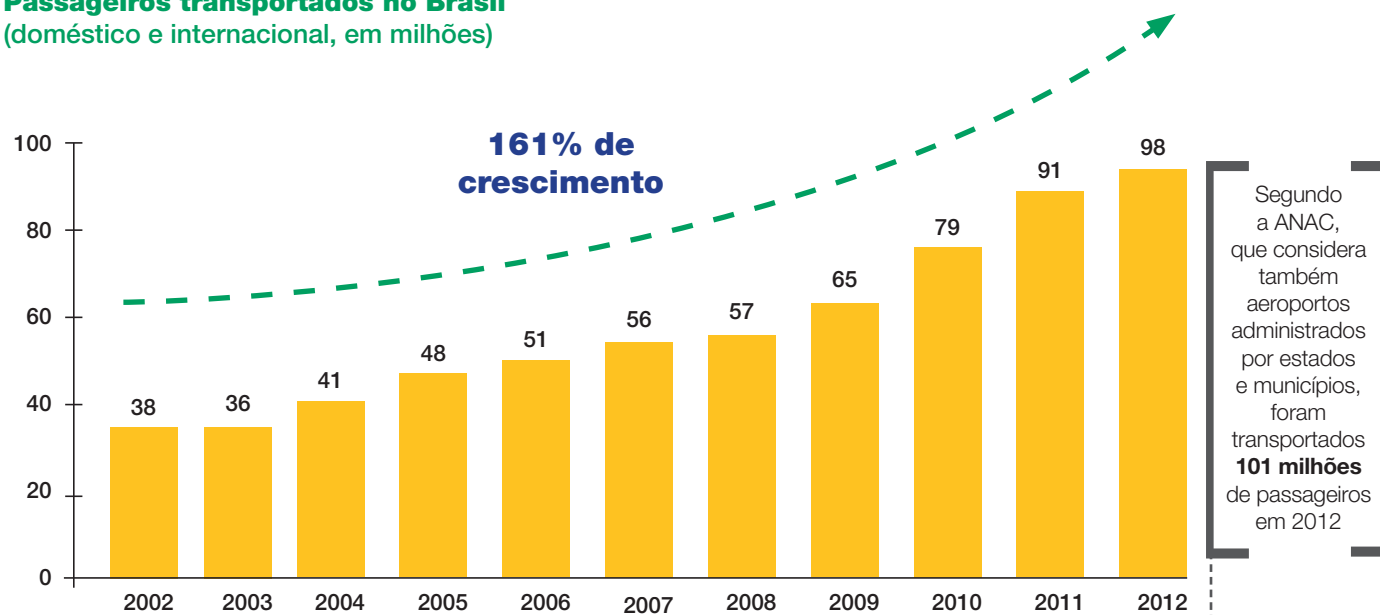
Fonte: IATA 2011



Mais passageiros a cada ano

O crescimento de viagens domésticas e internacionais de 2002* a 2012 é de 161%

Passageiros transportados no Brasil (doméstico e internacional, em milhões)



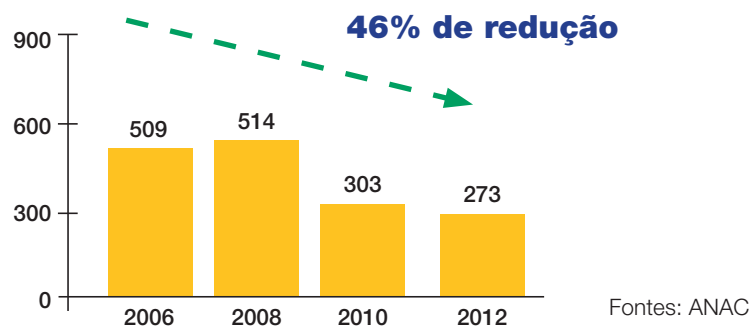
Fontes: Infraero; DAESP.

*Em 2002, passa a vigorar a liberdade tarifária no transporte aéreo doméstico no Brasil



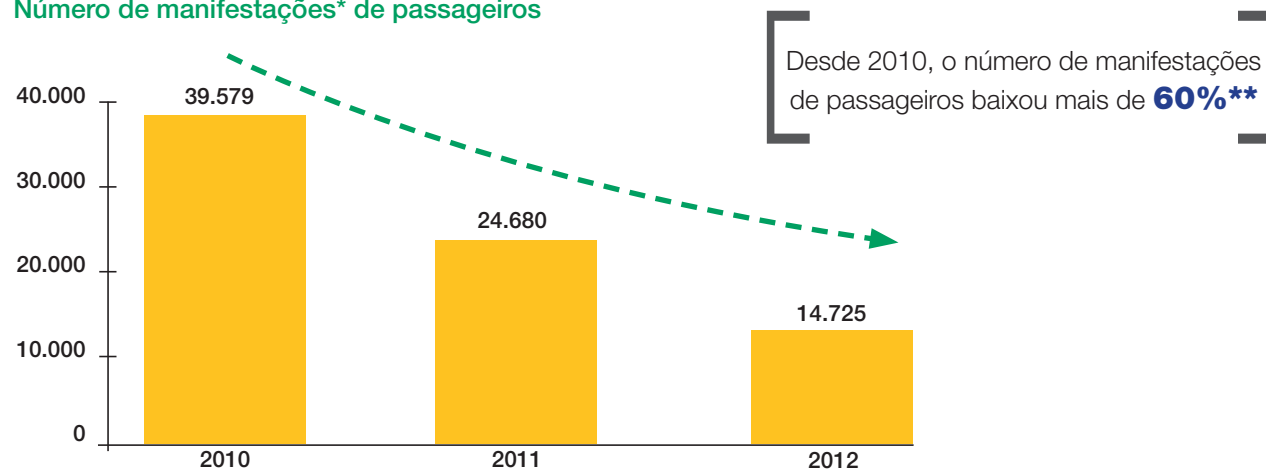
Passagens mais baratas

Tarifa doméstica média (em R\$)



Passageiros mais satisfeitos

Número de manifestações* de passageiros



*Críticas, reclamações, dúvidas e elogios

** Relatório da ouvidoria da ANAC

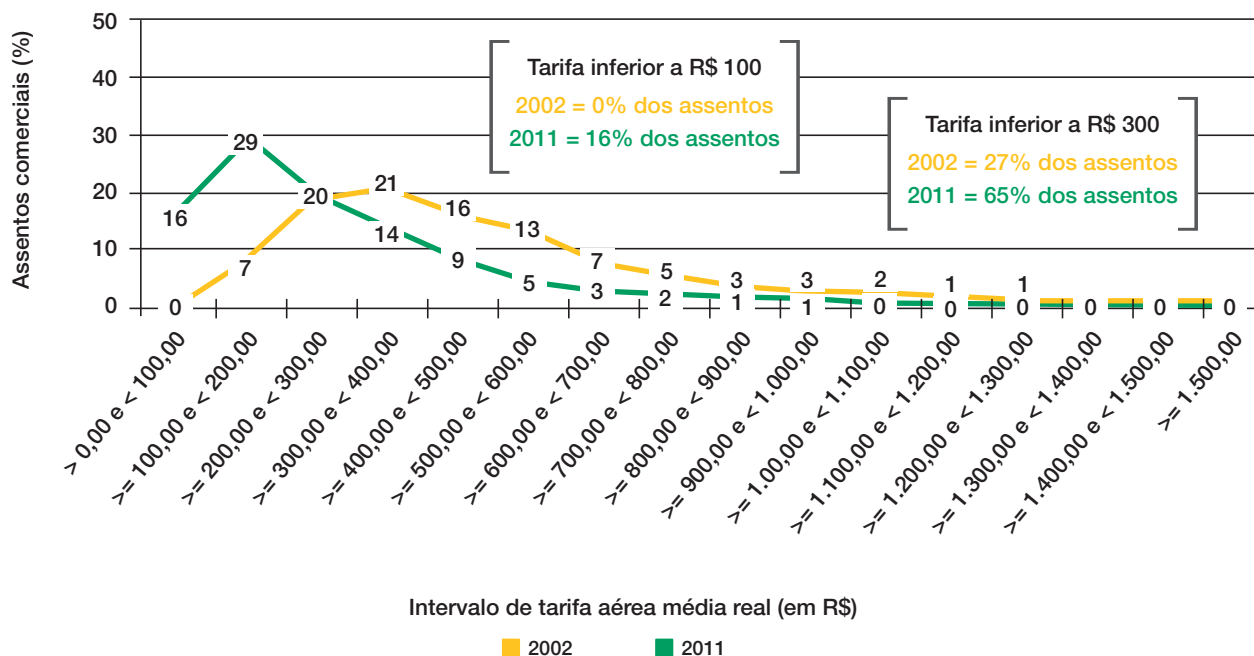


Voar é cada vez mais vantajoso

Em 2011, somente 0,1% das passagens custaram mais de R\$ 1,5 mil

Assentos comercializados por intervalos de tarifa aérea média

Transporte aéreo doméstico regular de passageiros



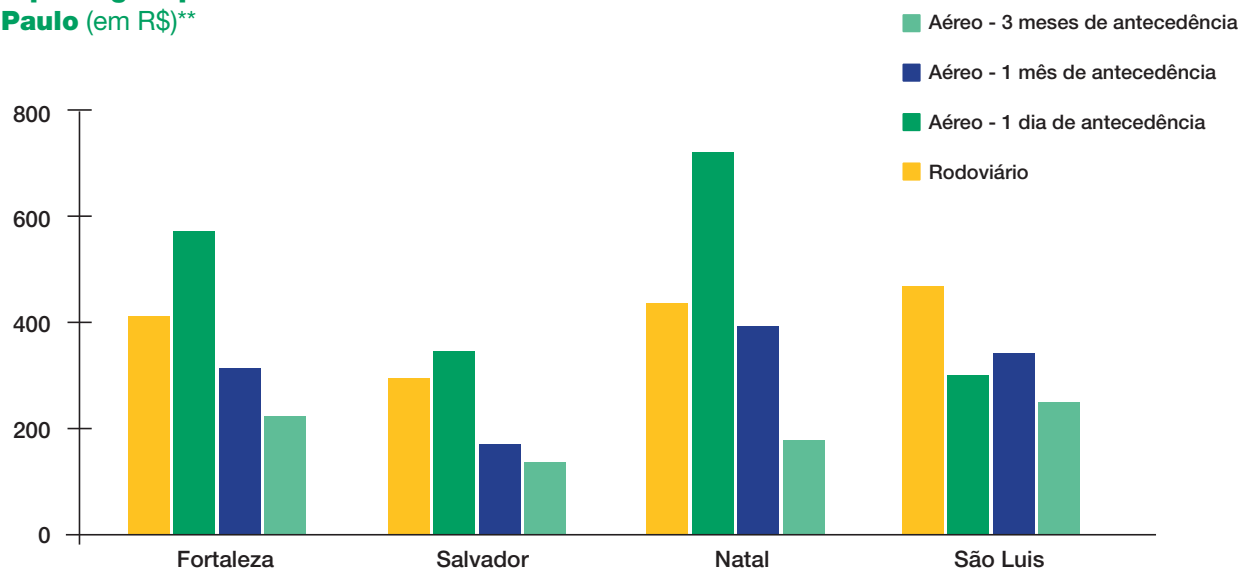
Fontes: ANAC; SRE; GEAC



A vez do avião

O transporte aéreo é o meio mais barato para viagens planejadas de longas distâncias no Brasil*

