

ESTUDO:

O FUTURO DA CARGA AÉREA

Por Prof. Dr. Marcelo Augusto de Felippes

Brasília/2020



1. INTRODUÇÃO

A preocupação com o futuro da carga aérea é global. A IATA realizou, neste mês de setembro, o seu Simpósio Mundial de Carga em que essa apreensão recebeu o centro da principal atenção.

Contudo, o aspecto mais destacado foi a incorporação de uma plataforma única para jovens profissionais com menos de 36 anos para interagirem com os líderes de hoje, visando à busca de uma rede forte com profissionais que pensam da mesma forma, trocando pontos de vista sobre tendências e tópicos emergentes.

Quem são esses profissionais abaixo de 36 anos? São os Millenials, que chegam para dominar as lideranças das tomadas de decisão, bem como a maior fatia de consumo de cargas aéreas.

Não há dúvidas que tecnologias novas e emergentes vão também influenciar a cadeia de abastecimento (supply chain) ocasionando, desde já, impacto na força de trabalho do futuro.

Tenta-se desenhar um perfil psicográfico com traços característicos de um líder no novo normal, ressaltando os fatores essenciais para liderar sua equipe hoje, em que o choque da experiência e a tecnologia ainda são desafios a vencer.

Os novos modelos terão, invariavelmente, que equilibrar produtividade e qualidade durante tempos desafiadores que apenas se iniciam, mantendo os aspectos da humanização em interação pacífica com o novo dentro da empresa, dentro de sua cultura corporativa, valores e princípios.

O que podemos fazer agora para minimizar os riscos e maximizar as boas oportunidades?

2. DESENVOLVIMENTO

A fim de buscar uma visualização de futuro para o transporte carga aérea, não podemos nos furtar de entender a tendência do consumidor. Aqui, possivelmente, seja um balizador de como serão as cargas do futuro.

Outro incômodo aspecto é o ciclo destruidor de aeronaves, que poderá aumentar a indesejável aposentadoria precoce de modelos de avião hoje em atividade e isso é quantificável. Com bilhões de dólares sendo consumidos sem que haja o retorno para as empresas aéreas, vive-se uma busca desesperada por formas de cortar todos os custos possíveis e eliminar ineficiências, ainda que isso implique em retirar de maneira prematura aeronaves antigas, que já vem acontecendo em todos os países.

Bem verdade que muitas dessas aeronaves já estavam no planejamento das companhias aéreas para serem retiradas de serviço nos próximos anos, mas a atual crise está antecipando as decisões de envio para o armazenamento ou estocagem de longo prazo.

Durante os meses de março a agosto deste ano, houve uma queda dramática na demanda de passageiros, mas as operações de carga aérea foram aumentando para atender às chamadas para transportar suprimentos essenciais para enfrentar a pandemia COVID.

Estima-se o setor aéreo amargue um prejuízo anual recorde de US\$ 84 bilhões, marcando como o pior momento comercial da aviação na história da aviação mundial segundo a IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo).

Contudo, notório se faz, que embora a otimização do tempo seja essencial, os movimentos de carga, não invariavelmente, são limitados pela burocracia.

Nos últimos anos, aproximadamente 40% da carga aérea global anual foi normalmente transportada no compartimento de carga de aeronaves de passageiros.

Isso pode mudar, ou melhor, terá que mudar, aumentando as opções para o transporte aéreo em aeronaves customizadas para essa finalidade. Sem dúvida, o combustível ainda é o grande vilão, mas a chegada de novas fontes energéticas inclui o mundo aeronáutico como um dos mais significativos.

A indústria e os governos ainda enfrentam complexos desafios e vão continuar por algum tempo. A quarentena do COVID 19 retirou os passageiros dos aviões e resta às empresas aéreas o transporte de correspondências e mercadorias.

Dados da ANAC apontam que os usuários no mercado doméstico brasileiro recuaram 89,9% entre abril e junho, porém a movimentação de cargas por aviões teve uma queda menos acentuada, de 63%.

