

Análise do mercado de transporte aéreo no Brasil: Oportunidades, entraves e desafios

Relatório final
Novembro 2025

ALG



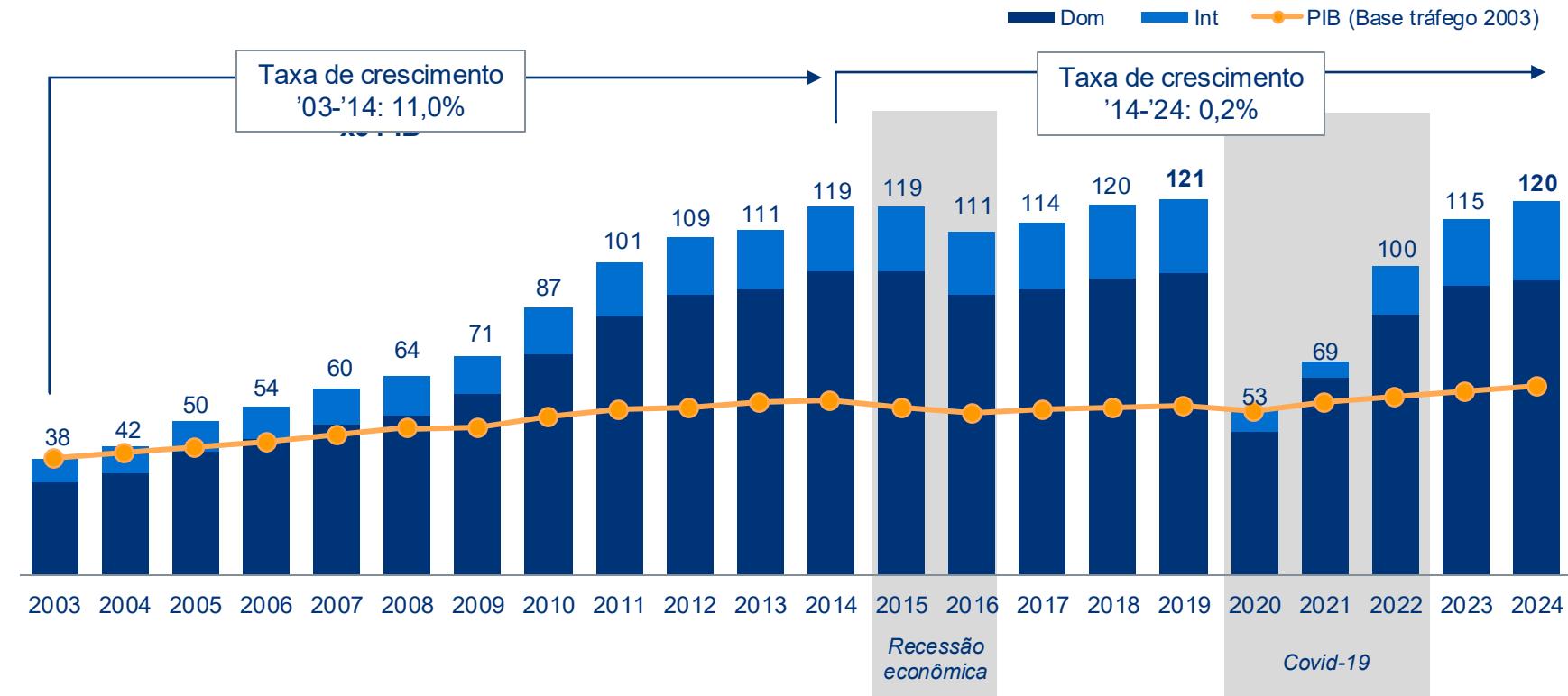
Conteúdo

- Resumo executivo
- Análise de mercado
 - Fatores extrínsecos do mercado de transporte aéreo
 - Fatores intrínsecos do mercado de transporte aéreo
- Estratégias para estimular o mercado brasileiro
- Conclusões
- Anexo: Impacto Econômico da Aviação

O setor de transporte aéreo brasileiro experimentou crescimento acelerado de 2003 a 2014, impulsionado pela expansão econômica e tarifas aéreas reduzidas. No entanto, o setor estagnou nos últimos anos devido a recessões econômicas e à pandemia

Histórico de passageiros do transporte aéreo ('03-'24)

MPax





Os fatores que impulsionam o crescimento do tráfego aéreo na região, particularmente no Brasil, são divididos em fatores extrínsecos e intrínsecos à indústria da aviação



Extrínseco à
indústria de
avião

Intrínseco à
indústria de
avião

1

Desenvolvimento econômico
em países emergentes

2

A expansão da classe média
com crescente propensão a voar

3

Crescente demanda turística e
internacionalização

4

Liberalização progressiva do
transporte aéreo

5

Ambiente de negócios (custos
estruturais e gargalos)

6

Desenvolvimento de um modelo
LCC

7

Infraestrutura aeroportuária e o
fortalecimento de hub & spoke

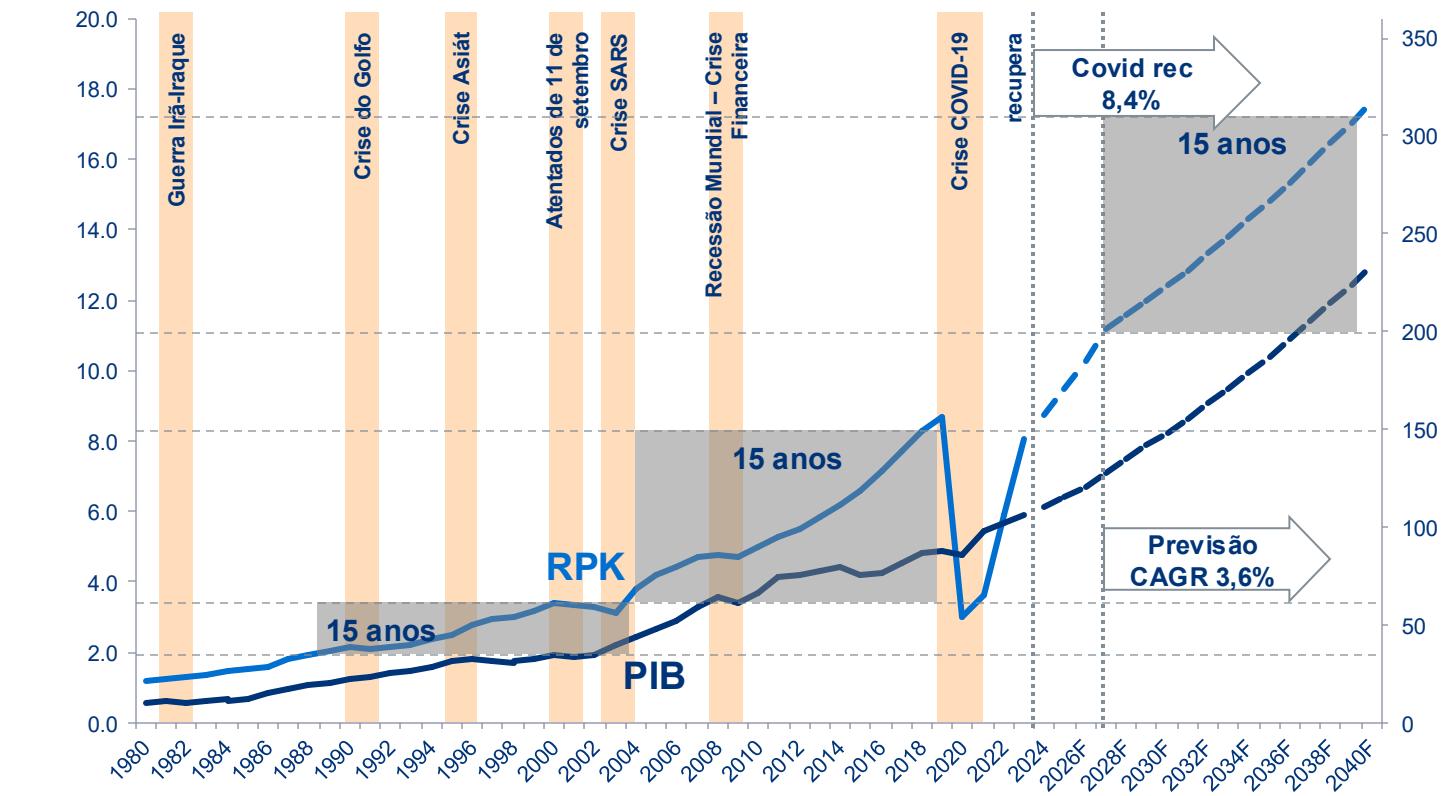
O desenvolvimento econômico é o principal fator
extrínseco, pois o crescimento do PIB está fortemente
correlacionado com a demanda global por transporte aéreo

Desenvolvimento do PIB e Demanda Global de Transporte Aéreo

(RPKs [1]; 1980–2040)

RPK (trilhão)

PIB (trilhão USD)

