

Setor de transporte ainda opera com volume de serviços abaixo do nível pré-recessão

O atual contexto da economia brasileira é de crescimento, porém as taxas não foram suficientes para recuperar as perdas acumuladas no período prolongado de recessão e devolver o nível de atividade ao patamar anterior ao ciclo de retração econômica. De acordo com a datação oficial do Comitê de Datação de Ciclos Econômicos (CODACE), a recessão durou 11 trimestres: do segundo trimestre de 2014 ao quarto de 2016.

De fato, o PIB brasileiro encerrou 2018 com crescimento de 1,1%. Com isso, ficou 5,1% abaixo do seu patamar pré-recessão, isto é, do patamar registrado no primeiro trimestre de 2014. Já o PIB do transporte cresceu 2,2% em 2018, ficando 6,0% abaixo do nível registrado no trimestre pré-recessão. Esse contexto de baixo dinamismo impacta diretamente a demanda por serviços de transporte no país.

O volume de serviços da Pesquisa Mensal de Serviços (PMS), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), é um indicador que se aproxima do volume de demanda pelos serviços ofertados na economia, pois é calculado a partir da receita nominal corrente das empresas corrigida pela inflação.

Considerando esse conceito relacionado ao indicador, é importante observar que, depois de contrair 6,1% em 2015 e 7,6% em 2016, o volume de demanda por serviços de transporte na economia brasileira cresceu 2,3% em 2017 e 1,2% em 2018.

O desempenho trimestral, em comparação com o trimestre imediatamente anterior, aponta que as taxas de crescimento do volume de demanda por serviços de transporte oscilaram em torno da taxa média de 0,5% ao longo do período de recuperação econômica, isto é, no período a partir do primeiro trimestre de 2017 (Gráfico 1).

Essa taxa média de crescimento, de **0,5%**, só não foi menor por causa do desempenho particularmente favorável do volume de serviços de transporte demandados no primeiro trimestre de 2017, quando ocorreu a maior parte dos efeitos expansionistas da supersafra¹, e no terceiro trimestre de 2018, quando houve uma fonte de expansão na economia brasileira, relacionada à retomada de atividades que haviam sido represadas durante a paralisação dos caminhoneiros, em maio de 2018.

Gráfico 1 - Taxa de crescimento do volume de serviços do setor de transporte - trimestre contra trimestre imediatamente anterior

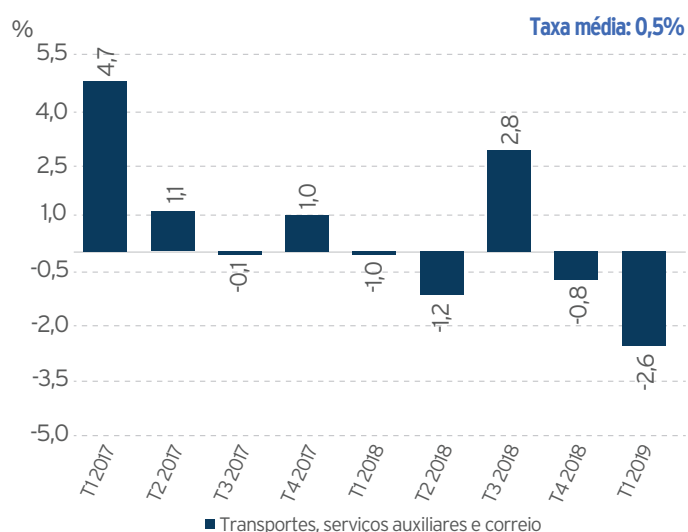
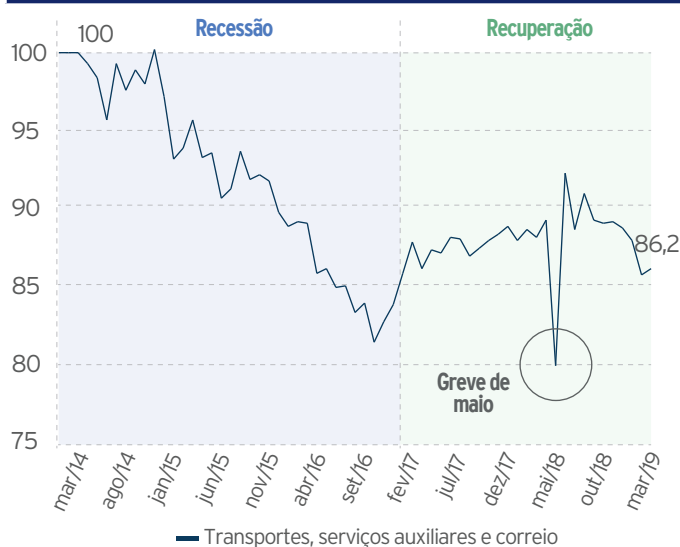