Assim, emerge a necessidade de se criar um ambiente de aviação mais flexível para o frete, que possa servir de modelo para a aviação de passageiros assim que for totalmente retomada, momento ainda imprevisível.

A aviação no Brasil se confronta com políticas não harmonizadas, regulamentações nacionais diferentes e restrições de fronteira não coordenadas, o que torna ainda mais instável o futuro da aviação comercial.

Se não voa os aviões, a indústria aeronáutica sofre as consequências direta e impiedosamente. Existe a oportunidade de utilizar as operações de carga como modelo para a retomada das viagens de passageiros. A recuperação da indústria da aviação e o benefício mundial das operações aéreas dependem da cooperação dos governos e da indústria para substituir a burocracia por um modelo de maior flexibilidade para o setor de aviação.

A quantidade crescente de aeronaves ociosas tem se deparado com vários gargalos e agravada a falta de um mercado global para conectar a oferta e a demanda.

Além disso, restrições gerais como quarentena chegando a 14 dias para toda a tripulação e testes não padronizados globalmente, além de restrições de fronteira, tudo isso também vem agravando a entrega oportuna de suprimentos essenciais.

Uma tendência que não pode ser deixada de lado é do embarcador e, obviamente, do consumidor. A última milha ainda é um desafio. Entretanto, muitas empresas aéreas já visualizaram este nicho de mercado e estão incorporando em seu portfólio de serviços a

apanha na origem e a entrega no destino final. Outras estão criando parcerias. Outras ainda, seguindo modelos tradicionais.

O fato é que o público está minuciosamente exigente e cada vez mais tecnológico, além de possuir comportamentos que surpreendem o mercado, pois distancia por completo do que durante décadas foi o normal. A isso estamos chamando de novo normal.

Ao longo do tempo, uma quantidade significativa de eventos recentes mudou nossos hábitos, tanto na vida pessoal quanto profissional. Chegaram quase que tímida e sorrateiramente, e nem percebemos. Quando despertamos, nossos hábitos já tinham se moldado a uma nova situação: Machine Learnings, Smartphones, Streamings, internet, Inteligência Artificial, Fintechs, Banco Digitais, Uber, Airbnb, Spotify, Deezer, etc.

Muitas mudanças de comportamento da sociedade ocorreram e muito pouco nos apercebemos ou nos conscientizamos realmente dessa nova realidade.

O nosso normal em dezembro de 2019 e o de hoje, houve diferença? Nossa realidade atual é igual a como era antes?

Assim, alteramos nossos antigos padrões, sobretudo no que concerne àquilo que era trivial e agora somos impedidos de fazer.

Um sintoma interessante é a crescente disponibilidade de investidores estarem mais abertos a investimentos de riscos. Uma clara demonstração de adaptação a um novo normal. O mesmo irá ocorrer com o transporte aéreo. Adaptações que devem ser controladas e seguirem um padrão global.

Nada adianta, nesse caso, seguir as orientações de políticos de diferentes países, que até podem ter razão nas suas decisões, mas a chegada e saída de passageiros e cargas devem seguir um único protocolo.

Os protocolos globalizados podem exagerar nas exigências ou, até mesmo, tornar mais difícil a operação, seja por custo-benefício, seja por questões de infraestruturas locais, contudo um modelo único é fundamental.

3. CONCLUSÃO

Portanto, uma análise profunda e muito criteriosa para o transporte de carga aérea deve considerar:

- Apreciação da situação atual e futura esperada, visão de futuro das novas gerações; marco regulatório global (Sugestões para a IATA); padrões seguros e obrigatórios (Plano Estratégico);
- Controlar a cadeia completa de origem e até o destino da carga; investimentos e monetização; segurança (financeira e operacional); união de esforços entre as operadoras (Plano de Negócios).

Outras abordagens complementares são consequências dos itens acima e o momento que se efetivar o estudo acima, considerando a velocidade da tecnologia e informação, bem como as incertezas que ainda existem e podem perdurar, farão com que as



análises se tornem dinâmicas, ou seja, atualizadas a cada momento...Sim, um novo normal bem anormal.