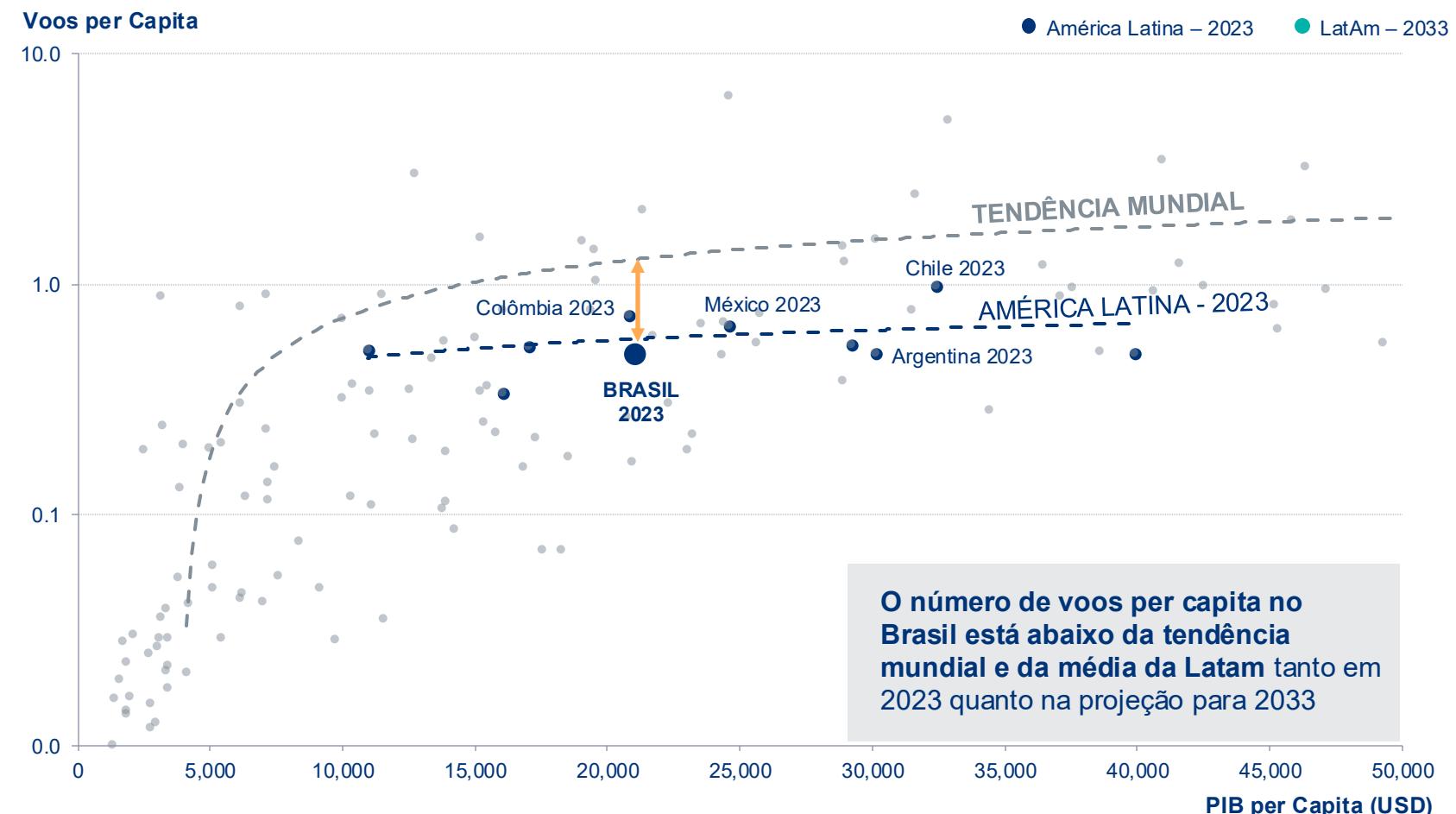


RPK = Receita por Passageiro Quilômetro

Fonte: Airbus GMF 2024, Oxford Economics, ICAO, Análise ALG

O crescimento do PIB em países emergentes se traduz na expansão da classe média e no aumento da propensão a voar, que tem muito espaço para crescer no Brasil

- Extrínseco à indústria de aviação**
- 1 Desenvolvimento econômico em países emergentes
 - 2 A expansão da classe média com crescente propensão a voar
 - 3 Crescente demanda turística e internacionalização
 - 4 Liberalização progressiva do transporte aéreo
 - 5 Ambiente de negócios (custos estruturais e gargalos)
 - 6 Desenvolvimento de um modelo LCC
 - 7 Infraestrutura aeroportuária e o fortalecimento de hub & spoke



Nota: O gráfico mostra apenas países emergentes com PIB per capita inferior a 50.000 USD, enquanto a tendência mundial é calculada incluindo também países desenvolvidos. O

Brasil não está incluído na média da AL ou Mundial

Fonte: Airbus Global Market Forecast 2024, Oxford Economics, ALG Analysis

Extrínseco à
indústria de
aviação

Intrínseco à
indústria de
aviação

1

Desenvolvimento econômico
em países emergentes

2 A expansão da classe média
com crescente propensão a voar

3 Crescente demanda turística e
internacionalização

4 Liberalização progressiva do
transporte aéreo

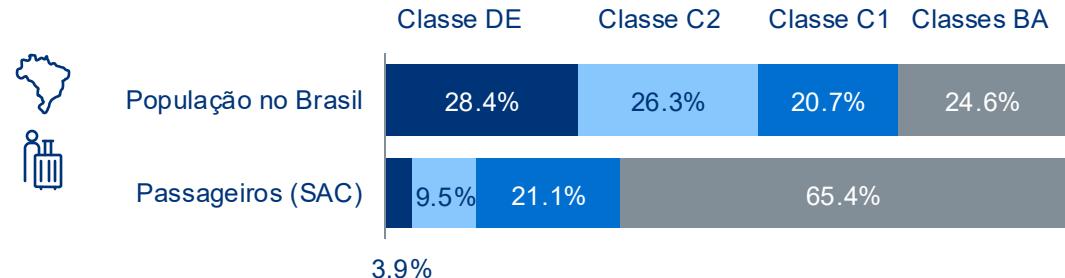
5 Ambiente de negócios (custos
estruturais e gargalos)

6 Desenvolvimento de um modelo
LCC

7 Infraestrutura aeroportuária e o
fortalecimento de hub & spoke

O transporte aéreo no Brasil continua inacessível para a maioria, com grupos de alta renda fazendo 1,2 viagens/ano, comparado a apenas 0,3 viagens/ano para a classe média

Análise da População Brasileira (%), 2023/24)



Propensão a voar por classe



O Brasil tem uma desigualdade de renda significativa, o que significa que uma grande parte da população não pode pagar por viagens aéreas aos preços atuais. Como resultado, a classe média (C1 e C2) mostra baixa propensão a voar

CPF voando por classe

Mhab (estimativa com base em pesquisa SAC)



Extrínseco à
indústria de
aviação

Intrínseco à
indústria de
aviação

1

Desenvolvimento econômico
em países emergentes

2 A expansão da classe média
com crescente propensão a voar

3 Crescente demanda turística e
internacionalização

4 Liberalização progressiva do
transporte aéreo

5 Ambiente de negócios (custos
estruturais e gargalos)

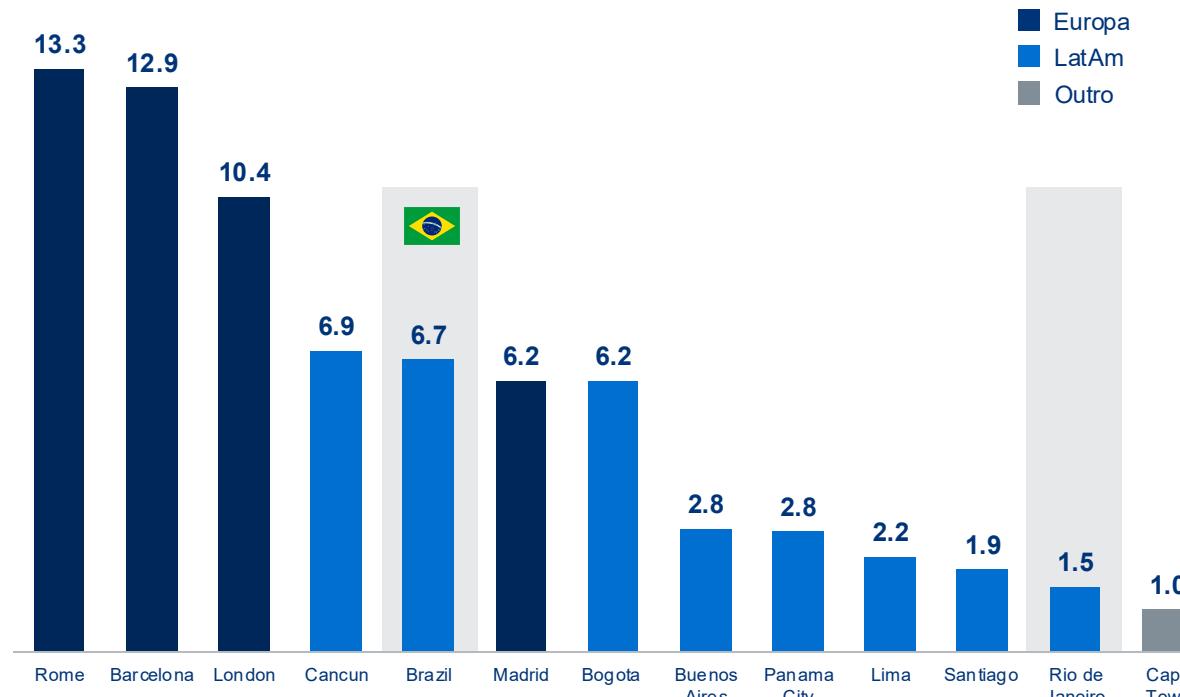
6 Desenvolvimento de um modelo
LCC

7 Infraestrutura aeroportuária e o
fortalecimento de hub & spoke

A entrada de turistas internacionais no Brasil é menor que a de muitas cidades na Europa e LatAm, por barreiras como falta de promoção internacional, insegurança e regulação