Gráfico 2 - Volume de serviços do setor de transporte - índice com ajuste sazonal



Fonte: Elaboração CNT com dados da Pesquisa Mensal de Serviços (PMS), do IBGE.
* A marcação dos períodos de recessão e recuperação tem por base a datação oficial do CODACE.

PIB do primeiro trimestre de 2019

O desempenho do PIB brasileiro e do PIB do transporte no primeiro trimestre de 2019, divulgado pelo IBGE no dia 30 de maio, confirma a conjuntura de baixo crescimento no país. De janeiro a março de 2019, o Brasil cresceu 0,5%, na comparação com igual trimestre de 2018, enquanto o transporte cresceu 0,2%. Com esses resultados, a expectativa é que o crescimento, em 2019, fique em torno de 1,0%, repetindo o desempenho, já pouco vigoroso, de 2017 e de 2018.

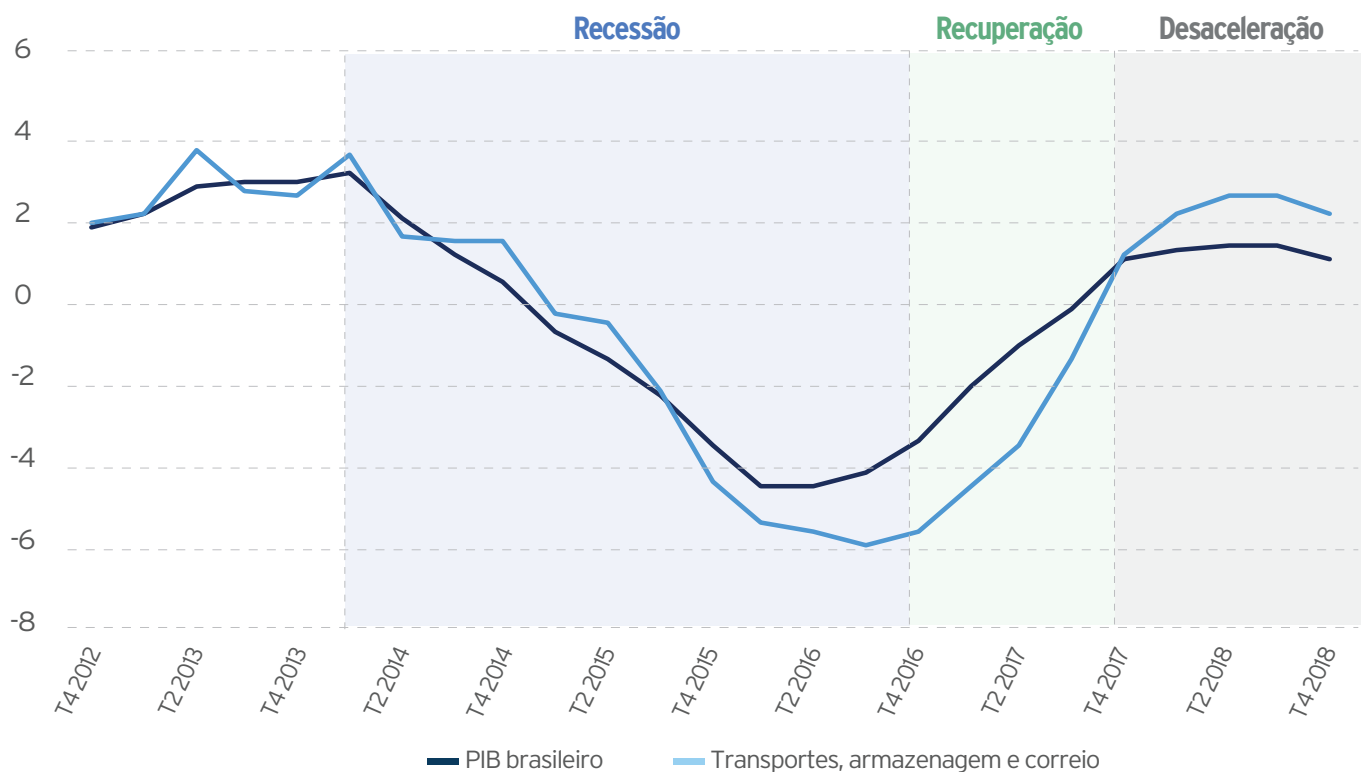
Sem estímulo à demanda, crescimento permanecerá baixo e errático