Preço da passagem partindo de São Paulo (em R\$)**



Duração - aéreo	4 horas	2 horas	3 horas	4 horas
Duração - rodoviário	52 horas	31 horas	47 horas	49 horas

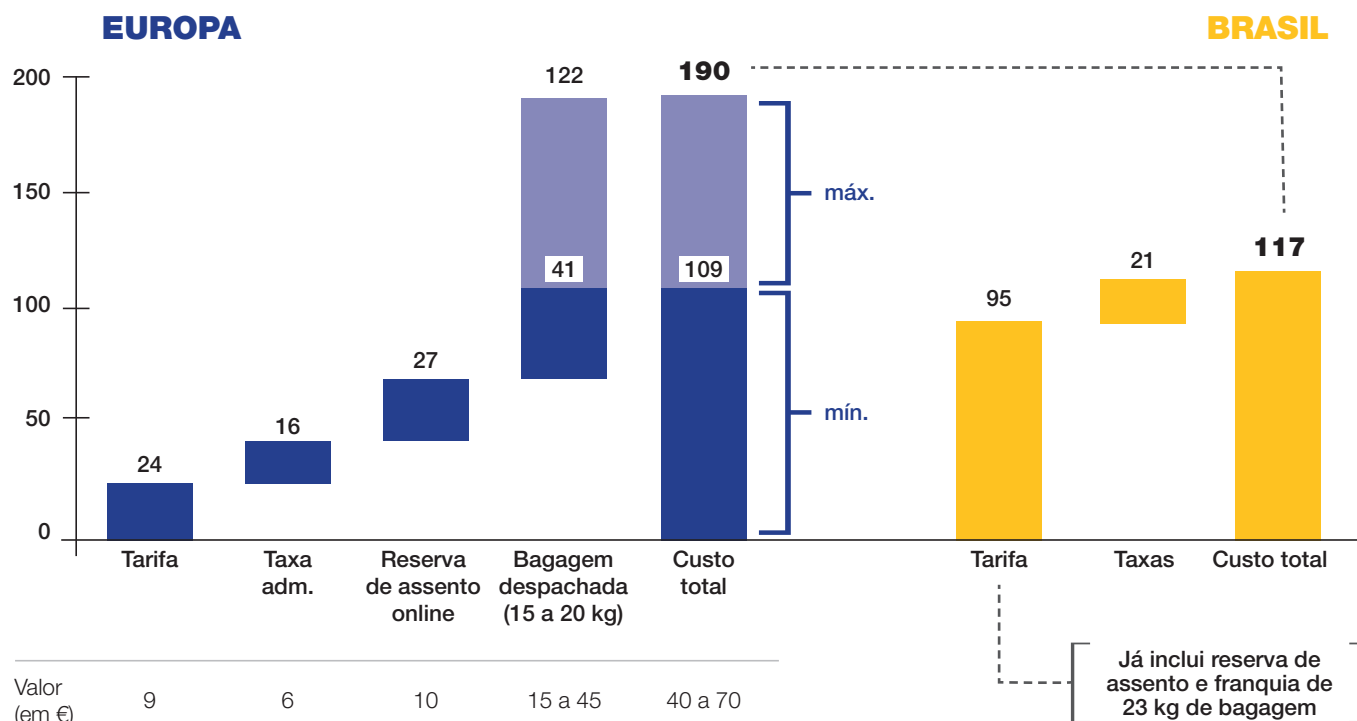
* Acima de 1.500 km **Preço mais baixo encontrado entre todas as empresas que oferecem o trecho. Nas passagens compradas com 1 a 3 meses de antecedência, considerou-se uma flexibilidade na data de 3 dias. Dados coletados em 23 de janeiro de 2013. Fontes: sites das empresas Gontijo, Itapemirim, Penha, São Geraldo, TAM, Gol e Avianca



Tarifas competitivas

As tarifas “cheias” das empresas europeias – mesmo as de baixo custo – chegam a ser mais altas que no Brasil. Um voo com tarifa nominal de € 9 pode custar 63% a mais que um trecho similar no país

Tarifa europeia de baixo custo vs. tarifa nacional* (em R\$)
Voos de distâncias similares (Europa: Londres-Frankfurt; Brasil: Brasília-BH)



*Preços disponíveis para passageiros comprados com um mês de antecedência

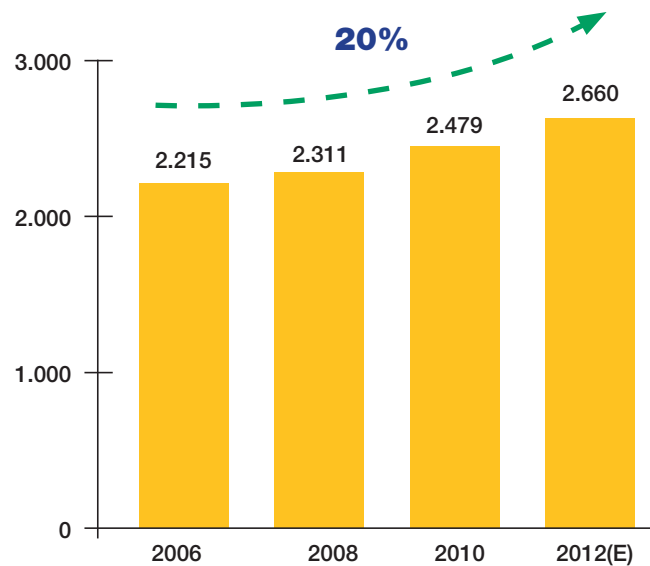
Fontes: sites Ryanair, TAM, Gol, Azul e Avianca (dados coletados em 23 de janeiro de 2012)



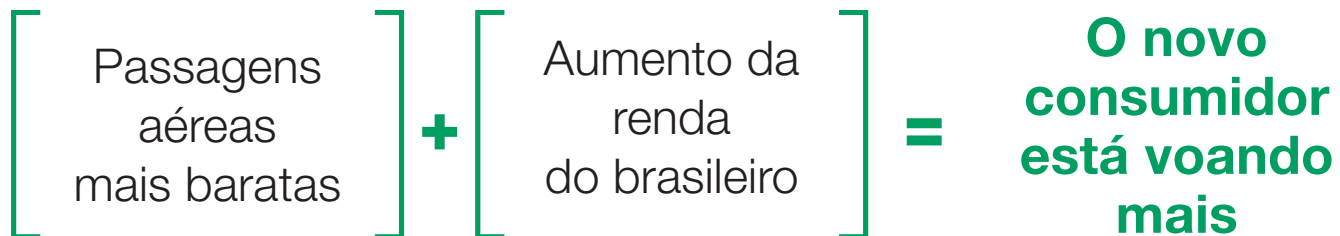
A democratização das viagens de avião no Brasil

Um efeito do aumento da renda no Brasil e de passagens mais baratas

Renda média mensal por domicílio
(descontada a inflação, em R\$)

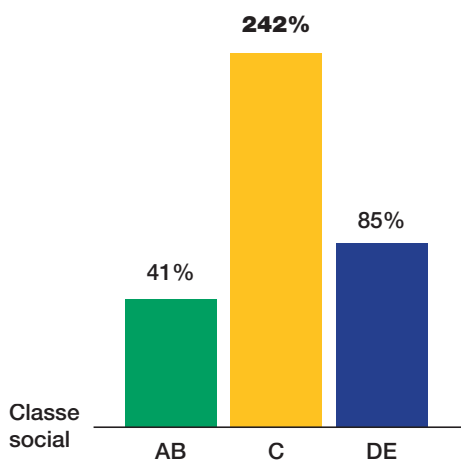


Fonte: IBGE; LCA Consultores



Reflexos do crescimento econômico

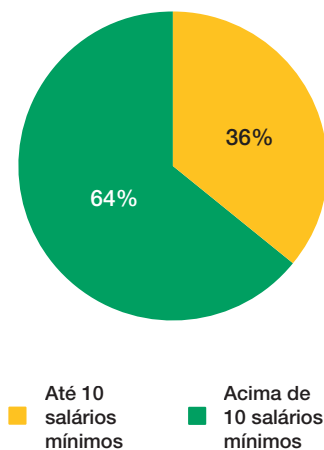
Aumento dos gastos dos brasileiros com viagens*
(2002 a 2012)



A nova classe média foi a que mais aumentou os gastos com viagens nos últimos dez anos