Situação do Turismo no Brasil

Número de turistas internacionais por cidade (milhões, 2024) e total do Brasil



Ranking Geral Brasil



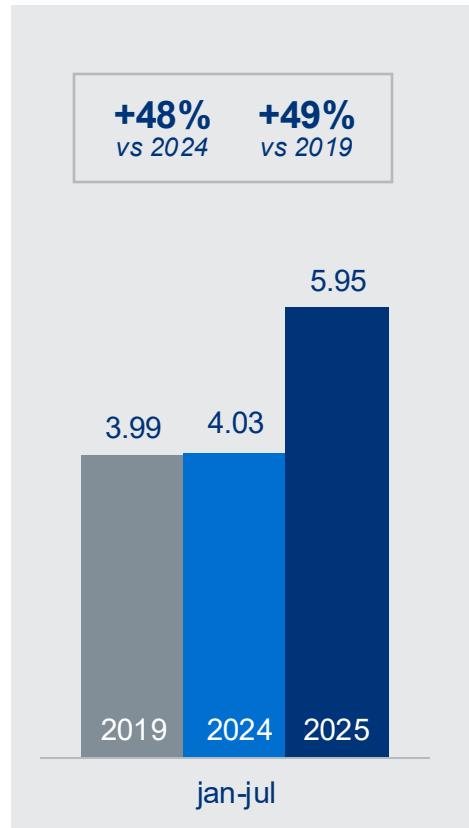
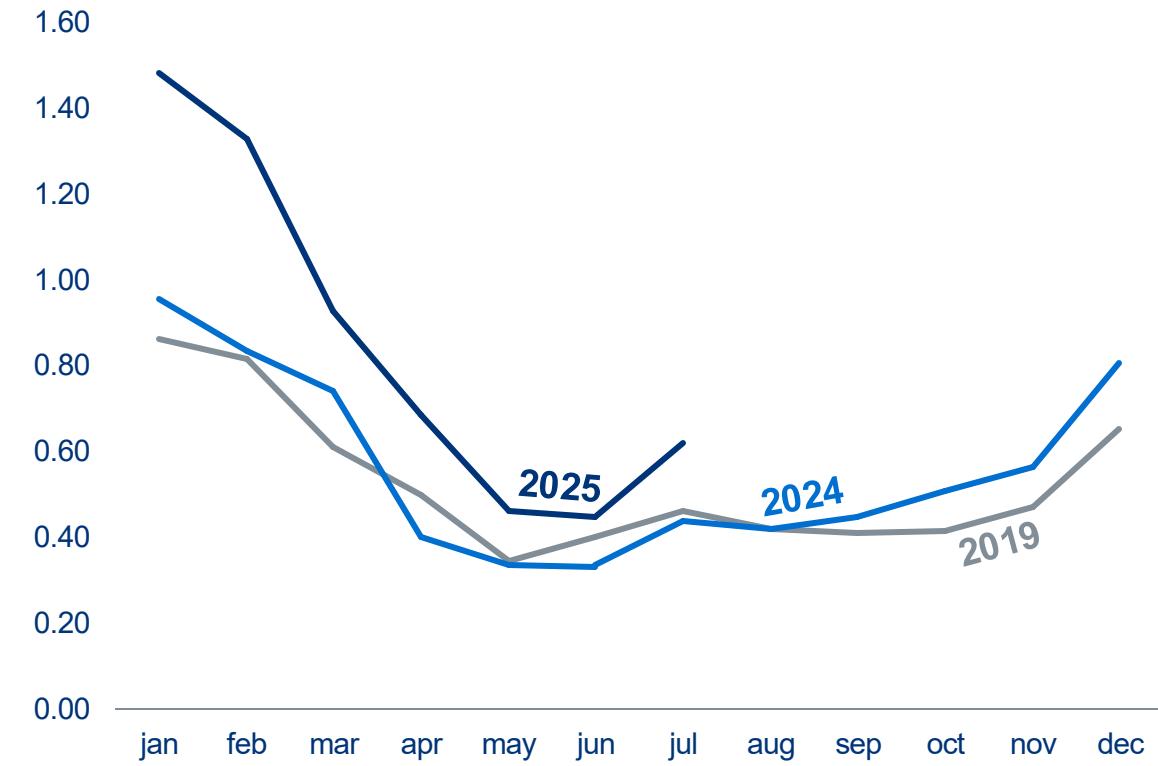
| | |
|------|--|
| 6,19 | Recursos Naturais |
| 5,44 | Recursos Culturais |
| 5,42 | T&T Impacto Socioeconômico |
| 5,33 | T&T Recursos |
| 5,32 | Competitividade de Preço |
| 5,03 | Pronto para TIC |
| 4,98 | Sustentabilidade Ambiental |
| 4,87 | T&T Sustentabilid |
| 4,72 | Política T&T e Condições Facilitadoras |
| 4,69 | Abertura a T&T |
| 4,43 | Saúde e Higiene |
| 4,37 | Recursos Não-Lazer |
| 4,32 | Segurança e Proteção |
| 4,22 | Ambiente favorável |
| 4,21 | T&T Demand S |
| 4,16 | Priorização de T&T |
| 3,95 | RH e Mercado de Trabalho |
| 3,88 | Infraestrutura de Transporte Aéreo |
| 3,39 | Ambiente de Negócios |
| 3,02 | Infraestrutura e Serviços |
| 2,73 | Infraestrutura de Solo e Porto |
| 2,45 | Serviços e Infraestrutura Turística |

Apesar de sua atratividade em recursos naturais e ecoturismo, o Brasil é pouco competitivo em termos de infraestrutura e serviços para o turismo

Esforços recentes por meio de campanhas internacionais que posicionam o Brasil como um destino acolhedor resultaram em um importante desempenho em 2025, o qual se espera ser um novo recorde para o turismo no Brasil



Evolução mensal de turistas no Brasil 2025 vs 2024 vs 2019
(milhão turistas)



O mercado de transporte aéreo do Brasil enfrenta desafios extrínsecos devido à percepção de alto custo moldadas por fatores culturais e baixo poder aquisitivo, além de um potencial turístico subdesenvolvido



Instabilidade econômica

- Durante a última década, o Brasil enfrentou várias recessões econômicas (crise doméstica de 2015 e Covid) que levaram a uma estagnação econômica e impactaram o setor de transporte aéreo
- No entanto, apesar dos desafios macroeconômicos da região, a tendência aponta para um potencial de crescimento constante
- Alta volatilidade da taxa de câmbio USD/BRL. Quando o USD está forte, o tráfego INT deve aumentar, e vice-versa; mas essa correlação não é observada



Baixo poder de compra

- O Brasil tem alta desigualdade de renda, com grande parte da população incapaz de pagar passagens aéreas aos preços atuais
- Como resultado, a maior parte da população não destina seu orçamento para viagens aéreas, que são usadas principalmente pelas classes altas, optando por outros modos de transporte — o que reduz a propensão geral do país a voar



Percepção cultural do voo como Luxo/ caro

- Embora o país tenha tamanho continental, a maioria da população, mesmo aqueles com poder aquisitivo, percebe viajar e transporte aéreo como um luxo, com cerca de 20% das classes A e B apontando o custo como uma barreira para usar transporte aéreo



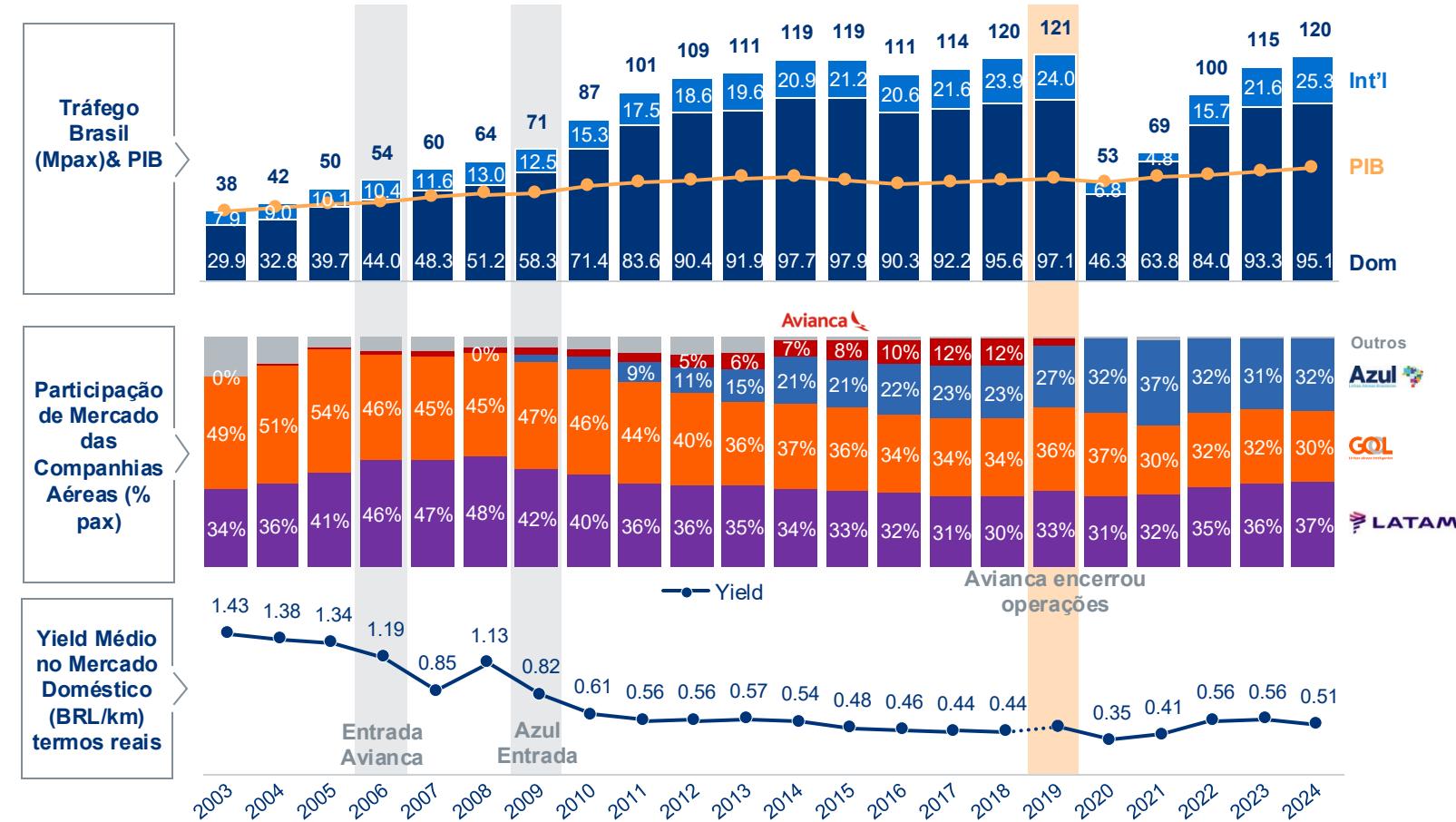
Turismo internacional subdesenvolvido

- Apesar de seu forte potencial turístico, o Brasil enfrenta baixa demanda internacional , menor que outros países da América Latina e comparável a cidades europeias menores
- Além das tarifas aéreas mais altas em comparação com o resto da América Latina, o Brasil também enfrenta várias barreiras, como conectividade aérea limitada, falta de infraestrutura turística, altos custos de viagem, promoção internacional insuficiente e desafios regulatórios