Para posicionar o Brasil em uma trajetória de recuperação mais célere e duradoura, o que é fundamental para recompor o volume de demanda por serviços de transporte no país, é necessário atentar-se para as origens do ciclo de desaceleração em curso, que vão muito além dos eventos transitórios que ocorreram entre maio e outubro de 2018.

A desaceleração, iniciada já nos primeiros meses de 2018 e acentuada a partir do segundo semestre do ano passado (Gráfico 3), resulta, em alguma medida, da alta ociosidade dos fatores como máquinas, equipamentos, instalações das empresas² e da força de trabalho³, bem como da restrição fiscal do Estado aos aportes públicos, que travam o investimento e o consumo das famílias e impedem a reativação da demanda por bens e serviços.

Portanto, sem uma política mais estruturada de estímulo à demanda, a economia brasileira permanecerá registrando taxas de crescimento baixas e que não se sustentam ao longo do tempo.

Gráfico 3 - Taxa de crescimento da economia brasileira - PIB brasileiro e PIB do transporte - variação % acumulada em 12 meses



Fonte: Elaboração CNT com dados das Contas Nacionais Trimestrais do IBGE.

* A marcação dos períodos de recessão e recuperação tem por base a datação oficial do CODACE.

Modal rodoviário ainda enfrenta dificuldades relacionadas à baixa demanda

O modal rodoviário desempenha um papel importante em qualquer sistema logístico, por causa de suas vantagens relacionadas à flexibilidade das rotas e à maior acessibilidade ao destino final de mercadorias e passageiros, o que permite a oferta do serviço de transporte porta a porta.

No Brasil, o papel do modal rodoviário é particularmente expressivo em razão de sua ampla participação no sistema logístico nacional. De acordo com a Pesquisa Anual de Serviços (PAS), do IBGE, o transporte rodoviário respondeu, na média de 2007 a 2016⁴, por 48,9% do valor adicionado⁵ pelo setor de transporte, serviços auxiliares aos transportes e correio à produção total da economia brasileira, sendo 19,6% relativos ao transporte rodoviário de passageiros e 29,3% ao rodoviário de cargas.

O segmento de passageiros atua na locomoção de pessoas não só para fins de lazer mas também no trajeto de casa ao trabalho, sendo o seu desempenho influenciado pelos resultados do mercado de trabalho. De acordo com dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua Mensal (PNADCM), do IBGE, foram 91,86 milhões de pessoas ocupadas no país no trimestre de janeiro a março de 2019, enquanto a taxa de desemprego⁶ foi de 12,7% no mesmo período.