Fonte: Pesquisa de mercado Data Popular

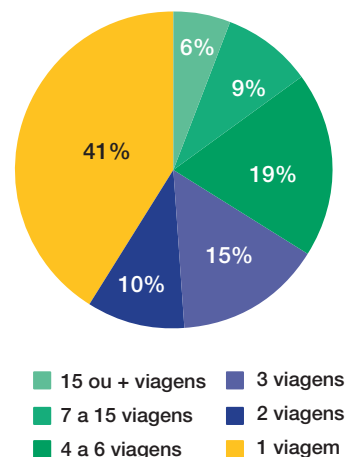
Distribuição de passageiros* conforme renda domiciliar mensal



36% do total de passageiros das companhias brasileiras é da classe média

Fonte: Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil, BNDES, 2010

Frequência anual de viagens*
(% de passageiros únicos)



O alto percentual de passageiros voando pela primeira vez reforça a tendência à democratização

Fonte: Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil, BNDES, 2010

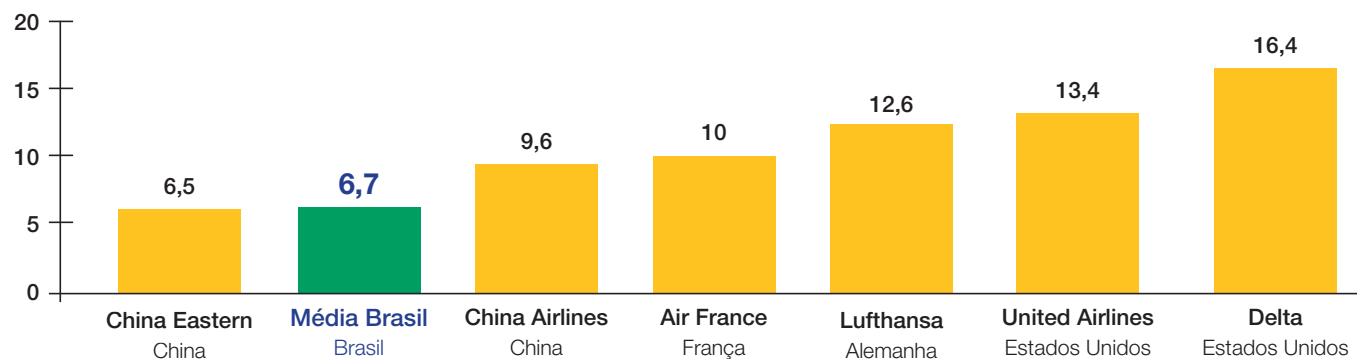
* Viagens domésticas e internacionais



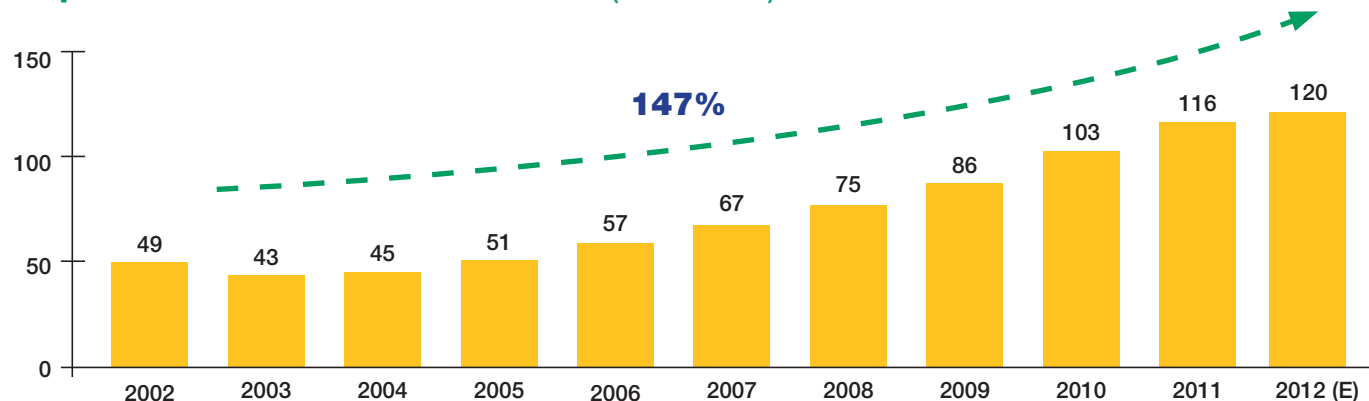
Investimentos para sustentar o crescimento

O Brasil tem uma das frotas de aeronaves mais jovens do mundo, com uma oferta de lugares em voos que cresce continuamente

Idade média da frota (anos)



Capacidade ofertada em voos domésticos (ASK bilhões)*



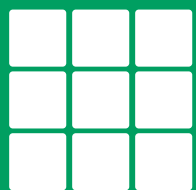
Fontes: ANAC; airfleets.net

* Do inglês, Available Seat Kilometer, ou Assento Quilômetro Oferecido. A variável, que representa a oferta de transporte aéreo de passageiros, é obtida pela multiplicação da quantidade de assentos oferecidos pela quantidade de quilômetros voados



Comprometimento com o consumidor e com o país





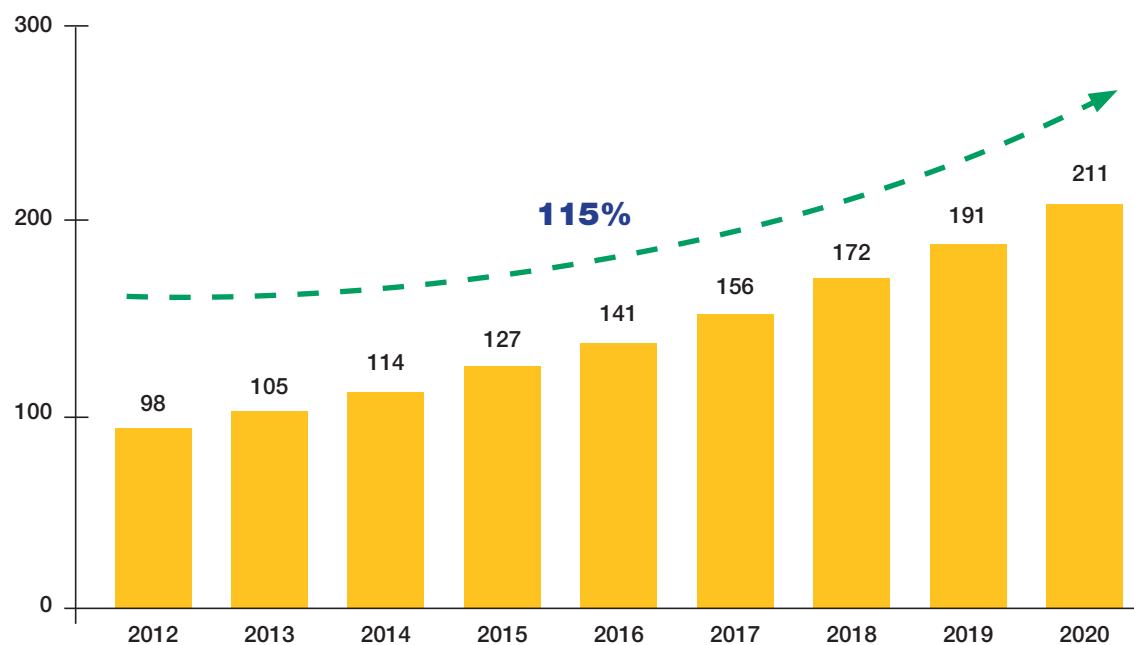
Perspectivas para o setor aéreo no Brasil



Potencial de crescimento

A projeção é que o transporte de passageiros cresça 115% e o de carga 58% até 2020

Potencial de passageiros transportados no Brasil (doméstico e internacional, em milhões)



Exportações +
importações
via aérea (US\$ bi)

50	51	54	57	61	66	72	76	81
----	----	----	----	----	----	----	----	----

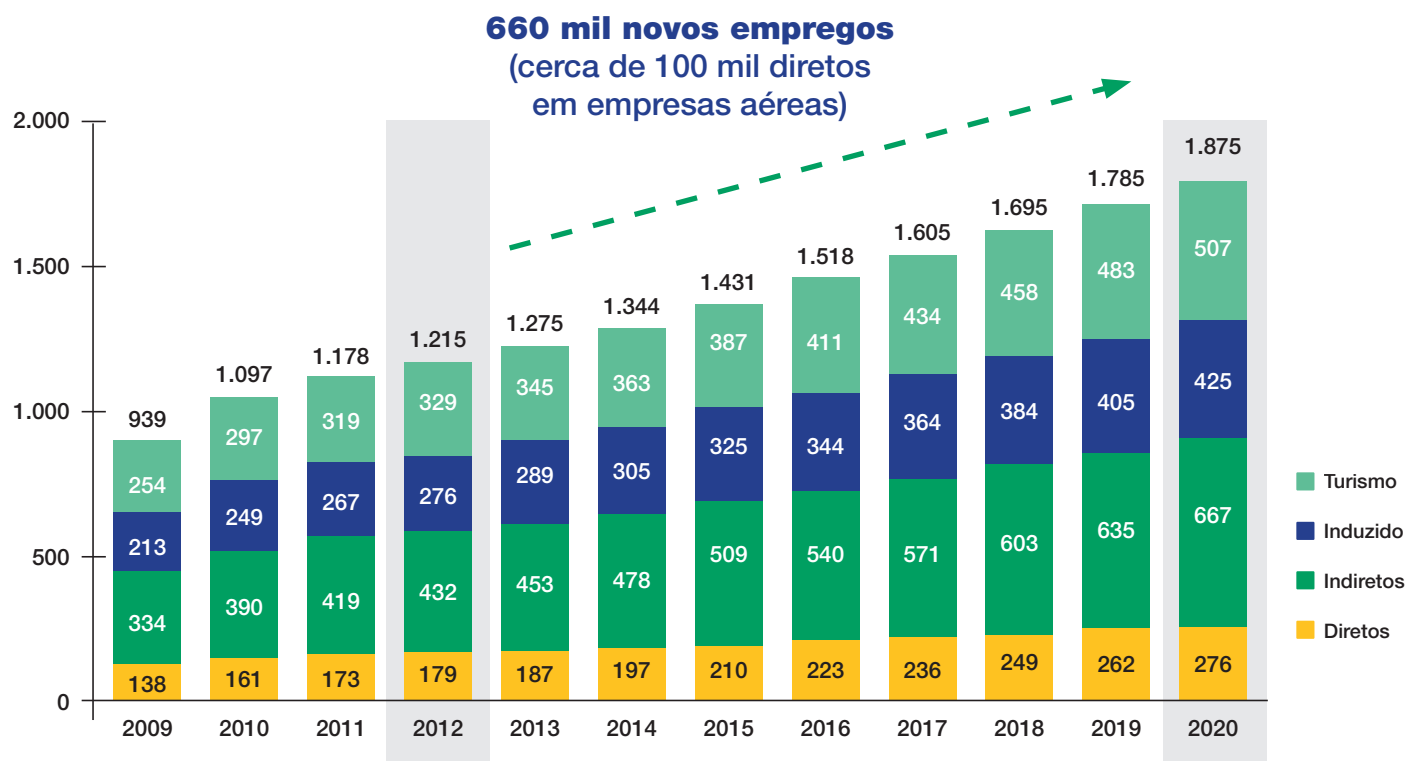
Fontes: Estimativa Bain & Co



Geração de empregos

O crescimento projetado do setor aéreo tem potencial para gerar 660 mil novos empregos