A liberalização das tarifas aéreas em 2001 resultou em aumento da concorrência com a entrada de novos players e redução dos yields domésticos



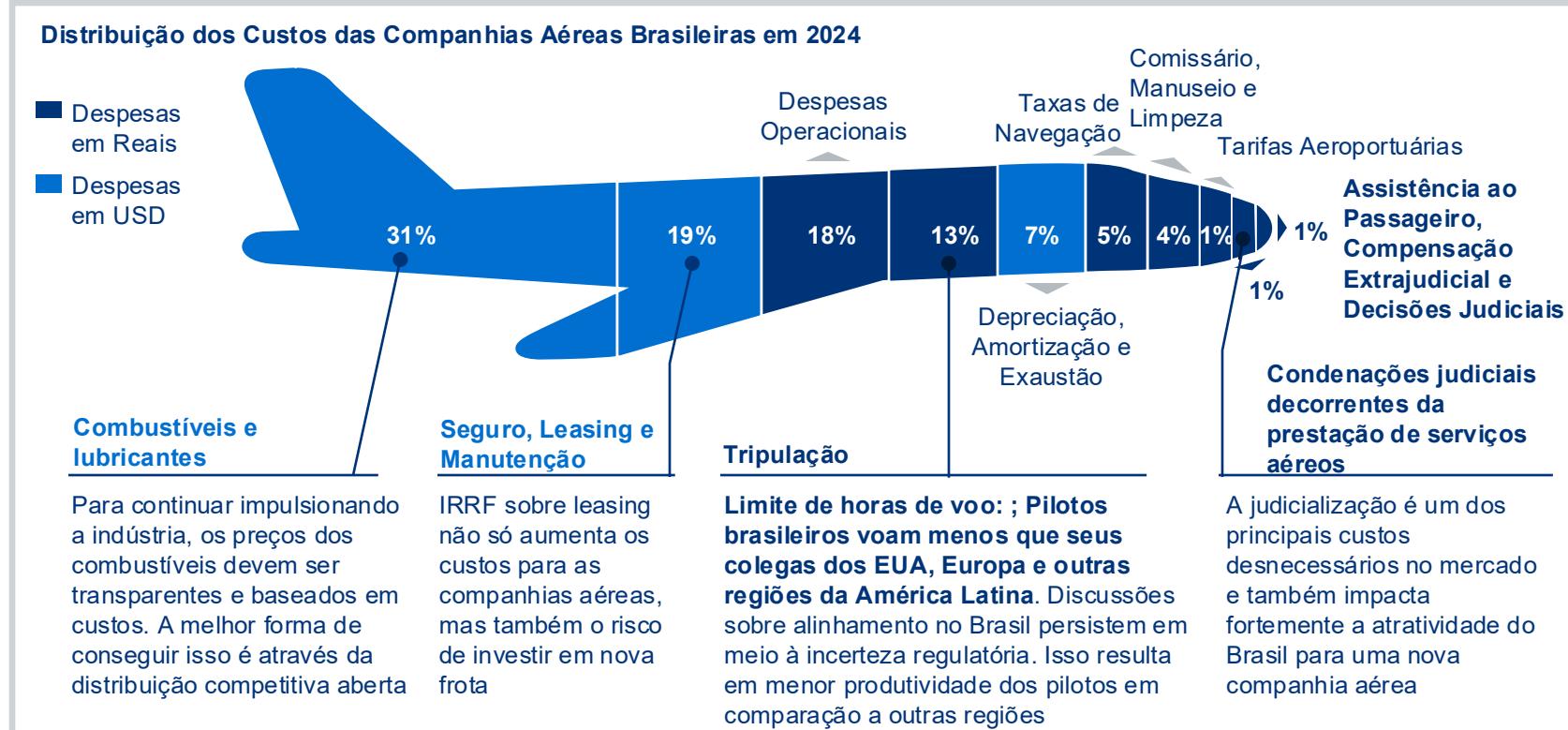
Evolução do Mercado de Transporte Aéreo no Brasil





Vários elementos na estrutura de custos das companhias aéreas oferecem oportunidades para políticas que estimulam um ambiente de mercado mais eficiente

Ineficiências existentes

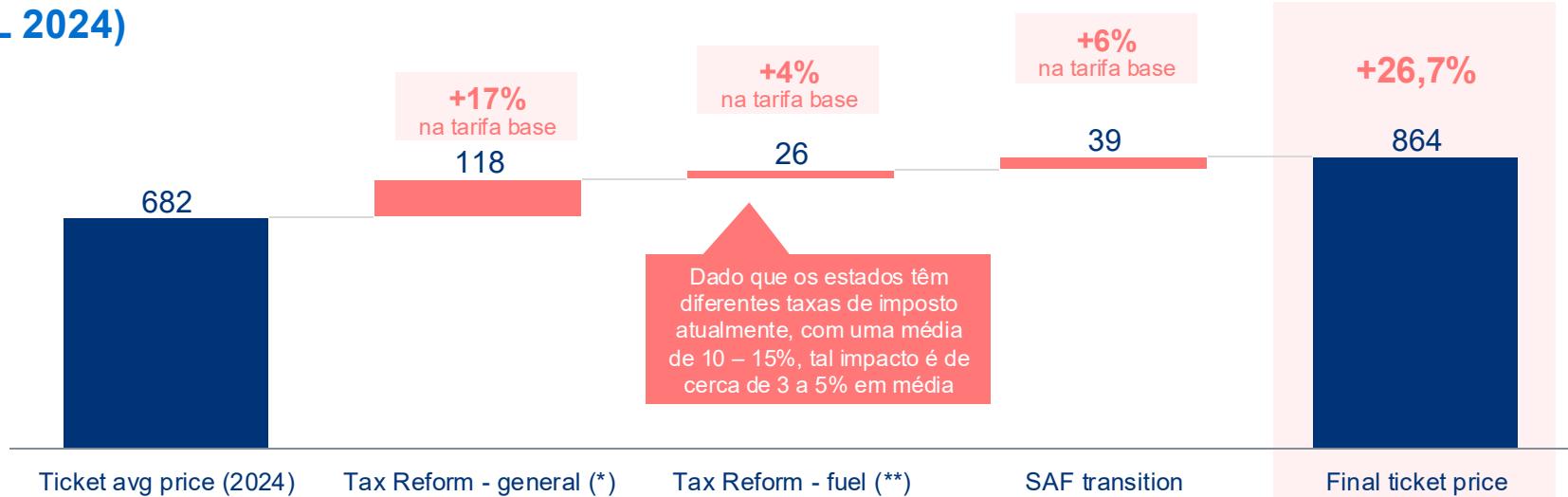


Cerca de 57% dos custos das companhias aéreas brasileiras (31% devido ao QAV) estavam atrelados ao USD enquanto suas receitas são principalmente em BRL, resultando em uma exposição considerável à flutuação cambial e custos adicionais devido ao aumento inesperado do IOF

Além disso, a próxima reforma tributária e a transição SAF devem impactar negativamente a tarifa aérea média



Impacto do aumento dos custos de combustível na tarifa aérea média brasileira – Mercado doméstico (BRL 2024)



| Resultados | Reforma Tributária - geral | Reforma Tributária - combustível | Transição SAF | Resultado Acumulado |
|-------------------------|----------------------------|----------------------------------|---------------|---------------------|
| Impacto nos passageiros | -8,53 Mpax | -1,87 Mpax | -2,82 Mpax | -13,23 Mpax |
| Impacto nos Empregos | -115,22 K jobs | -25,29 K jobs | -38,09 K jobs | -178,60 K jobs |
| Impacto Econômico | -16,26bn BRL | -3,57 bn BRL | -5,38 bn BRL | -25,21 bn BRL |

