



## **“OS REFLEXOS NO TRANSPORTE AÉREO – COVID-19”**

Nota técnica referente aos reflexos no transporte aéreo em virtude da pandemia pelo Covid-19.

**Brasília - DF**

**2021**



## **OS REFLEXOS NO TRANSPORTE AÉREO –COVID-19**

### **I. Introdução**

A movimentação internacional de passageiros aéreos em janeiro de 2021 teve queda de 72% na comparação com os níveis pré-pandemia de janeiro de 2019 e 6,6% em relação ao mês anterior (dezembro de 2020), esses valores são medidos em RPK (receita por passageiro por quilômetro), de acordo com os dados da Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA). O índice ano-após-ano superou o recorde negativo de queda, registrado em dezembro de 2020, que foi de 69,7%.

Considerando a movimentação de voos internacionais, a demanda de passageiros caiu 85,6% em janeiro de 2021 *versus* janeiro de 2019, em linha com o índice de dezembro de 2020, quando a queda foi de 85,3%.

No que diz respeito ao tráfego doméstico, levanto em consideração todos os países, a demanda total declinou 47,4% em relação ao nível pré-crise janeiro de 2019. De acordo com a IATA, em dezembro os índices apresentaram uma queda de 42,9%, essa fraqueza se deve a uma restrição das viagens doméstica na China no feriado de ano novo lunar neste que é um dos mercados mais fortes do planeta.

Segundo Alexandre de Juniac, CEO da IATA, analisa que o ano de 2021 que está começando, está pior do que 2020 e isso diz muito. “Mesmo que os programas de vacinação ganhem ritmo, novas variantes da covid-19 estão fazendo os governantes restringirem as viagens. As incertezas a respeito de quanto tempo essas restrições durarão também têm impacto em viagens futuras”, destaca ainda “...que as reservas para o verão no hemisfério norte estiveram 78% abaixo dos níveis registrados em fevereiro de 2019”.



Por outro lado, o transporte aéreo global de cargas teve crescimento de 4,4% em março, em relação ao mesmo mês de 2019. A oferta registrou queda de 11,7% em igual comparação. Com isso, o aproveitamento dos aviões para essa atividade registrou aumento de 9 pontos percentuais, chegando a 58,8%.

## **II. Aviação na América Latina**

A América Latina, em janeiro de 2021, foi a segunda região com menor volume de tráfego aéreo, atrás apenas da África, segundo dados da IATA. A líder em fluxo aéreo é Ásia-Pacífico, com 38,6% de participação global, seguida por Europa (23,7%), América do Norte (22,7%), Oriente Médio (7,4%), América Latina (5,7%) e África (1,9%).

De acordo com a IATA as companhias aéreas latinas amargaram uma queda de 78,5% na demanda em janeiro de 2021 em comparação com janeiro de 2019, em desempenho pior do que a queda de 76,2% ano-após-ano vista em dezembro de 2020.

Segundo CEO da IATA a oferta caiu 7,9% no primeiro mês deste ano em comparação com janeiro de 2019, e o fator ocupacional declinou 27,2 pontos percentuais, para 55,3%.

Apenas com maior disponibilização de testes e distribuição de vacinas a economia global poderá se recuperar plenamente, incluindo a indústria do turismo, na visão do CEO da IATA. "É fundamental que os governos construam e compartilhem seus planos de retomada com as referências que os guiarão. Isso vai permitir com que a indústria se prepare para recuperar sem atrasos desnecessários".

De acordo com os dados consolidados pela Associação Brasileira das Empresas Aéreas-ABEAR, no mercado internacional, no qual destaca a evolução mensal

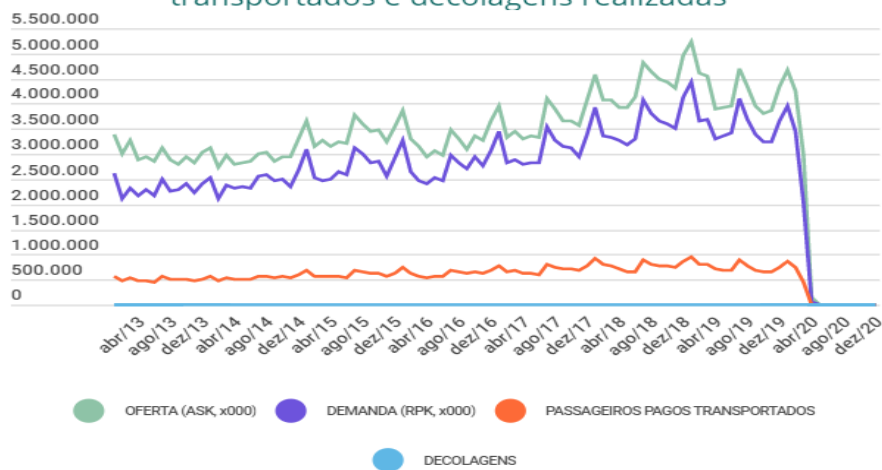


da oferta, demanda, passageiros transportados e decolagens realizadas, no ano de 2020, ilustrando que no mês de abril/2020 conforme gráfico abaixo a demanda despencou.