Número de empregados do setor aéreo no Brasil (mil)



Fonte: RAIS; ANAC; Estudo Oxford-IATA; Estimativa Bain & Co

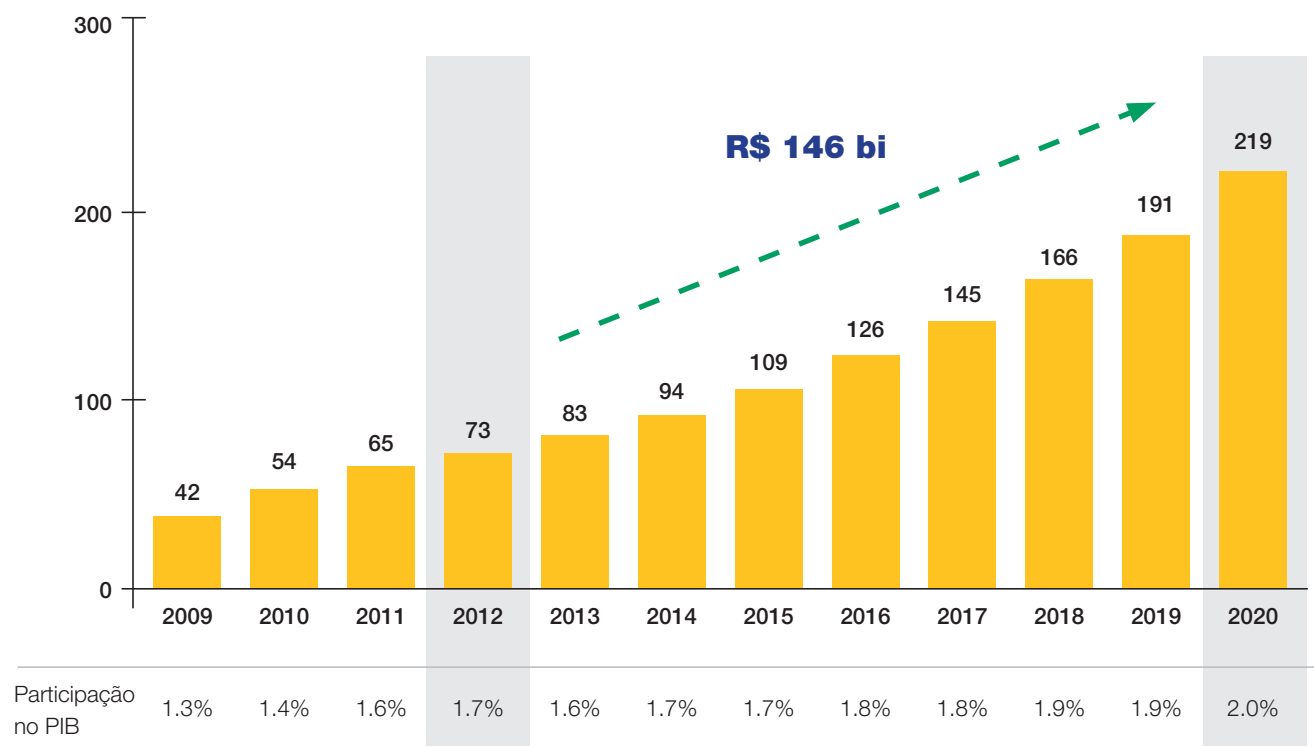


Contribuição ao PIB

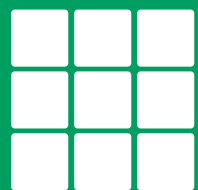
Até 2020, o setor aéreo brasileiro deve adicionar R\$ 146 bi ao produto interno bruto do país

Valor adicionado ao PIB diretamente pelo setor aéreo
(em R\$ bi nominais)

A cada 1% de aumento
no PIB, o setor
aéreo cresce 2,5%



Fonte: Estimativa Bain & Co



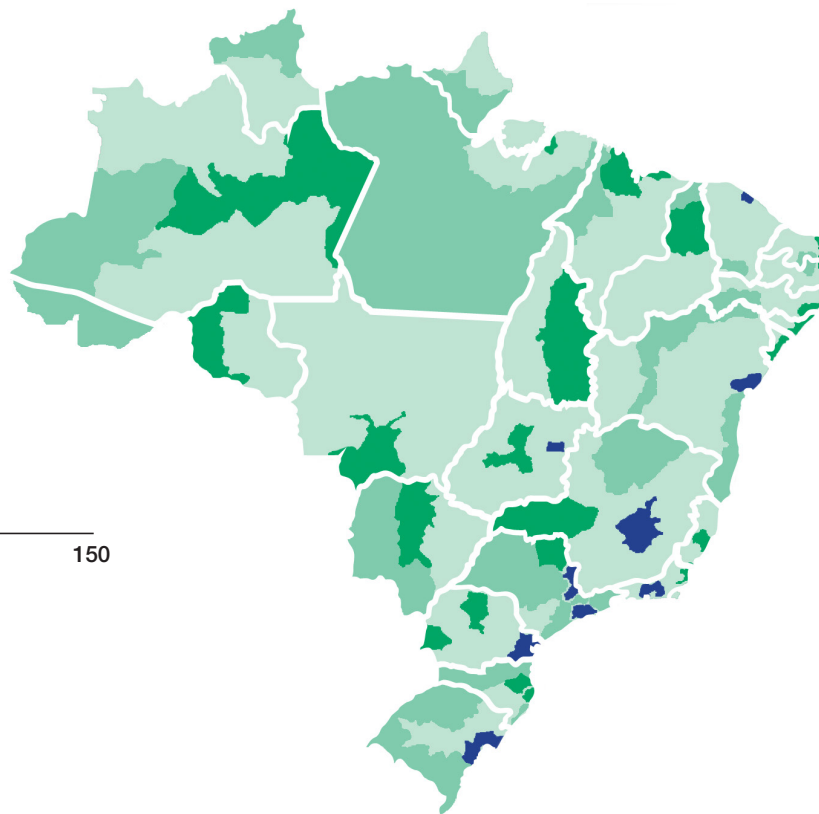
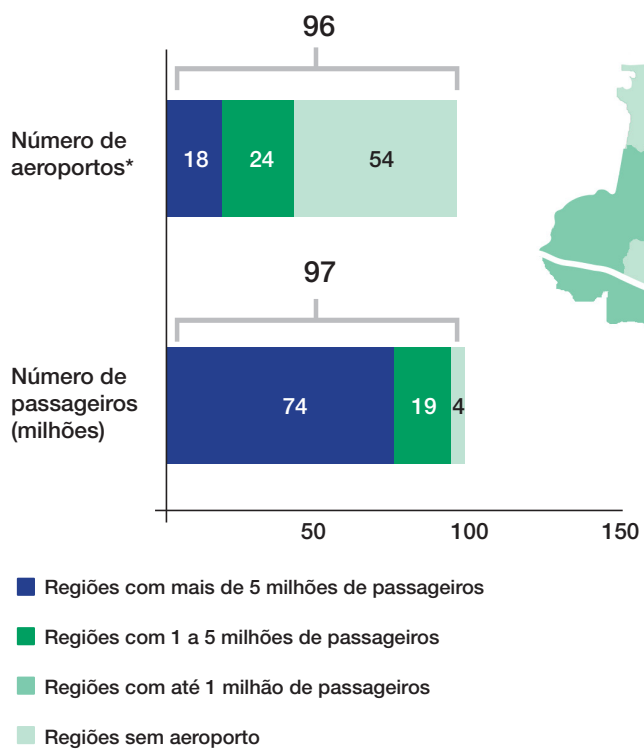
Obstáculos ao desenvolvimento



Má distribuição geográfica

O transporte aéreo de passageiros está concentrado em poucas regiões atualmente

Transporte aéreo por meso-região IBGE (2012)