Fonte: análise ALG

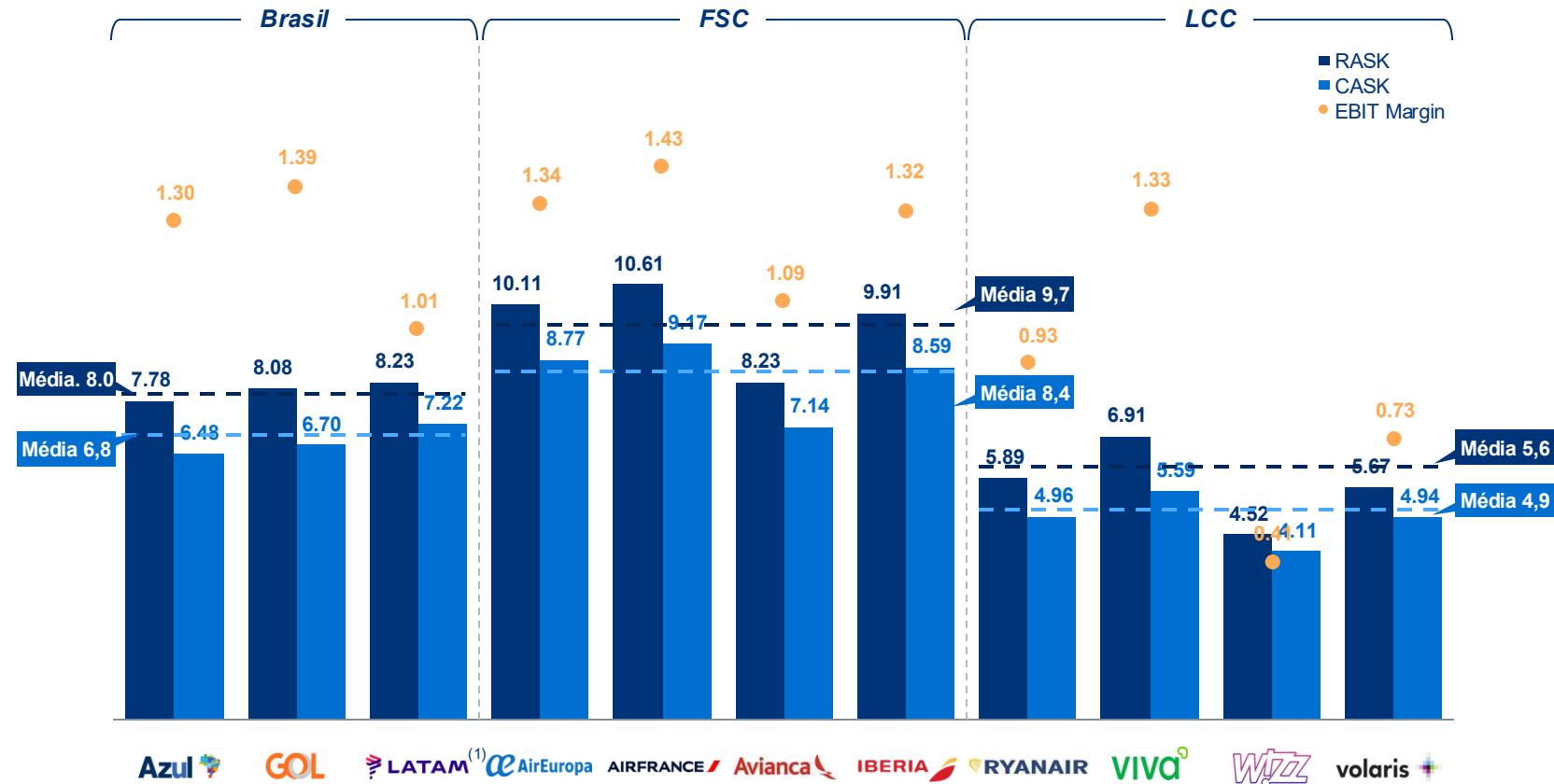
(*)Nota: Para fins analíticos, o cálculo do impacto considera a alíquota proposta de 26,5%

(**)Nota: Para fins analíticos, o cálculo do impacto considera a alíquota média de ICMS de 12%

Ineficiências existentes, incertezas em torno da regulamentação de serviços auxiliares e judicialização resultam em LCCs brasileiras operando com custos de FSC, diferente do que ocorre em outras regiões



Taxas de Rendimento, CASKs e Margem EBIT (centavos USD, 2024)



Fonte: CAPA, Análise ALG

RASK – Receita por assento-quilômetro oferecido

CASK – Custo por assento-quilômetro oferecido

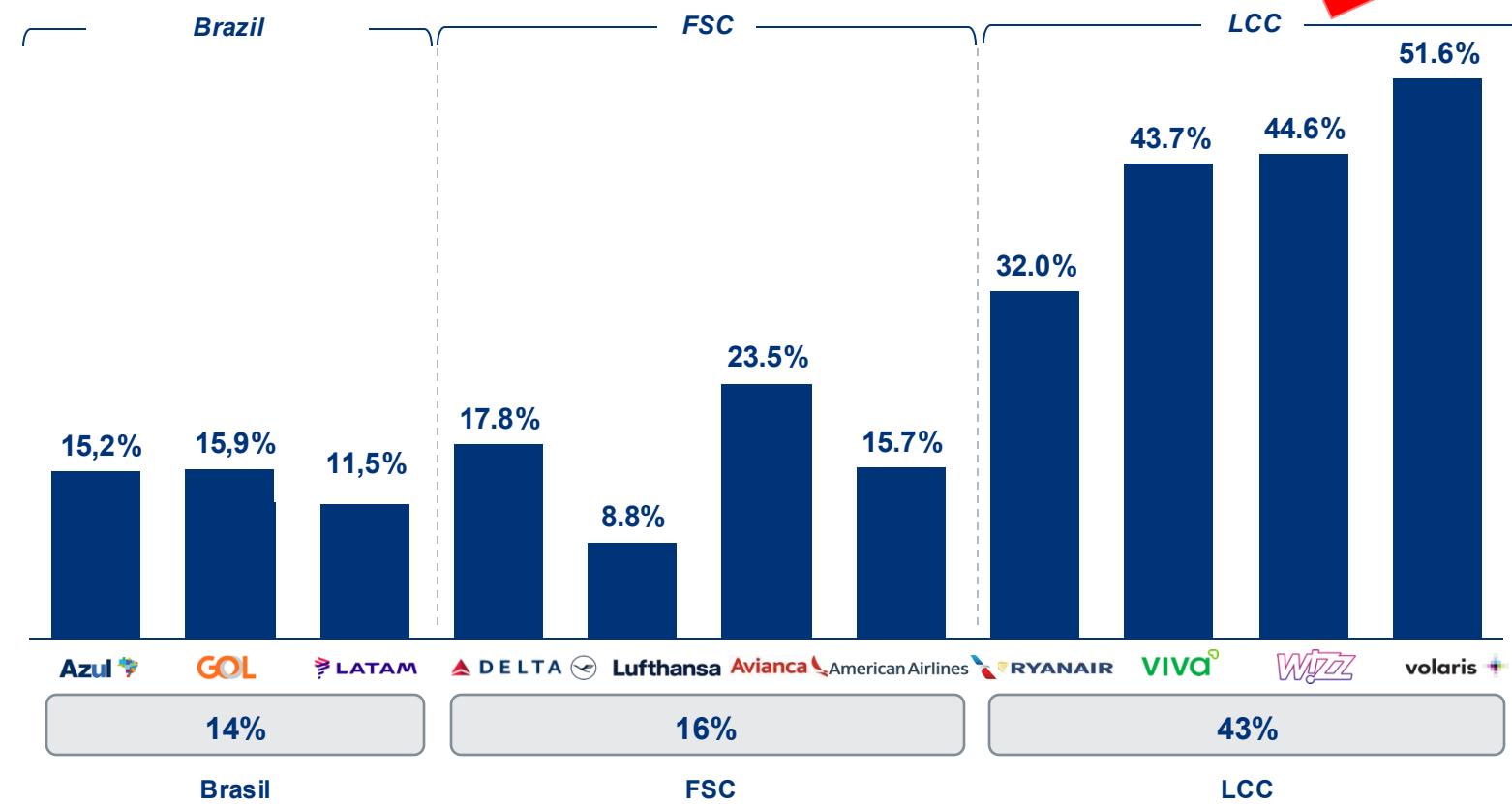
Como algumas receitas auxiliares não são permitidas ou socialmente/politicamente aceitas no Brasil, implementar LCCs é desafiador, já que as receitas auxiliares são uma fonte importante de renda para essas companhias

**GRATUIDADE
DE BAGAGEM**



Receitas auxiliares

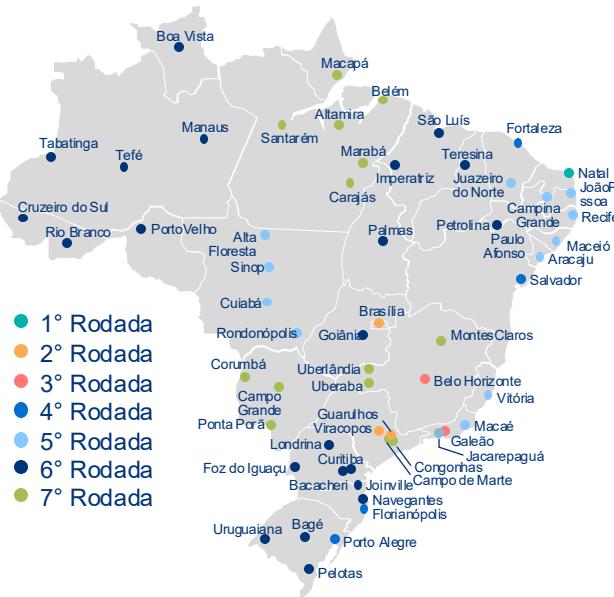
(% sobre a receita total, 2024)



Durante a última década, houve sete rodadas de concessões federais de aeroportos resultando na modernização e melhoria da infraestrutura aeroportuária no Brasil

- Extrínseco à indústria de aviação**
 - 1 Desenvolvimento econômico em países emergentes
 - 2 A expansão da classe média com crescente propensão a voar
 - 3 Crescente demanda turística e internacionalização
 - 4 Liberalização progressiva do transporte aéreo

- Intrínseco à indústria de aviação**
 - 5 Ambiente de negócios (custos estruturais e gargalos)
 - 6 Desenvolvimento de um modelo LCC
 - 7 Infraestrutura aeroportuária e o fortalecimento de hub & spoke