Esses dados mostram que ainda há espaço considerável para melhorar a situação do mercado de trabalho e, assim, aumentar a demanda por transporte urbano de passageiros por ônibus no mercado brasileiro.

O segmento de cargas, por sua vez, tem um comportamento aderente ao desempenho da economia brasileira, pois atua em todos os seus componentes de demanda, distribuindo bens finais ao consumo das famílias, transportando bens de produção para efetivar investimentos, escoando exportações e distribuindo importações.

Nesse sentido, o índice de fluxo de veículos pesados da Associação Brasileira de Concessionários de Rodovias (ABCR) apontou uma alta modesta em 2018, de 1,3%. No acumulado de janeiro a março de 2019, o índice registrou alta de 2,7% na comparação com igual período do ano anterior.

Com esse desempenho, após dois anos e três meses de recuperação econômica no Brasil, o fluxo de veículos pesados ainda está 8,8% abaixo do patamar pré-recessão, registrado em março de 2014. Para ilustrar, no estado de São Paulo, o fluxo de veículos pesados se encontra 7,5% abaixo do patamar pré-recessão; e, no Rio, esse fluxo ainda é 18,8% menor do que o registrado no mês imediatamente anterior à recessão (Gráfico 5).

Portanto, o comportamento do índice de fluxo de veículos pesados mostra uma situação semelhante à da economia brasileira, com taxas de crescimento que não foram suficientes para recompor as perdas do período prolongado de recessão e para devolver os níveis de operação ao patamar registrado no período pré-recessão.

Corroborando essa análise, a Pesquisa CNT Perfil dos Caminhoneiros 2019 apurou que, para 62,9% dos profissionais autônomos e empregados da frota entrevistados, houve diminuição na demanda pelo transporte rodoviário de cargas em 2018 e 62,1% destes avaliaram que o principal motivo foi a crise econômica nacional.

Gráfico 4 - Taxa de crescimento do fluxo de veículos pesados pelo índice ABCR - mês contra igual mês do ano anterior

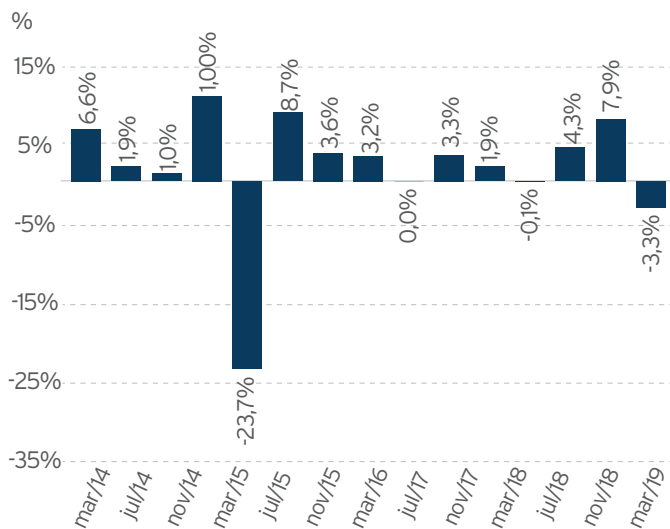


Gráfico 5 - Índice ABCR de fluxo de veículos pesados - Brasil e estados selecionados



Fonte: Elaboração CNT com dados da ABCR.

* A marcação dos períodos de recessão e recuperação tem por base a datação oficial do CODACE.

Desativação de minas da Vale é fator de incerteza para a operação ferroviária brasileira em 2019

O modal ferroviário também pode desempenhar um papel importante para a eficiência de um sistema logístico, principalmente em países de grandes dimensões, como o Brasil, em razão de vantagens relacionadas à grande capacidade de carregamento, menor custo operacional por unidade de carga transportada a média e longa distâncias e maior nível de segurança, que se traduz em menor ocorrência de acidentes e avarias.