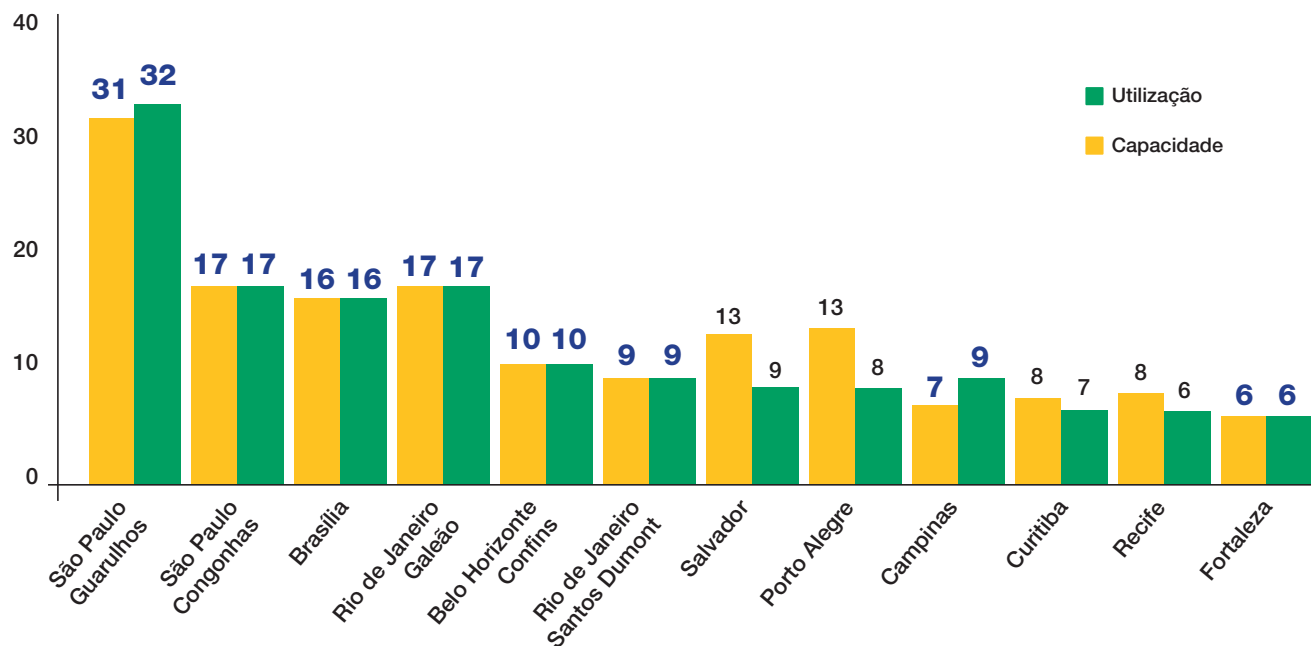
*Aeroportos administrados pela Infraero e pelo DAESP.



Sobrecarga dos aeroportos

Dos doze maiores aeroportos do país, oito já estão com utilização igual ou acima da capacidade reportada

Capacidade reportada vs. utilização nos principais aeroportos brasileiros (em milhões de passageiros)



Fontes: Infraero; concessionárias



Problemas de infraestrutura

A situação de aeroportos como o de Rio Branco exemplifica como a infraestrutura deficiente prejudica o setor

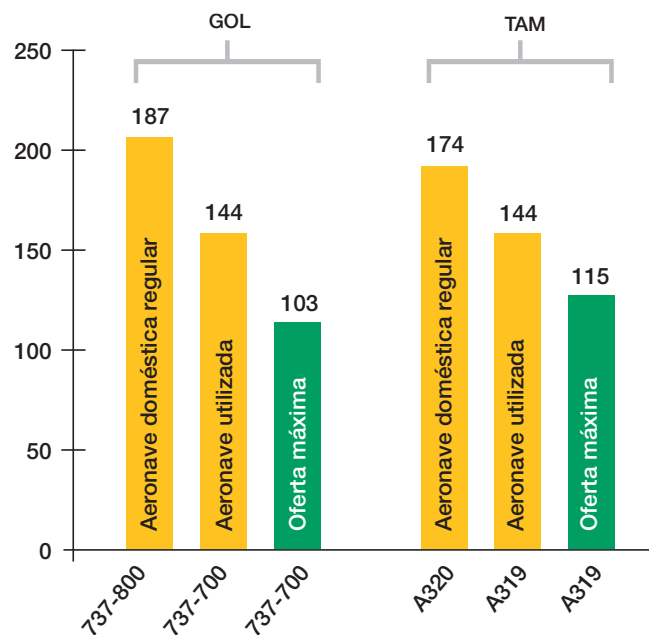
Aeroporto de Rio Branco:

- » A pista tem problemas como rachaduras, depressões e buracos
- » As empresas aéreas precisam voar para a cidade com suas menores aeronaves, e com oferta reduzida de assentos



Este custo acaba impactando o valor da passagem aérea

Assentos oferecidos em voos Brasília-Rio Branco





Altos custos operacionais

O preço e a tributação do combustível representam grandes gargalos

Precificação QAV*

O combustível responde por 43% , em média, dos custos de uma empresa aérea**

Qualquer diferença no preço final do QAV tem grande impacto na operação

ICMS sobre QAV

Atualmente, o ICMS varia de 4% a 25% nos principais aeroportos

Como resultado das diferentes alíquotas, é prática comum nas empresas planejar a malha para abastecer no ponto de menor ICMS

As consequências dessa prática são prejudiciais a todos:

- » **Meio ambiente:** o maior consumo de combustível aumenta a emissão de gases poluentes
- » **Empresas aéreas:** ineficiências operacionais
- » **Governos estaduais:** a “guerra fiscal” reduz a arrecadação dos estados onde o ICMS é maior
- » **Passageiros:** a passagem fica mais cara

* Querosene de aviação

** Dados públicos da Gol, de janeiro a setembro de 2012

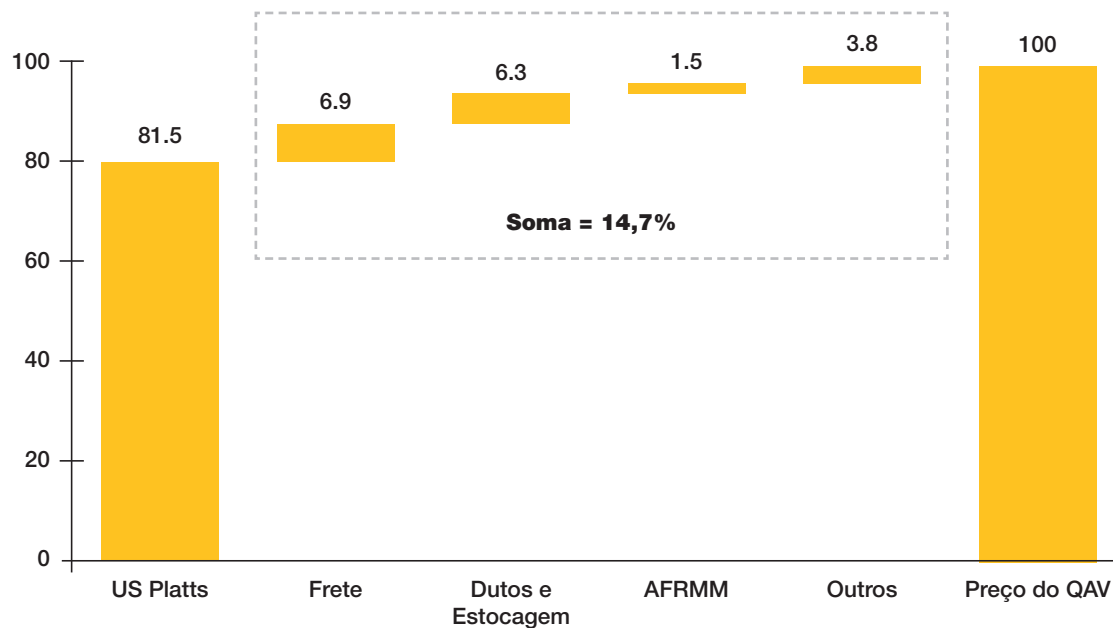


Custo do combustível

O combustível de aviação no Brasil é um dos mais caros do mundo

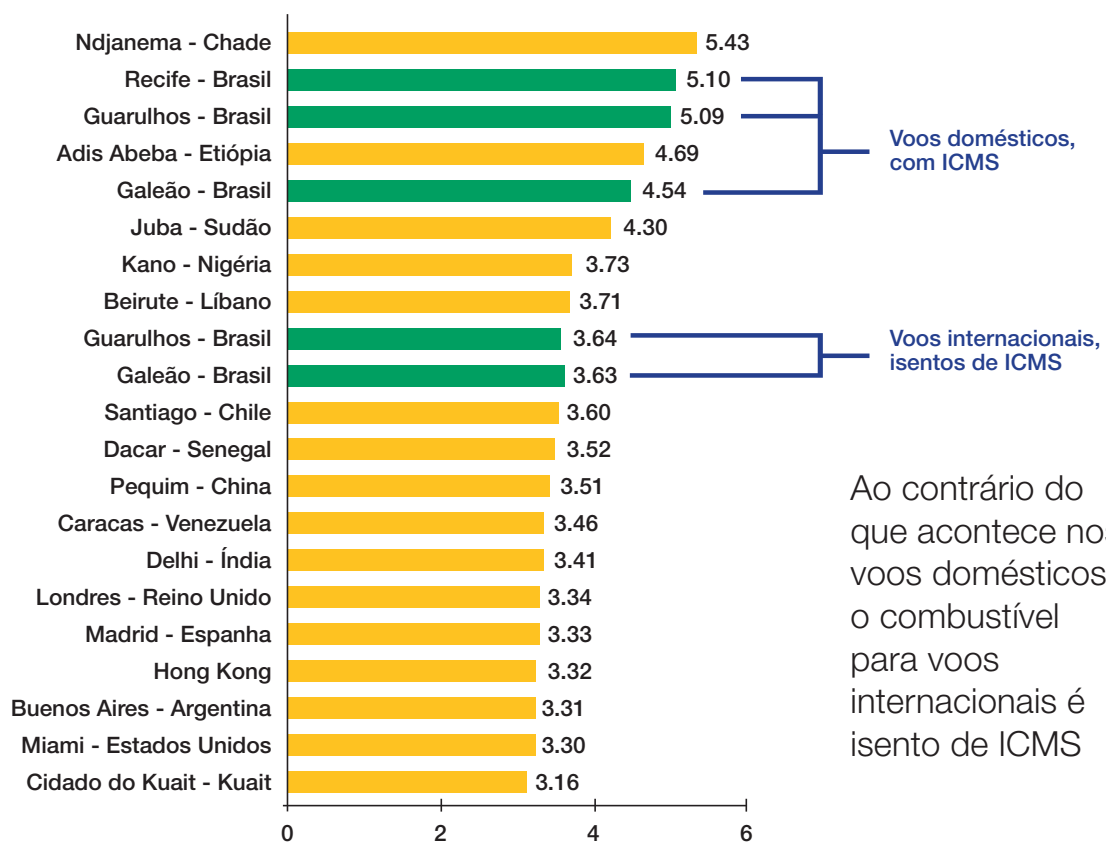
Mesmo tendo aproximadamente 75% do volume produzido no Brasil, o QAV é precificado pela paridade de importação