Programa de concessão de aeroportos federais

98% de carga aérea movimentada no país

~90% tráfego de passageiros

59 aeroportos concedidos

Concessionárias operando principais aeroportos



1,25 Bn BRL de investimentos totais

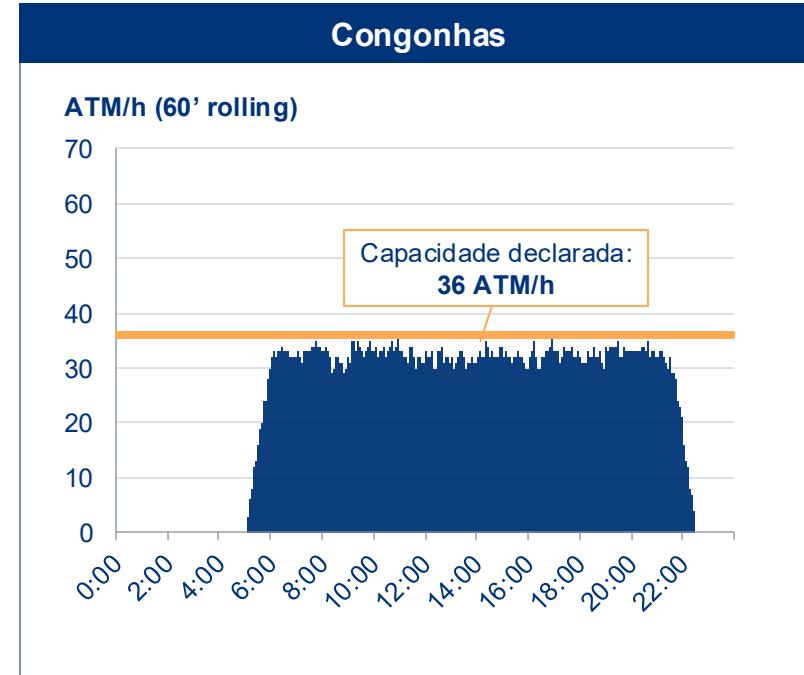
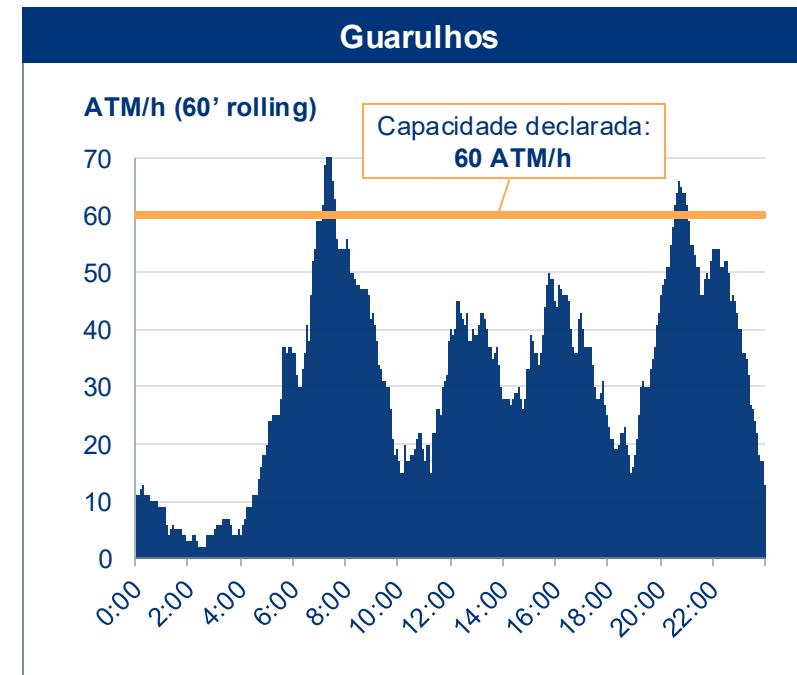
19 aeroportos





No entanto, ao aeroporto de São Paulo, que concentra o maior poder de compra e população do Brasil, já está altamente congestionada

Perfil de operações (ATMs/h)



Ambos os aeroportos estão atualmente planejando expansões via otimização operacional (Agile GRU) ou via expansão de infraestrutura (CGH), o que abre oportunidades para novos slots no curto/médio prazo



Para atrair novos jogadores, a regulamentação de slots deve ser revisada para permitir novos entrantes considerando o aumento de capacidade esperado em GRU e CGH

Regulação de Slots e Limitações no Brasil



Níveis de coordenação de slots

- Aeroportos de Nível 3:** aeroportos coordenados com alocação obrigatória de slots. Slots geridos pela ANAC. CGH, GRU, PLU, REC, SDU
- Aeroportos de Nível 2:** aeroportos com facilitação de horários enfrentando congestionamento durante períodos específicos. O órgão administrativo do aeroporto é responsável por alocar infraestrutura para operações planejadas. BSB, CNF, FLN, FOR, GIG, POA, SSA, VCP
- Aeroportos de Nível 1:** aeroportos não coordenados. Companhia aérea pode operar sem slots aprovados previamente

Regras de gestão de slots

- Política use-it-or-leave-it:** companhias aéreas devem usar ao menos 80% de seus slots para manter
- Redistribuição de slots:** a perda do direito de operar um slot implica sua realocação por meio de um processo estabelecido, onde 50% dos slots são redistribuídos para companhias aéreas operantes e 50% são atribuídos a novos entrantes
- Mercado de slots secundários em 2022:** a venda ou transferência de slots entre companhias aéreas foi autorizada sob condições reguladas para evitar concentração excessiva de mercado

Limitações da Situação Atual de Slots no Brasil

Acesso limitado aos aeroportos de São Paulo: principais hubs operam em plena capacidade horária, sem espaço para novos entrantes. O problema poderia ser resolvido aumentando a capacidade de infraestrutura, o que é improvável, ou estabelecendo regulamentos que facilitem a entrada no mercado

Barreira estrutural à concorrência: companhias aéreas estabelecidas detêm a maioria dos slots, enquanto as oportunidades de reter novos slots são limitadas e esporádicas

Alta concentração de slots: embora a ANAC busque redistribuir slots liberados para novos players, o volume de slots disponíveis continua insuficiente. Falta infraestrutura disponível

Estrutura regulatória: os critérios atuais de alocação de slots tornam virtualmente impossível para novos entrantes se estabelecerem no CGH



Em resumo, o mercado de transporte aéreo permanece restrito devido aos altos custos e restrições estruturais, limitando seu pleno potencial. Isso poderia ser mitigado por meio de medidas de reestruturação direcionadas

| Causas | Custos Operacionais - Fornecimento de Serviços | | | Regulação | Infraestrutura Aeroportuária | | Socioeconômico | | | |
|----------|--|---|--|---|---|---|--|--|-------------------------------------|---------------------------------------|
| | Pressão cambial no leasing | <ul style="list-style-type: none"> Altos custos de combustível devido às altas taxas de ICMS Política de preços de combustível inefficiente | Litigação excessiva e barreiras à concorrência | Restrições legais à entrada de LCCs e insegurança jurídica | Restrição de slots em SP e uma política de alocação de slots que impede a entrada de novas aéreas | Mudanças legais e judiciais afetando custos (IPTU, projetos de lei...) | Instabilidade econômica no Brasil | Baixo poder de compra da população | Percepção cultural do voo como luxo | Turismo internacional subdesenvolvido |
| Efeitos | Social | | | Econômico | | Mercado de Aviação | | | | |
| | Falta de acesso das classes sociais médias ao transporte aéreo (especialmente C e D) | Baixa propensão a voar em comparação a países LatAm | Dificuldade de desenvolvimento de mercados regionais | Preferência pelo transporte rodoviário, mesmo em longas rotas | Barreiras ao desenvolvimento de negócios e atração de turismo, especialmente internacional | Menor capacidade de atrair investidores, companhias aéreas e LCCs para o mercado, com alta concentração | Dificuldade para aumentar a conectividade, com tráfego concentrado em Hubs | Altos rendimentos e preço dos bilhetes dificultam o acesso ao transporte aéreo | | |
| Soluções | Agenda de subsídios e investimentos do governo | | | Agenda de melhorias do ambiente de mercado | | | Agenda turismo | | | |
| | Políticas para garantir a conectividade regional | Incentivos para população de baixa renda | Reforma tributária e incentivos | Transição energética | Foco regulatório na competitividade | Fornecimento e custos | Promoção turística | Infraestrutura turística e qualificação | | |



Para estimular o acesso ao transporte aéreo, o Brasil deve desenvolver uma agenda focada na implementação de uma reforma tributária que reconheça a aviação como um motor econômico, focando em incentivos para a aviação regional

Cenário atual e recomendações – Agenda de governo e incentivos



Cenário atual

- Baixo poder de compra e difícil acesso ao transporte aéreo pelas classes baixas
- Percepção cultural do transporte aéreo como luxo
- Baixa conectividade, com a maioria das rotas concentradas em hubs
- Risco de aumento de preços após reforma tributária, aumentando a inacessibilidade



Ameaça

- Falta de conectividade
- Acessível
- USD/BRL riscos
- Reforma tributária e fim dos incentivos fiscais para rotas inviáveis atuais, reduzindo ainda mais a conectividade da rede

Recomendações: agenda de investimento e incentivos do governo

Para apoiar a aviação, é essencial reestruturar o fundo FNAC, permitindo que seu orçamento financeie uma variedade de iniciativas voltadas para melhorar a conectividade e o acesso ao mercado

(A) Subsídios através do EAS – Incentivos baseados em rotas combinados com classe de renda

- Para melhorar a acessibilidade ao transporte aéreo, o Brasil deve estabelecer uma política de incentivo à aviação estruturada, como um programa de Serviços Aéreos Essenciais (EAS), para financiar rotas regionais estratégicas e fortalecer a conectividade nacional
- Esses subsídios poderiam ser financiados por meio de incentivos fiscais e tributários, que devem ser preservados apesar da reforma tributária em andamento, criando fundos fiscais estaduais para apoiar subsídios, ou alocando recursos do orçamento do FNAC

(B) Incentivos para viagens direcionados à classe C (Linhas de crédito para viagens aéreas e/ou descontos)

- Para fortalecer o setor, é essencial fomentar linhas de crédito específicas em BRL, direcionadas tanto para companhias aéreas quanto para passageiros, através de bancos públicos ou privados
- Para as companhias aéreas, fornecer linhas de crédito de capital de giro em BRL com taxas de juros favoráveis apoia a renovação da frota e a expansão de rotas estratégicas, diminuindo o risco cambial. Para os passageiros, oferecer crédito para passagens aéreas domésticas—com opções de parcelamento estendidas e garantias parciais de inadimplência, com prioridade para viagens a destinos de baixa conectividade ou turísticos—seria fundamental para melhorar a conectividade da rede e impulsionar o turismo doméstico

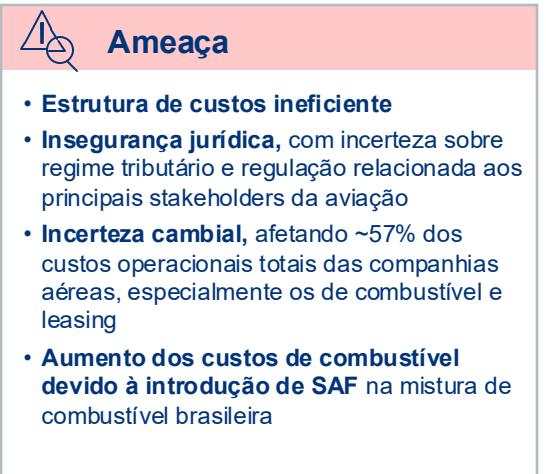
(C) Reforma Tributária (AGENDA CRÍTICA)

