

19/09/2024 11:02:41 - AE NEWS

ATT: ENTREVISTA/ALTA/BOTELHO: BRASIL PRECISA INCORPORAR INCENTIVOS CASO QUEIRA AÉREAS FORTALECIDAS

Att. Srs. Assinantes,

A nota publicada às 09h31 continha um incorreção. O executivo cita avanços desde a criação da Anac, e não da ANTT, como constou. Segue versão corrigida:

Por Luiz Araújo

Brasília, 19/09/2024 - O ambiente brasileiro se mantém hostil para as operações da aviação comercial, mas está mais próximo do ponto de inflexão. Essa é a tônica da avaliação do diretor executivo e CEO da Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (Alta), José Ricardo Botelho. Ao **Broadcast**, ele avalia que o País reduziu, nas últimas duas décadas, as demandas necessárias para o setor, mas que restam definições de aspectos jurídicos, fiscais e sobre o combustível.

Segundo o executivo, as aéreas brasileiras estão em diálogo com o governo para mostrar que há espaço a incentivos e que, se forem implementados, irão retornar como benefícios à população. "Me retire mais custo que eu vou transportar mais pessoas", diz. Ao comparar os cenários de anos recentes e o atual, Botelho afirma que vê uma crescente na tomada de consciência de gestores públicos sobre a importância de encarar o setor como estratégico para o crescimento econômico.

O CEO diz que há duas demandas sobre aspectos jurídicos que já contam com saídas claras: o excesso de judicialização e a definição sobre cobrança pelo transporte de bagagens. Para a judicialização, aponta que já há lei que, a partir de entendimentos dentro do Judiciário, pode ser usada para reduzir o número de processos contra as companhias. Já a cobrança por bagagens necessita de análise parada no Congresso desde 2022.

As duas demandas jurídicas formam o principal argumento das empresas aéreas *low cost* para ainda não terem iniciado suas operações no País. Contudo, o representante da Alta destaca que o cenário para o setor só será diferente do atual quando as demais demandas também estiverem em discussão, o que inclui os incentivos fiscais e uma política sobre o querosene de aviação (QAV).

Para Botelho, o histórico de crises financeiras das atuais e das companhias que já operaram no mercado doméstico brasileiro não deve ter peso negativo para a entrada de novos players, desde que, ressalta, o cenário passe a contar com a solução para os gargalos atuais. Confira os principais trechos da entrevista:

Broadcast: Seguimos observando dificuldades entre as companhias mesmo com recuperação do número de clientes e, em uma linha histórica mais longa, mesmo com a abertura do mercado. Como vê esse quadro?

José Ricardo Botelho: Os grandes mercados para o Brasil estiveram fechados durante a pandemia. A indústria veio se recuperando gradualmente. Embora o País tenha retomado parte do crescimento, ainda não recuperou a conectividade interna como antes. Outros fatores passaram a pesar ainda mais, como o preço do combustível, que atualmente representa 40% dos custos das companhias brasileiras. Desde 2006, com a criação da Anac, tivemos avanços. Passamos de 33 milhões para 100 milhões de passageiros, em um País com 210 milhões de habitantes. Apesar disso, esses 100 milhões de passageiros representam apenas 15 milhões de CPFs, o que mostra que há espaço. O desafio é criar um ambiente de mercado mais maduro. As companhias têm buscado mostrar ao Estado que a aviação deve ser tratada como um modal estratégico, independente do governo.

19/Set/2024 11:07

Broadcast: A questão sobre incentivos tributários está em discussão? O que pode ser feito?

Botelho: O que eu posso dizer sobre a questão tributária, porque ainda está muito em curso, é de que o fato do setor poder sentar, dialogar, mostrar, já é um avanço tremendo. No mais, são questões de Estado, de decisões do Estado brasileiro. Quanto mais custo eu tiver, mais a sociedade vai ter que pagar por isso. E nós temos espaço para ter uma política específica para encontrar essa questão. Estamos trabalhando nas propostas. Estamos mostrando os números nas áreas específicas. Não é uma busca por benefício para as companhias. Isso é um benefício para a sociedade. O que precisa ser analisado é ter consciência que é uma atividade de Estado, que não é luxo em um país continental que precisa transportar milhões de pessoas. O setor aéreo é famoso por transferir para o passageiro os benefícios. Basta você ver que, se nós tínhamos 33 milhões voando e hoje temos 100 milhões, não é porque a passagem está absurdamente cara. É porque ela está muito mais razoável. Agora, pode ficar melhor? Pode. Me retire mais custo que eu vou transportar mais pessoas. Precisa chegar a um bom termo e ter consciência de que, na verdade, isso precisa ser uma análise de Estado em benefício da população. É importante entender que a aviação é um sistema. A tributação ajuda? Judicialização ajuda? Combustível? MUITÍSSIMO. Mas isoladamente não resolvem.

Broadcast: Além do combustível e de possível incentivo fiscal, quais são as perspectivas para as outras demandas?

Botelho: Temos ainda fatores de instabilidade jurídica. O problema da judicialização, embora não seja causado pelo Judiciário, depende dele para solução, já que há uma legislação específica sobre o tema que não está sendo aplicada. Além disso, a questão da bagagem, ainda em discussão no Congresso, gera insegurança no mercado. Muitas empresas, especialmente internacionais, hesitam em investir no Brasil devido ao risco de mudanças que possam inviabilizar seus modelos de negócio. Se conseguirmos isso, nós chegaríamos a um amadurecimento do mercado que iria beneficiar o setor. E quando eu falo setor, isso vai beneficiar as companhias aéreas brasileiras que iriam operar com mais segurança, com mais tranquilidade, com mais previsibilidade e demonstrariam a atratividade e as internacionais que tiverem interesse fariam seus estudos para entrar.

Broadcast: Os processos judiciais representam apenas 2% da composição de custos das companhias, segundo os dados da Anac. Há de fato potencial de que a solução disso atraia novas companhias?

Botelho: Matematicamente a judicialização representa 2% dos custos, mas existe a perspectiva da instabilidade, da ameaça, que projeta um risco e, portanto, uma perspectiva de custo também maior. Pergunte aos CEOs das internacionais que têm interesse no Brasil. Todos eles citam que não operam pela instabilidade. Não é apenas o número daquilo que já existe, é o por vir que está gerando no mercado como um todo, essa insegurança no ambiente regulatório.

Broadcast: Há risco de que, mesmo atendendo a essas demandas, o País siga sendo visto como arriscado para novos players em razão do histórico de dificuldades financeiras das companhias?

Botelho: Quando você vai operar, isso em qualquer setor, pode até ver a situação do outro para pensar o que faria diferente. Mas não existe uma falha de mercado. O mercado é livre e alguém vai entrar. Essa é a dinâmica. Na Colômbia, por exemplo, tinham a Ultra e a Viva que, por alguma razão, quebraram. E o espaço foi tomado. É um mercado muito competitivo. Se há demanda, alguém vai encontrar. Quando você tirar as atuais amarras, a decisão de mercado vai deixar de ser internacional como é hoje para ser uma análise nacional. Para voar no mercado doméstico ela vai questionar: tem atratividade? É uma decisão de mercado. Quais as possibilidades? É uma decisão de mercado. Quais os acordos que serão feitos nesse mercado?

Contato: luiz.araujo@estadao.com