Estimativa da composição do preço do QAV no Brasil (em % do preço, média de 2009)



Fontes: ANP; IATA

Preço do combustível de aviação
(em US\$ por galão, em abril de 2012)



Ao contrário do que acontece nos voos domésticos, o combustível para voos internacionais é isento de ICMS

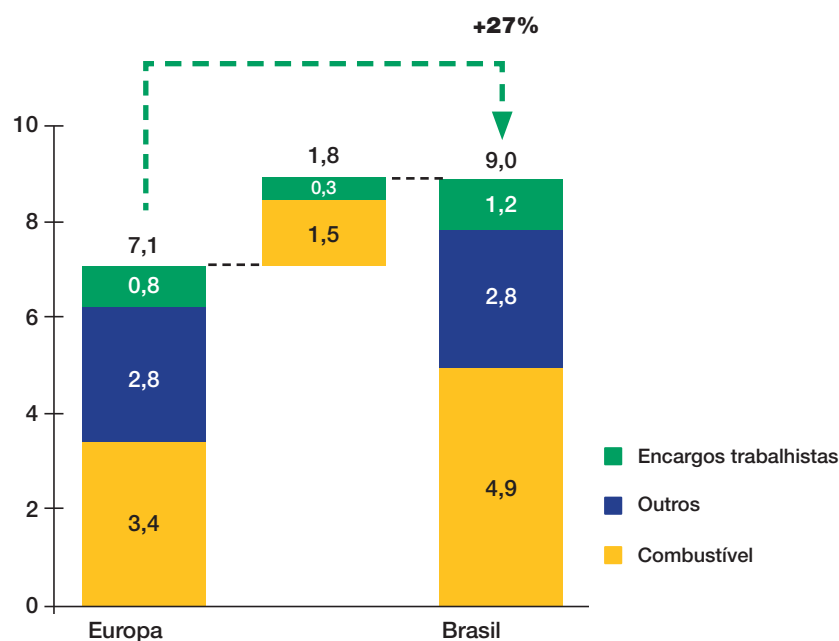
Fontes: ANP; IATA



Restrição do mercado por custos elevados

Se a empresa aérea europeia mais competitiva operasse no Brasil, seu custo seria 27% mais alto

**Custo por assento
por quilômetro voado**
(centavos de real, 2011)



**Principais
desvantagens de
custos no Brasil**

**ENCARGOS
TRABALHISTAS**

41%

maiores que
na Europa

Antes da inclusão do
setor aéreo no Plano
Brasil Maior, estes
encargos eram 45%
maiores que na Europa

COMBUSTÍVEL

44%

mais caro que
na Europa

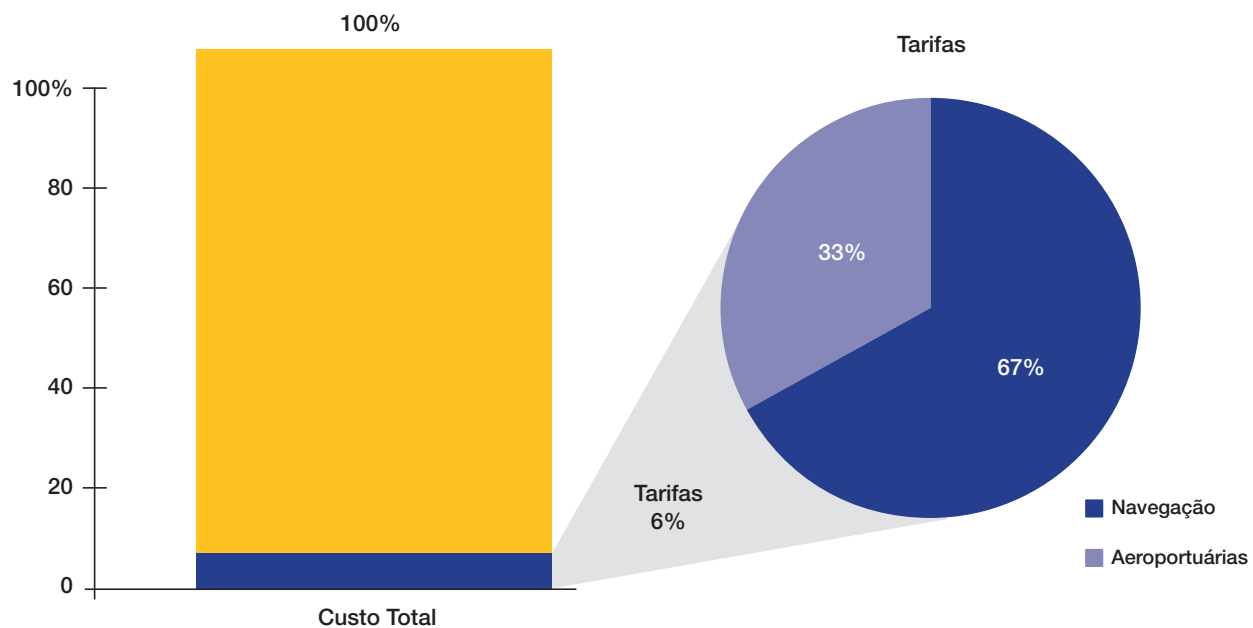
Fontes: relatórios anuais e dados internos das companhias aéreas; análise Bain & Co



Tarifas

O custo das tarifas aeroportuárias e de navegação consome a rentabilidade das empresas

Participação das tarifas no custo total das empresas aéreas (Voos domésticos)



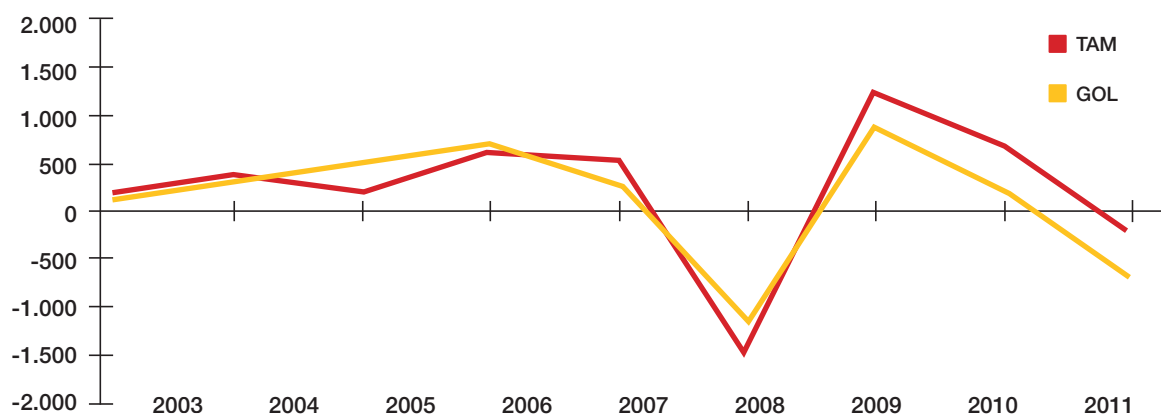
Fonte: ANAC



Resultado financeiro

Apesar do crescimento do setor, o desempenho financeiro das empresas aéreas é modesto e muito volátil

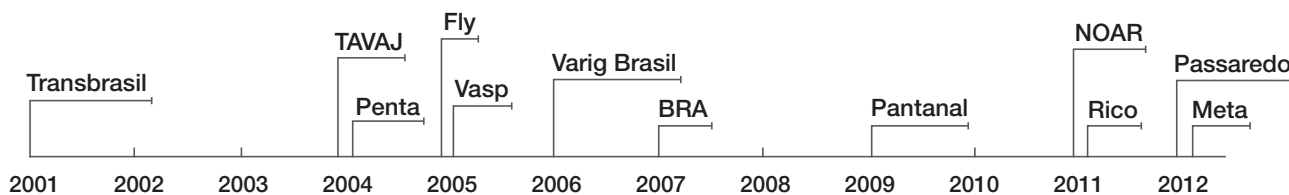
Lucro líquido histórico TAM e GOL (em R\$ mi)



Margem sobre receita líquida	TAM	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TAM	5%	8%	3%	8%	6%	-14%	13%	6%	-2%	
GOL	8%	14%	16%	18%	5%	-19%	15%	3%	-10%	

Fonte: CVM

Empresas aéreas nacionais que encerraram operações ou entraram em recuperação judicial





Questões regulatórias

Temas relevantes para o setor aéreo ainda em aberto

Jornada de trabalho dos aeronautas

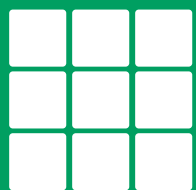
A jornada de trabalho de tripulações no Brasil está entre as mais baixas do mundo, gerando maiores custos, ineficiência e desvantagem às empresas aéreas brasileiras na concorrência internacional

Participação de capital estrangeiro

O teto atual de 20% de capital estrangeiro permitido nas empresas aéreas limita a capacidade de investimento do setor

Política de céus abertos

Possível aumento dos direitos concedidos a empresas aéreas estrangeiras para atuação no Brasil. Antes, no entanto, a indústria precisa de infraestrutura adequada, custo competitivo e mercados externos igualmente atrativos também abertos às empresas brasileiras