- Considerando a futura reforma tributária e o fim dos atuais incentivos baseados no ICMS, é necessário criar fundos dedicados em nível municipal e/ou estadual para financiar rotas aéreas estratégicas, ajudando a fomentar a conectividade e evitar uma ruptura dos hubs atuais
- É fundamental que a reforma tributária reconheça a aviação como um facilitador econômico e um ativo estratégico para a integração do país, gerando benefícios socioeconômicos para locais menores e remotos



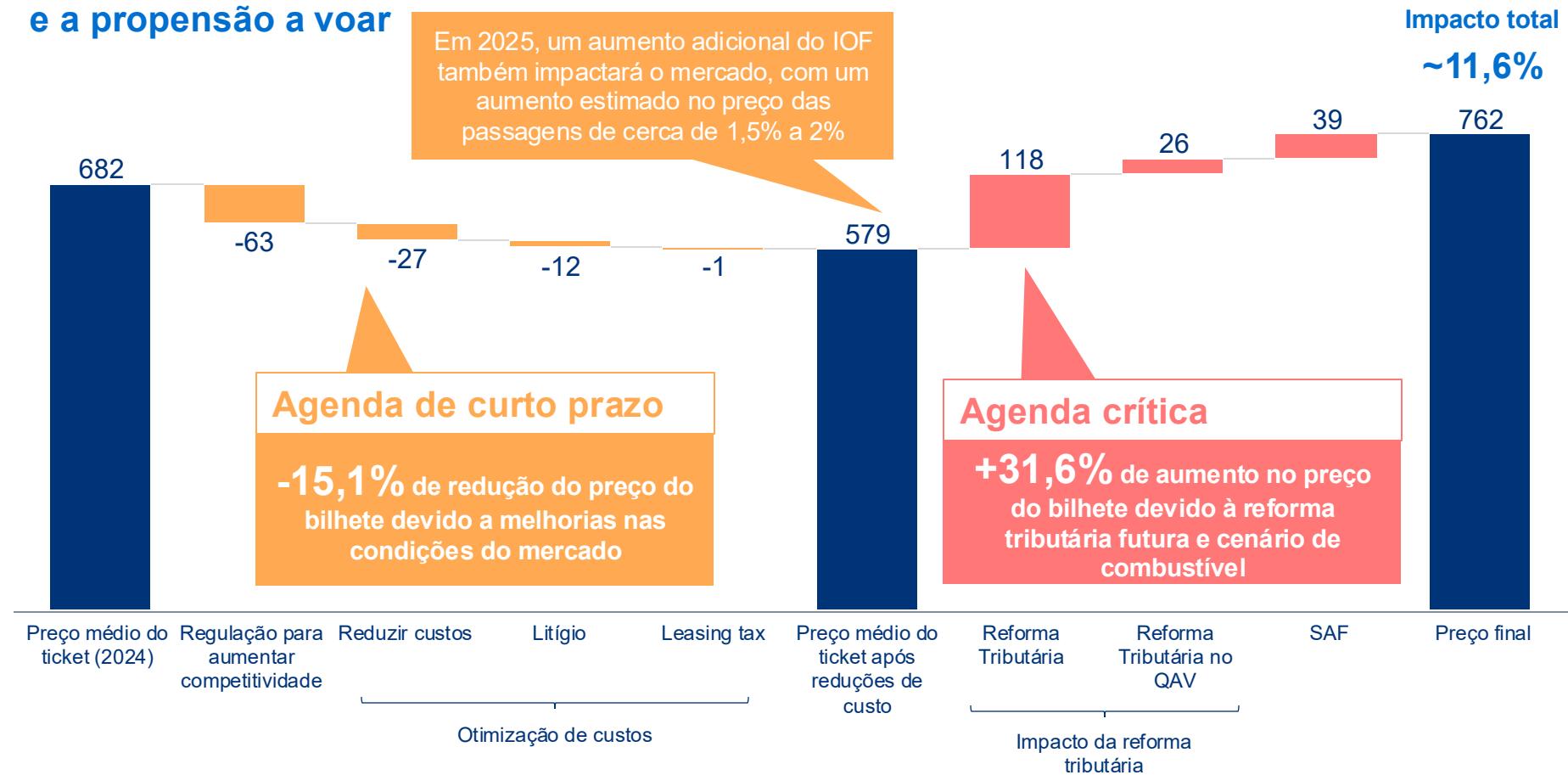
Para melhorar o ambiente de mercado, alguns desenvolvimentos regulatórios são necessários para reduzir os custos atuais (principalmente QAV) e incentivar o desenvolvimento de serviços LCC

Cenário atual e recomendações – Agenda do ambiente de mercado

| Cenário atual | Recomendações: agenda do ambiente de mercado |
|---|--|
|  Cenário atual <ul style="list-style-type: none">Custos elevados de combustível impulsionados por altas taxas e estruturas de mercado ineficientesRestrições legais à entrada de novas companhias aéreas no mercado e operação LCCInsegurança jurídica e litígios excessivosAusência de slots disponíveis nos principais aeroportos de SP | D) Otimização de custos <ul style="list-style-type: none">Para reduzir a pressão dos altos custos de combustível e impulsionar a concorrência, é essencial revisar as estruturas de produção e distribuição de combustível, enquanto se revisa a fórmula de preços da PetrobrasConsiderando a futura reforma tributária e o fim dos atuais incentivos baseados no ICMS, é necessário criar fundos dedicados em nível municipal e/ou estadual para financiar rotas aéreas estratégicas, ajudando a fomentar a conectividade |
|  Ameaça <ul style="list-style-type: none">Estrutura de custos ineficienteInsegurança jurídica, com incerteza sobre regime tributário e regulação relacionada aos principais stakeholders da aviaçãoIncerteza cambial, afetando ~57% dos custos operacionais totais das companhias aéreas, especialmente os de combustível e leasingAumento dos custos de combustível devido à introdução de SAF na mistura de combustível brasileira | E) Regulação para aumentar a competitividade (novos entrantes e desenvolvimento de LCC) <p>Para estimular um aumento do mercado de aviação e atrair novas companhias aéreas para operar no país, é crucial promover as seguintes mudanças no marco regulatório estrutural:</p> <ul style="list-style-type: none">Revisão do regime de slots do Brasil para facilitar a entrada de novas aéreasPermitir a cobrança de serviços complementares por companhias aéreas, como taxa de bagagemAlinhar práticas judiciais com padrões internacionais para reduzir litígios predatórios e reivindicações de danos moraisRevisar as obrigações de compensação para promover a estrutura de custos das LCCs e fornecer segurança jurídica e equilíbrio nos direitos dos passageirosMaior liberalização: processo de homologação simplificado para novas companhias aéreas com base na experiência comprovada em outros países; revisão das liberdades do ar em mercados específicos para aumentar a competitividade F) Transição SAF <p>Dada a necessidade de cumprir metas ambientais e o potencial impacto de custo da introdução de SAF no Brasil, é crucial desenvolver um plano estruturado para a transição energética e aumento de escala do SAF, seguindo estes passos:</p> <ul style="list-style-type: none">Estabelecimento de estrutura regulatória clara para SAFCriação de incentivos econômicos e fiscais especificamente para rotas usando SAFDesenvolvimento da cadeia nacional de SAFIntegração na infraestrutura de refino e distribuição de SAF |

Considerando os riscos de aumento de custos devido à reforma tributária e à introdução do SAF, esforços para garantir reduções de custos são primordiais

Impacto de medidas propostas para aumentar a conectividade e a propensão a voar



Fonte: análise ALG

(*)Nota: Para fins analíticos, o cálculo do impacto considera a alíquota proposta de 26,5%

(**)Nota: Para fins analíticos, o cálculo do impacto considera a alíquota média de ICMS de 12%



Além disso, o Brasil pode explorar melhor seus recursos turísticos melhorando a experiência turística em conjunto com campanhas direcionadas a públicos-alvo com diferentes focos

Medidas propostas para aumentar a conectividade e a propensão a voar

| Cenário atual | Agenda turismo |
|--|---|
| <p> Cenário atual</p> <ul style="list-style-type: none">• Recursos naturais e culturais abundantes com forte potencial para atrair turistas• Infraestrutura subdesenvolvida, padrões abaixo dos principais destinos mundiais• Preocupações com a segurança pública impactam negativamente a imagem do Brasil como destino turístico• Baixa proficiência em idiomas estrangeiros chave prejudica a experiência geral do visitante | <p> Melhorar as condições para promover o ambiente turístico e investir em campanhas dentro do Brasil e ao redor do mundo para promover destinos turísticos</p> <p> G Promoção turística</p> <ul style="list-style-type: none">• Para atrair turistas para destinos brasileiros, é necessário desenvolver campanhas de marketing direcionadas para segmentos de público distintos, visando aumentar a demandas de viagens tanto internacionais quanto domésticas:• Programas de Stopover INT e DOM: Implementar e promover iniciativas de stopover em principais cidades hub, incentivando viajantes em trânsito a estenderem sua estadia. Esses programas devem incluir incentivos como acomodação com desconto, pacotes de turismo selecionados e parcerias com companhias aéreas e conselhos de turismo locais para maximizar o impacto econômico e o engajamento dos passageiros• Promoção do Turismo INT e DOM: Lançar campanhas abrangentes para destacar as diversas atrações turísticas do Brasil, aproveitando plataformas digitais, parcerias estratégicas com agências de viagens e participação em feiras de turismo globais para aumentar a visibilidade e o apelo do país em mercados-chave |
| <p> Ameaça</p> <p>Competição regional, com países como:</p> <ul style="list-style-type: none">• México, oferecendo proximidade aos principais mercados (EUA)• Chile e Argentina, vistos como destinos mais seguros e organizados, atraem turistas que poderiam escolher o Brasil | <p> H Infraestrutura turística e qualificação</p> <ul style="list-style-type: none">• Melhorar o ambiente turístico no Brasil requer ações em segurança, infraestrutura, conectividade e acessibilidade. Melhorar a segurança pública e investir em infraestrutura moderna – como aeroportos e transporte – são essenciais para melhorar a mobilidade e a experiência dos visitantes. Ampliar a conectividade para destinos-chave facilitará tanto o turismo doméstico quanto o internacional• Ao mesmo tempo, reduzir barreiras linguísticas e burocráticas (através de serviços multilíngues e ferramentas digitais) pode simplificar os processos de visto e imigração e a experiência dos visitantes. Um ambiente mais acolhedor e eficiente aumentará o apelo do Brasil, aumentará as receitas do turismo e apoiará o crescimento econômico |