### Dados Consolidados do Mercado Internacional

Apenas as companhias brasileiras

Evolução - Totais mensais de oferta, demanda, passageiros transportados e decolagens realizadas



Fonte: Abear

### III. Mercado Doméstico no Brasil

De acordo com a Associação Internacional do Transporte Aéreo-IATA assenta o Brasil, Índia e Estados Unidos em um grupo de estabilidade no tráfego doméstico. Segundo a análise, o País caiu 31,4% em RPKs em relação a janeiro de 2019. "Embora o Brasil enfrente um aumento significativo em casos de covid-19 recentemente, as restrições de viagens permanecem relativamente frouxas", aponta o relatório.

Segundo a Associação Brasileira das Empresas Aéreas-ABEAR, a malha aérea doméstica, em abril, recuou para 35,7% da oferta de voos no início de março de 2020, antes das medidas de isolamento social e de fechamento de fronteiras. Atualmente, as empresas aéreas nacionais registram uma média de 858 partidas diárias, número



muito próximo ao que se verificava em setembro do ano passado, quando havia 864 decolagens por dia, ou 36% da oferta regular.

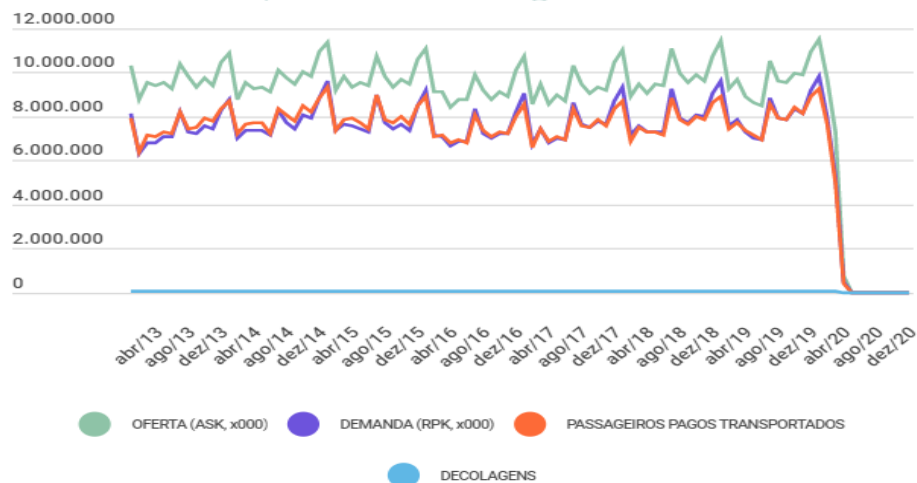
ABEAR ressalta ainda, que é o terceiro mês consecutivo de encolhimento da malha aérea doméstica, após as empresas aéreas terem registrado, desde maio de 2020, uma retomada gradual da operação, alcançando o pico de 1.798 decolagens diárias em janeiro, ou 75% da oferta diária de partidas em relação ao início de março de 2020.

O agravamento da pandemia já havia impactado a quantidade de voos em fevereiro, quando a média diária recuou para 1.469, o que equivale a 61,2% da malha aérea pré-crise. Em março, a oferta diária de voos domésticos teve novo recuo, com 1.177 decolagens, ou 49% da oferta regular de voos.

Abaixo gráfico ilustrativo de acordo com os dados consolidados pela Abear quanto ao mercado doméstico, no que tange a evolução mensal de oferta, demanda, passageiros transportados e decolagens realizadas.

### Dados consolidados do Mercado Domestico

Evolução - Totais mensais de oferta, demanda, passageiros transportados e decolagens realizadas



Fonte: Abear



Contudo, de acordo com a Associação Brasileira das Empresas Aéreas-ABEAR, a malha aérea doméstica, em maio, registrou sinais de leve retomada, com média de 1.046 partidas por dia, ou o equivalente a 43,4% da oferta de voos na primeira semana de março de 2020, antes das medidas de isolamento social e fechamento de fronteiras por causa do novo coronavírus.