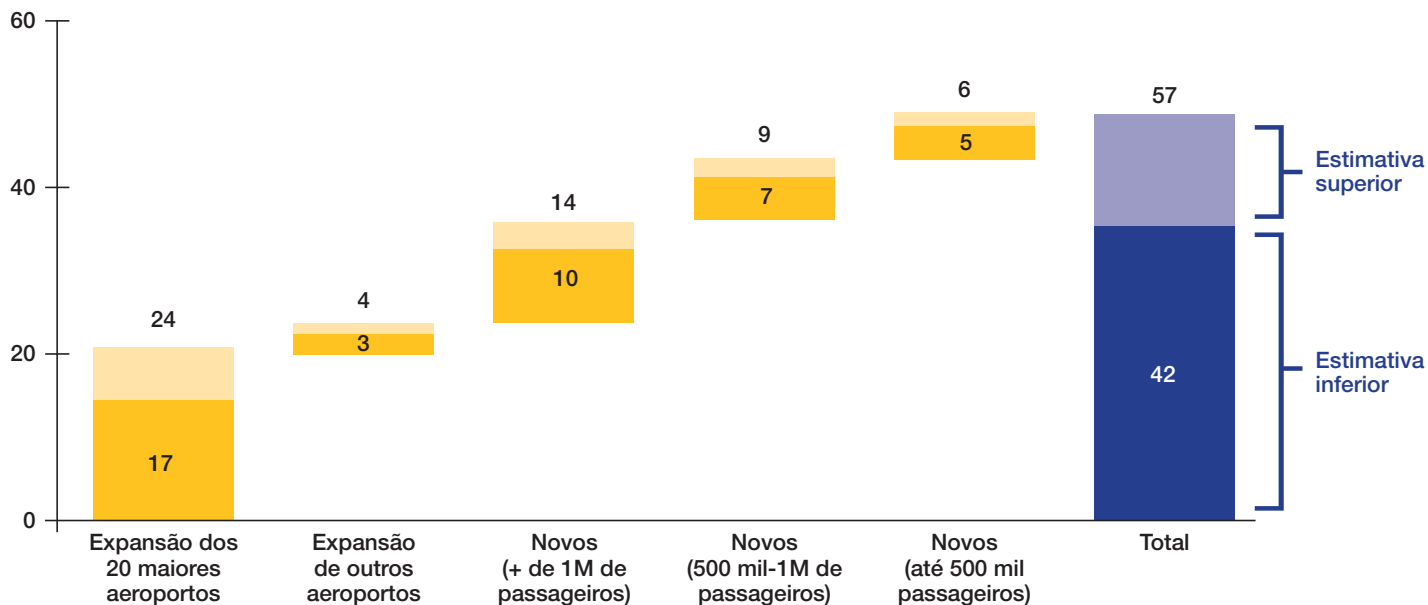


O que precisa
ser feito

Investimentos na infraestrutura aeroportuária

O crescimento do setor aéreo deverá demandar entre R\$ 42 bi e R\$ 57 bi em investimentos na infraestrutura aeroportuária até 2020

Necessidade de investimento em infraestrutura aeroportuária (em R\$ bi)



Número de novos aeroportos	17	23	33	73
----------------------------	----	----	----	----

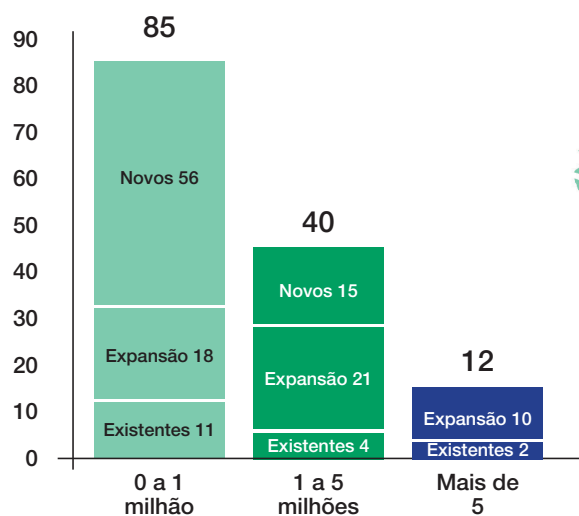
Fontes: Estimativa Bain & Co baseada em dados do BNDES e da Infraero



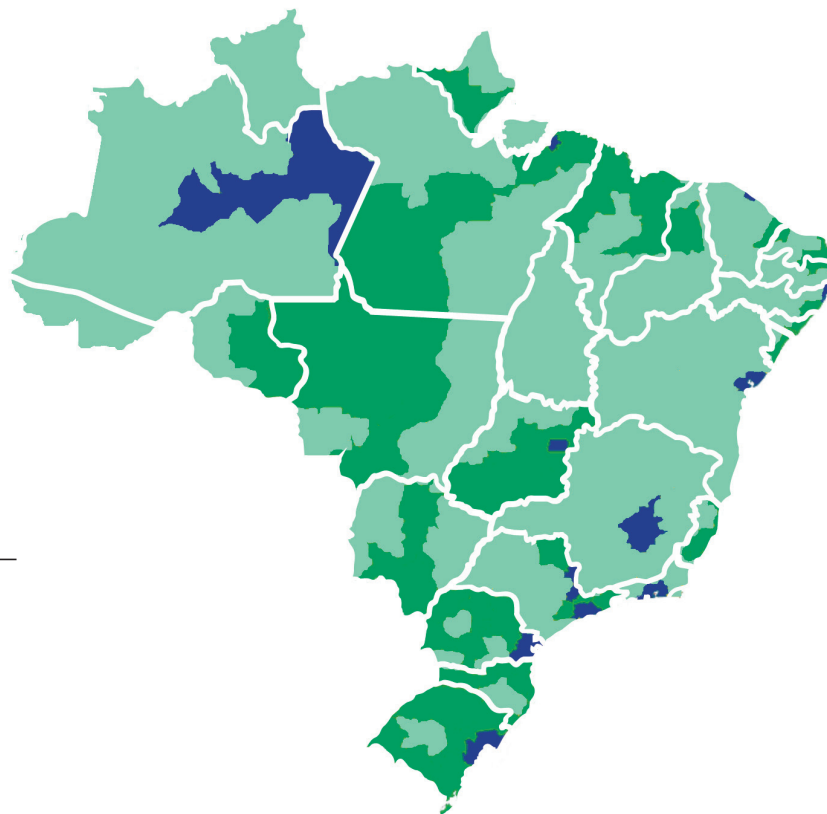
Expansão e construção

O desenvolvimento econômico e a ascensão de novas regiões são oportunidades para construir ou reativar 73 aeroportos – e expandir 47

Necessidade de aeroportos por fluxo de passageiros



- Regiões com mais de 5 milhões de passageiros
- Regiões com 1 a 5 milhões de passageiros
- Regiões com até 1 milhão de passageiros



Fonte: Estimativa Bain & Co

Construção e reativação de aeroportos

Há oportunidades identificadas em quase todos os estados

UF	Região	Principal Município			
AL	Sertão Alagoano	Delmiro Gouveia	MT	Sudeste Mato-grossense	Tangará da Serra
AL	Agreste Alagoano	Arapiraca	MT	Sudeste Mato-grossense	Rondonópolis
AM	Norte Amazonense	São Gabriel da Cachoeira	PA	Marajó	Breves
AM	Sul Amazonense	Manicoré	PA	Nordeste Paraense	Abaetetuba
AP	Norte do Amapá	Oiapoque	PB	Sertão Paraibano	Patos
BA	Extremo Oeste Baiano	Barreiras	PB	Borborema	Monteiro
BA	Centro Norte Baiano	Feira de Santana	PE	Sertão Pernambucano	Serra Talhada
BA	Nordeste Baiano	Alagoinhas	PE	Agreste Pernambucano	Caruaru
BA	Centro Sul Baiano	Vitória da Conquista	PE	Mata Pernambucana	Vitória de Santo Antão
CE	Noroeste Cearense	Sobral	PI	Sudoeste Piauiense	Florianópolis
CE	Norte Cearense	Itapipoca	PI	Sudeste Piauiense	Picos
CE	Sertões Cearenses	Quixadá	PR	Noroeste Paranaense	Umuarama
CE	Jaguaribe	Russas	PR	Centro Ocidental Paranaense	Campo Mourão
CE	Centro-Sul Cearense	Iguatu	PR	Norte Pioneiro Paranaense	Cornélio Procopio
ES	Noroeste Espírito-santense	Colatina	PR	Centro Oriental Paranaense	Ponta Grossa
ES	Litoral Norte Espírito-santense	Linhares	PR	Sudoeste Paranaense	Francisco Beltrão
ES	Sul Espírito-santense	Cachoeiro de Itapemirim	PR	Centro-Sul Paranaense	Guarapuava
GO	Noroeste Goiano	Goiás	PR	Sudeste Paranaense	Irati
GO	Norte Goiano	Niquelândia	RJ	Noroeste Fluminense	Itaperuna
GO	Leste Goiano	Luziânia	RJ	Centro Fluminense	Nova Friburgo
GO	Sul Goiano	Rio Verde	RJ	Baixadas	Cabo Frio
MA	Centro Maranhense	Bacabal	RJ	Sul Fluminense	Volta Redonda
MA	Leste Maranhense	Timon	RN	Oeste Potiguar	Mossoró
MA	Sul Maranhense	Balsas	RN	Central Potiguar	Caicó
MG	Noroeste de Minas	Paracatu	RN	Agreste Potiguar	Santa Cruz
MG	Jequitinhonha	Diamantina	RO	Leste Rondoniense	Ji-Paraná
MG	Vale do Mucuri	Teófilo Otoni	RR	Sul de Roraima	Rorainópolis
MG	Central Mineira	Curvelo	RS	Noroeste Rio-grandense	Passo Fundo
MG	Vale do Rio Doce	Governador Valadares	RS	Nordeste Rio-grandense	Caxias do Sul
MG	Oeste de Minas	Divinópolis	RS	Centro Ocidental Rio-grandense	Santa Maria
MG	Sul/Sudoeste de Minas	Poços de Caldas	RS	Centro Oriental Rio-grandense	Santa Cruz do Sul
MG	Campo das Vertentes	Barbacena	SC	Oeste Catarinense	Chapecó
MG	Zona da Mata	Juiz de Fora	SC	Serrana	Lages
MS	Leste de Mato Grosso do Sul	Três Lagos	SE	Sertão Sergipano	Nossa Senhora da Glória
MT	Norte Mato-grossense	Sinop	SE	Agreste Sergipano	Lagarto
MT	Nordeste Mato-grossense	Barra do Garças	SP	Itapetininga	Itapetininga
			TO	Ocidental do Tocantins	Araguaína