No geral, uma melhoria no ambiente de mercado estimularia ~8 Mpax sem custos diretos, enquanto investimentos em incentivos e turismo poderiam impactar adicionalmente ~31 Mpax

| | Agenda de investimentos e incentivos do governo | Agenda do ambiente de mercado | Agenda de desenvolvimento do turismo | |
|-------------------------|---|--|---|--|
| Premises | A Subsídios via EAS | D Otimização de custos | G Campanhas de turismo | |
| Impacto no tráfego | Subsídios para viabilizar o acesso da classe C e áreas remotas ao transporte aéreo, após melhorias no ambiente de mercado | Revisão dos mercados de produção e distribuição de combustíveis do Brasil, implementação de um regime tributário que estimule o desenvolvimento da aviação e eliminação de litígios predatórios | Impacto baseado no benchmark de campanhas turísticas anteriores de ~ 2 kpax/MBRL investido | |
| Investimento necessário | A Subsídios via EAS Subsídios para viabilizar o acesso da classe C e áreas remotas ao transporte aéreo, após melhorias no ambiente de mercado <hr/> Impacto ~10 a 30 Mpax Investimento ~1,3 to 3,8 Bn BRL | D Otimização de custos Revisão dos mercados de produção e distribuição de combustíveis do Brasil, implementação de um regime tributário que estimule o desenvolvimento da aviação e eliminação de litígios predatórios <hr/> Impacto ~3,0 Mpax Investimento NA | E Regulação para aumentar competitividade Mudanças regulatórias permitem custos de serviço mais baixos, mantendo a mesma participação de receitas auxiliares das LCCs com 60-65% de penetração de LCC <hr/> Impacto ~4,0 a 5,0 Mpax Investimento NA | F Campanhas de turismo Impacto baseado no benchmark de campanhas turísticas anteriores de ~ 2 kpax/MBRL investido <hr/> Impacto ~0,2 a 1,0 Mpax Investimento ~0,1 a 0,5 Bi BRL |

Nota: Para cada novo passageiro, foi considerado um impacto econômico de 1,9 kBRL. Para cada 1.000 novos passageiros, 13,5 empregos são criados

Total Resultados

Investimento total

⌚ ~1 to 4 bn BRL

Aumento total pax

💺 ~18-39 Mpax

Impacto em empregos

👤 ~290-520 K jobs

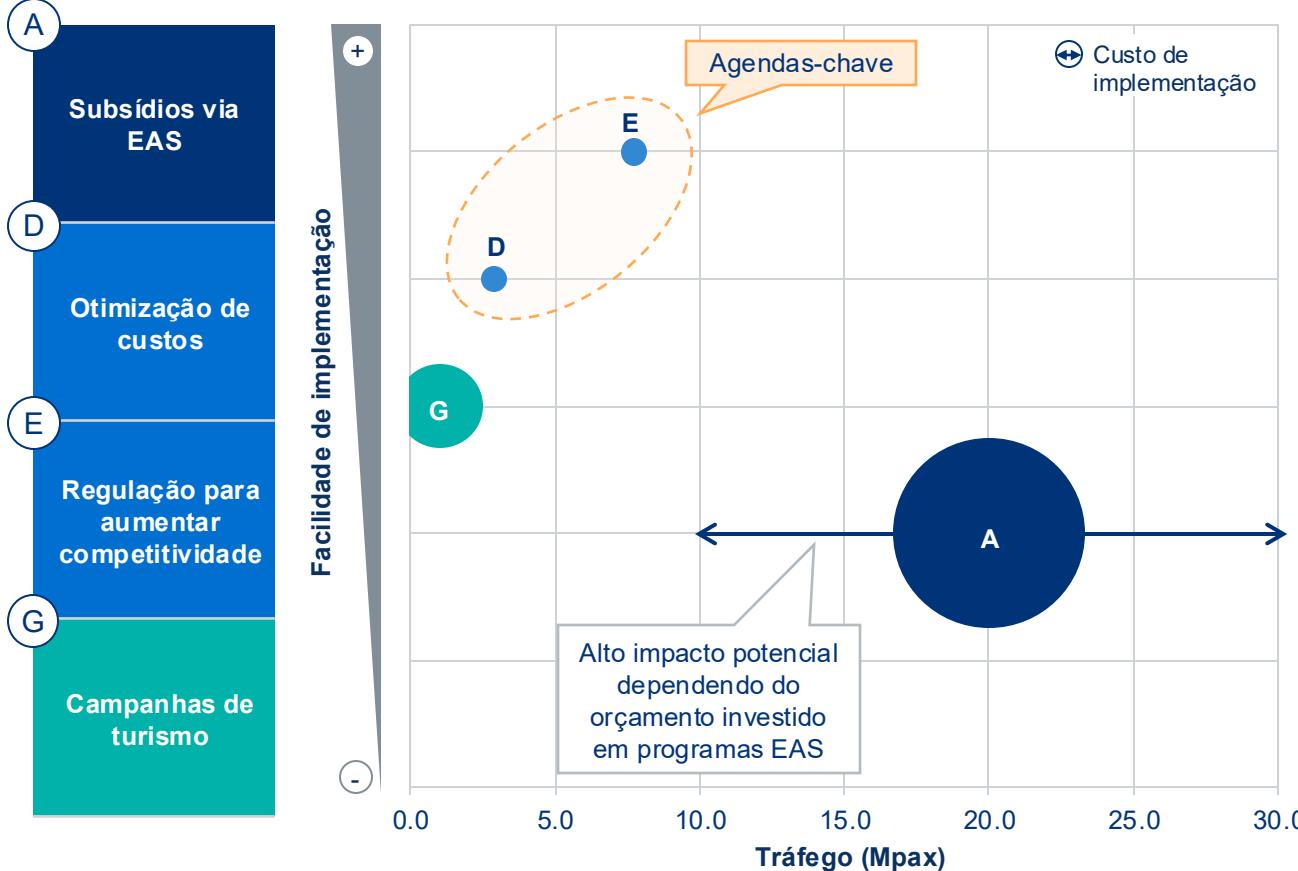
Impacto Econômico

📊 ~35-73 bi BRL



Ao comparar as oportunidades de aumentar o mercado de transporte aéreo no Brasil, é possível categorizá-las por ordem de prioridade

Análise Estratégica de Mecanismos para Melhorar a Liberalização do Mercado



Principais conclusões

- Ao comparar os possíveis mecanismos para aumentar a liberalização do mercado no Brasil, é possível categorizá-los por ordem de prioridade:
- **Ganhos rápidos:** Mecanismos com maior impacto no tráfego e sem custos de implementação, pois dependem de mudanças regulatórias:
 - Otimização de custos (focada em QAV)
 - Regulamentação para atração de novos entrantes
- **Projetos estruturais:** A implementação de programas de incentivo EAS regionais tem alto potencial de impacto, seguida por melhorias no ambiente de mercado, com investimentos necessários alinhados ao orçamento atual da FNAC
- **Projetos complementares:** Campanhas de turismo podem ser desenvolvidas como um mecanismo de estruturação complementar para estimular o tráfego internacional



1

Agenda chave

- Melhorar o ambiente de mercado: redução de custos, regulação de slots e regulação de receitas acessórias
- Criar uma regulação específica para atrair novas companhias aéreas e aumentar a concorrência: processo de homologação simplificado para companhias aéreas estrangeiras existentes, novas liberdades do ar para mercados pouco atendidos (8^a e 9^a liberdades)...
- As ineficiências atuais não exigem recursos ou investimentos adicionais, mas estão custando ao Brasil pelo menos cerca de 7,5 milhões de passageiros por ano, o que poderia gerar aproximadamente R\$ 15 bilhões em impacto econômico e criar cerca de 100 mil empregos

2

Agenda crítica

- Reforma tributária alinhada com a natureza estratégica da indústria e seu papel crítico para o desenvolvimento econômico — O objetivo principal deve ser evitar qualquer aumento efetivo na carga tributária sobre o setor
- Transição SAF — Uma transição equilibrada que corresponde às capacidades do país, combinada com a agenda de curto prazo para melhorias de custo, garantirá uma transição suave com aumentos mínimos de custo

Implementar esta agenda promoverá um ambiente de mercado mais saudável para as companhias aéreas, aumentará a atratividade do Brasil para novos entrantes, assim como o desenvolvimento de operações reais de companhias de baixo custo. No entanto, é essencial fornecer um caminho claro e previsível em relação à reforma tributária e à transição do SAF para reduzir a incerteza e o aumento de custos

3

Agenda de transformação

- Fornecer subsídios para desenvolver Serviços Aéreos Essenciais para regiões remotas, complementando o atual programa Ampliar. Focar na população da classe C e em regiões menos conectadas não só melhorará a conectividade nacional, mas também impulsionará as economias regionais

OPORTUNIDADE:

Desenvolver política pública estruturada como Programa de Estado para democratização do acesso à aviação.

DIRETRIZES:

Aviação como vetor de desenvolvimento econômico, coesão territorial e promoção do turismo sustentável. São objetivos principais:

- Promover o acesso democrático ao transporte aéreo, especialmente para a inclusão de classes e regiões remotas;
 - Estimular a competitividade e a entrada de novos operadores aéreos;
 - Reduzir custos estruturais e criar ambiente regulatório favorável;
 - Integrar ações entre governo federal, estados e setor privado;
 - Fortalecer a conectividade e a atratividade turística do país.
-
- FASES