Esse resultado de acordo com a Abear, mostra uma desaceleração da queda registrada em abril, quando foram operadas 854 decolagens diárias, ou 35,6% da oferta regular. O crescimento é de 7,8 pontos percentuais.

Segundo Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), “Esse resultado mostra o reflexo positivo da vacinação para a leve recuperação da demanda por viagens aéreas domésticas na comparação de maio com abril. É importante lembrar, porém, que o severo impacto da pandemia na aviação ainda faz com que seja necessária a manutenção de medidas emergenciais para que possamos retomar a operação aérea de forma sustentável ao longo do tempo”, afirma o presidente.

De acordo com os dados da Abear, a partir de maio de 2020, as empresas aéreas nacionais começaram a registrar uma retomada gradual da operação, alcançando o pico de 1.798 decolagens diárias em janeiro de 2021, ou 75% da oferta diária de partidas em relação ao início de março de 2020. O agravamento da pandemia impactou a quantidade de voos em fevereiro, quando a média diária recuou para 1.469, o que equivale a 61,2% da malha aérea pré-crise. Em março, a oferta diária de voos domésticos teve novo recuo, com 1.177 decolagens, ou 49% da oferta regular de voos.

#### **IV. Combustível na aviação**

Outro tema de grande relevância para o setor é o futuro dos combustíveis de aviação no Brasil, que foi tema de um seminário virtual promovido em abril de 2021, pela Agência Nacional do Petróleo (ANP). A utilização do querosene de aviação (QAV)



tipo JET A com o objetivo de reduzir custos do setor, a importância da redução de emissões de CO<sub>2</sub>, por meio do desenvolvimento e produção do bioquerosene renovável, a integração de toda a cadeia da aviação e a adoção de padrões internacionais de qualidade e regulação foram os principais tópicos abordados no encontro<sup>1</sup>.

De acordo com Carlos Orlando E. da Silva, superintendente de biocombustíveis e qualidade de produtos da ANP, “a participação valiosa e importantíssima de todos os segmentos envolvidos, estamos com uma minuta praticamente pronta para ser levada à diretoria da ANP para possível aprovação do uso de JET A (revisão da Resolução 778 da ANP).

Essa medida de acordo com o superintendente, vem em boa hora na tentativa de se buscar maiores fontes de suprimento, tendo como resultado final uma possível redução de custos do operador aéreo”, afirmou que o JET A são alguns centavos de dólar mais barato que o querosene de aviação em uso no país (JET A1), mas que em um eventual consumo em grande escala a economia anual poderia alcançar bilhões de reais.

Pedro Scorza, assessor de Projetos Ambientais da GOL<sup>2</sup>, destaca que; “os pilares que indústria vê como relevantes para controlar emissões são: entender a previsão de crescimento do tráfego após a pandemia, já que que antes havia padrão de comportamento e mudaram as referências de crescimento de mercado e desafios para neutralização do aumento de emissões, especialmente no período do CORSIA<sup>3</sup> entre 2020 e 2035”.

---

<sup>1</sup> <https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/abear-iata-e-alta-debatem-futuro-dos-combustiveis-da-aviacao-em-seminario-da-anp/>

<sup>2</sup> Representante da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, na sigla em inglês) e da Associação Latinoamericana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA) no seminário da ANP, destacou que o QAV sempre teve papel relevante para as empresas aéreas, já que responde por quase 30% dos custos totais.

<sup>3</sup> Inglês Sistema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional.



Scorza, salienta ainda, que o desenvolvimento tecnológico com aeronave novas, sendo que as companhias nacionais sempre renovam suas frotas, e combustíveis sustentáveis, fundamentais para a redução de emissões. Precisamos dialogar para uma transição justa e compatível para evitar distorções e impactos negativos no setor, além de esforços em operação e infraestrutura, melhores práticas internacionais, estrutura aérea e terrestre otimizadas”.

Por fim, cabe destacar que o setor de transporte aéreo tem sido um dos segmentos mais penalizados pela pandemia do Covid -19, teve uma leve melhora entre a primeira e segunda onda da Covid no Brasil e hoje (maio/2021) o setor volta a dar sinais de melhora.





## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

[https://www.panrotas.com.br/aviacao/pesquisas-e-estatisticas/2021/03/trafego-aereo-internacional-cai-ainda-mais-em-janeiro-de-2021\\_179987.html](https://www.panrotas.com.br/aviacao/pesquisas-e-estatisticas/2021/03/trafego-aereo-internacional-cai-ainda-mais-em-janeiro-de-2021_179987.html)

<https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/abear-iata-e-alta-debatem-futuro-dos-combustiveis-da-aviacao-em-seminario-da-anp/>

<https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/>