Fontes: Estimativa Bain & Co



Expansão de aeroportos e controle de tráfego aéreo

Para ampliar as praças de maneira responsável, é preciso investir no controle de tráfego aéreo e na revisão das rotas e dos procedimentos de voo

Investimento na ampliação e construção de novos aeroportos

A ampliação e construção de novos aeroportos pressupõe a necessidade de aumentar a capacidade dos aeroportos já existentes, para que praças já congestionadas, como São Paulo, possam absorver um número maior de voos

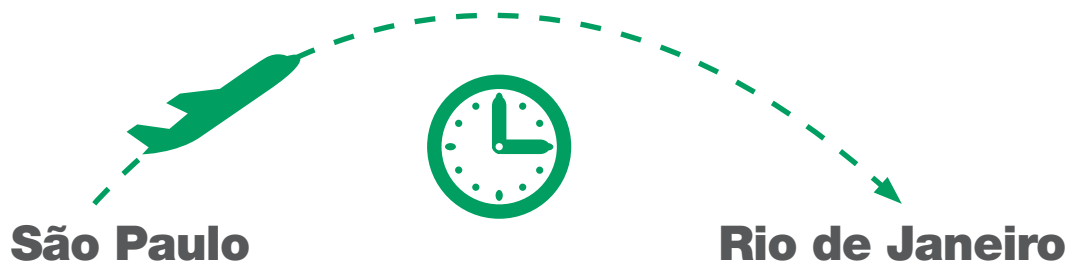
Revisão das rotas e dos procedimentos de controle de tráfego aéreo

É preciso alterar as rotas e os procedimentos de controle de tráfego para reduzir o tempo médio de voo, diminuindo custos e favorecendo o crescimento do mercado – além de viabilizar que aeroportos saturados, como os de São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, possam receber mais voos



O impacto no tempo

Medidas para melhorar o controle do tráfego aéreo e otimizar os procedimentos de voo se traduzem em ganhos de tempo para os passageiros



Uma ponte aérea poderia ser feita em **30-35 minutos**, mas hoje leva até uma hora devido à saturação do tráfego



Para um passageiro que viaja duas vezes por semana, essa demora corresponde a **56 horas** perdidas em um ano

Outros fatores que afetam o tempo total das viagens de avião, especialmente na ponte aérea:

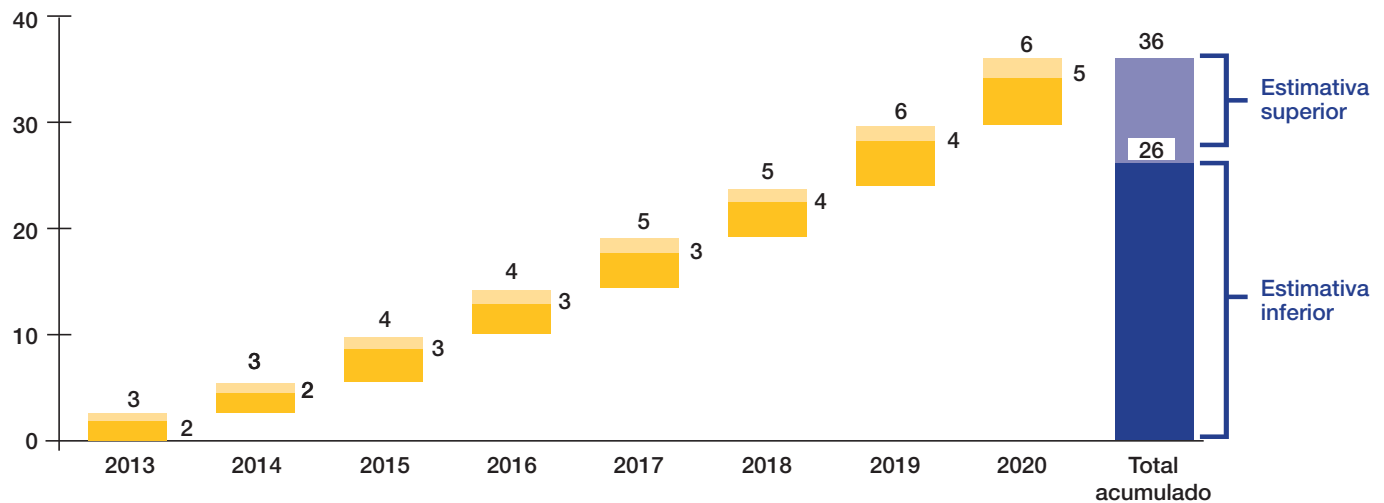
- » Devolução de bagagem que depende da capacidade do sistema de esteiras e do tráfego de solo em aeroportos congestionados;
- » Tempo de espera por um táxi em Congonhas ou Santos Dumont;
- » Trânsito congestionado no acesso aos aeroportos nos horários de maior fluxo de passageiros do transporte aéreo;
- » Inexistência de ligação dos aeroportos centrais com os sistemas de trens urbanos e metropolitanos.



Investimentos em aeronaves

Para que o setor atinja seu potencial, as empresas aéreas terão de investir entre R\$ 26 bi e R\$ 36 bi até 2020 em aeronaves

Necessidade de investimentos em aeronaves (em R\$ bi)



Número de novas aeronaves

2013	36	44	60	63	69	77	85	94	526
------	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Nota: estimativa do valor médio da aeronave baseado nos demonstrativos financeiros das empresas brasileiras de capital aberto
Fonte: Estimativa Bain & Co



Potencial para 2020*

O comprometimento e os investimentos para a solução dos problemas do setor deverão levar o transporte aéreo brasileiro a um novo patamar

	2012		2020
Passageiros	98 milhões	113 milhões →	211 milhões
Aeroportos	96	73 aeroportos →	169
Rotas domésticas diretas	479	316 rotas →	795
Funcionários	1,2 milhão	660 mil empregos →	1,9 milhão
Frota	450 aviões*	526 aviões** →	976 aviões**
Investimentos		Privado: R\$ 26-36 bi	Público: R\$ 42-57 bi

*Valores e quantidades aproximados **Frota ABEAR
 Fonte: Bain & Co; Infraero; Daesp; ANAC; IATA; HOTRAN



Esforços combinados

Para avançar conforme o potencial, o setor aéreo precisa do trabalho conjunto do governo e da iniciativa privada

Governo

- » **Infraestrutura:** viabilizar investimentos em ampliação, manutenção e construção de aeroportos, controle de tráfego aéreo e desenvolvimento de novas rotas aéreas
- » **Custos:**
 - Equalização do ICMS entre os estados em 4%
 - Abrir diálogo junto à Petrobras para revisão da fórmula de precificação do QAV
- » **Regulação:** garantir marco regulatório

Iniciativa privada

- » **Investimentos:** garantir investimento na nova frota necessária para atender ao crescimento da demanda
- » **Eficiência:** ganho constante de eficiência nas operações – que resulte em passagens aéreas mais acessíveis
- » **Qualidade e segurança:** continuar buscando melhorias no serviço ao usuário
- » **Ampliação da malha aérea:** mais destinos, mais voos
- » **Sustentabilidade**
- » **Atenção ao consumidor**



Análise da COPPE/UFRJ

Desde o início das medidas de liberalização do transporte aéreo no Brasil, as empresas aéreas nacionais têm sempre reagido de forma positiva e construtiva às políticas governamentais.

Neste clima de mercado livre e competitivo, conforme demonstrado neste estudo, as empresas aéreas ampliaram a oferta e diversificaram os seus serviços regulares, procurando atender ao vertiginoso crescimento da demanda e trazendo uma contínua redução nos preços das passagens. Assim, contribuem em larga escala para o desenvolvimento do setor e para a inclusão do transporte aéreo na pauta da emergente classe média brasileira.

O presente estudo permite verificar que, mesmo em períodos em que não se observa no setor de transporte aéreo resultados financeiros positivos, houve uma forte ampliação na capacidade de transporte aéreo compatível com os patamares da demanda. Além disso, os ganhos de economia de escala alcançados pelas sociedades empresárias são repassados às tarifas aéreas.

Assim, as políticas de governo e a ação das empresas aéreas nacionais levaram a um elevado crescimento setorial, que resultou no uso intensivo da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica dos principais centros econômicos do país, ocupando plenamente – e por vezes ultrapassando – o limite da capacidade existente nos seus maiores aeroportos.



Naturalmente, a conjunção de uma economia vibrante e da rápida expansão da demanda e da oferta de transporte aéreo conduziu a alguns gargalos, que podem comprometer a evolução deste setor essencial para o desenvolvimento social e econômico brasileiro. O que pode levar a sadia competição para uma esteira predatória pela impossibilidade de expansão da oferta nas suas principais praças.

É evidente que se trata de uma agenda ampla e ambiciosa, mas que necessita de atenção urgente para se evitar um descompasso entre o momento auspicioso do Brasil e a evolução da sua Aviação Comercial. Não podemos ficar inertes e deixar o transporte aéreo brasileiro à sua própria sorte.

Este estudo apresenta uma discussão sobre vários aspectos fundamentais, que precisam ser debatidos e equacionados para que o Brasil continue avançando no setor de transporte aéreo.

Não se conseguirá construir um transporte aéreo comercial sólido no Brasil sem empresas nacionais economicamente saudáveis e com efetiva participação no mercado doméstico e internacional. Isto dependerá de políticas públicas elaboradas, discutidas e aprovadas de forma consistente, coerente e transparente – e considerando como premissa em suas concepções a promoção da estabilidade jurídica e da previsibilidade mercadológica, utilizando sempre como base as melhores práticas internacionais adotadas na aviação civil.

Professor Doutor Elton Fernandes

www.abear.com.br



www.abear.com.br