No entanto, as potencialidades do transporte ferroviário nem sempre são exploradas adequadamente. No Brasil, a densidade ferroviária é de apenas 3,6 km/1.000 km², inferior à de países de dimensão semelhante, como os Estados Unidos (29,9 km/1.000 km²) e a China (12,9 km/1.000 km²), ou de países vizinhos, como a Argentina (13,3 km/1.000 km²) e o Chile (9,6 km/1.000 km²).

Ademais, o desempenho do modal ferroviário no Brasil é, fundamentalmente, influenciado pelo escoamento de minério de ferro, que respondeu por 77,5% do total de toneladas úteis (TU) transportadas em 2018 e por 74,6% da produção ferroviária em toneladas úteis por quilômetro (TKU) no mesmo ano. Há, portanto, espaço para diversificar a carga transportada por ferrovias no país.

Nesse contexto, o modal ferroviário passou pela recessão de 2014-2016 com relativa estabilidade das taxas de crescimento do volume de carga transportada, mantendo-se nessa trajetória relativamente estável nos anos de 2017 e 2018 (Gráficos 6 e 7).

Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) mostram que, em 2018, a produção ferroviária brasileira total cresceu **5,8%** em TU e 8,5% em TKU na comparação com 2017. O total transportado em 2018 foi de **569,9 milhões** de TU e o total produzido, de 407,3 bilhões de TKU. No mesmo comparativo, o transporte de minério de ferro cresceu 6,0% em TU e 9,1% em TKU. O total transportado em 2018 foi de 441,4 milhões de TU e o total produzido, de 303,7 bilhões de TKU.

Complementarmente, o desempenho do modal ferroviário em 2018 foi impulsionado pela alta expressiva do transporte de mercadorias por contêiner, que registrou crescimento de 17,7% em TU e de 28,2% em TKU na comparação com 2017. Esse aumento sugere uma reorganização das empresas no que diz respeito ao escoamento de seus produtos, provavelmente em virtude do contexto de incerteza relacionado à paralisação dos caminhoneiros e à indefinição regulatória do rodoviário, sobretudo no âmbito das discussões quanto ao piso de preços mínimos do frete.

Já no acumulado de janeiro a março de 2019, o desempenho ferroviário brasileiro total apresentou queda de **3,0%** em TU e de 1,5% em TKU na comparação com igual período do ano anterior, correspondendo a **118,8 milhões** de TU transportadas ou 85,1 bilhões de TKU produzidas no trimestre. No mesmo comparativo, o desempenho do transporte de minério de ferro registrou queda de 7,3% em TU e de 7,0% em TKU, resultando em 87,9 milhões de TU transportadas ou 60,3 bilhões de TKU produzidas no trimestre.

Gráfico 6 - Taxa de crescimento do volume transportado por ferrovias em TU - Brasil variação contra igual período do ano anterior

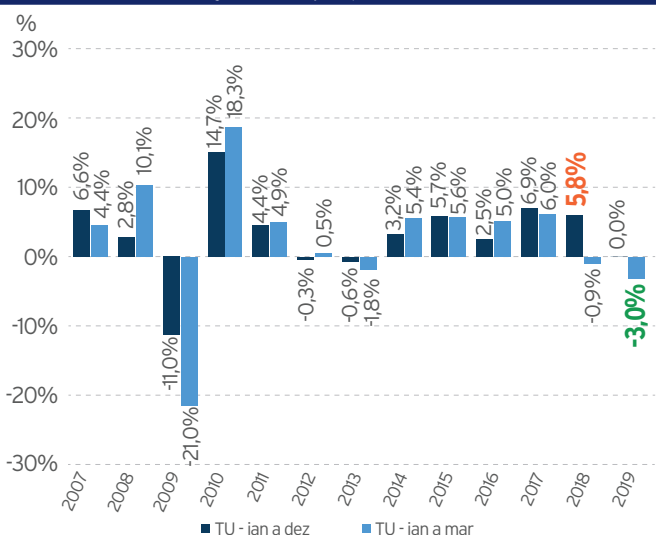
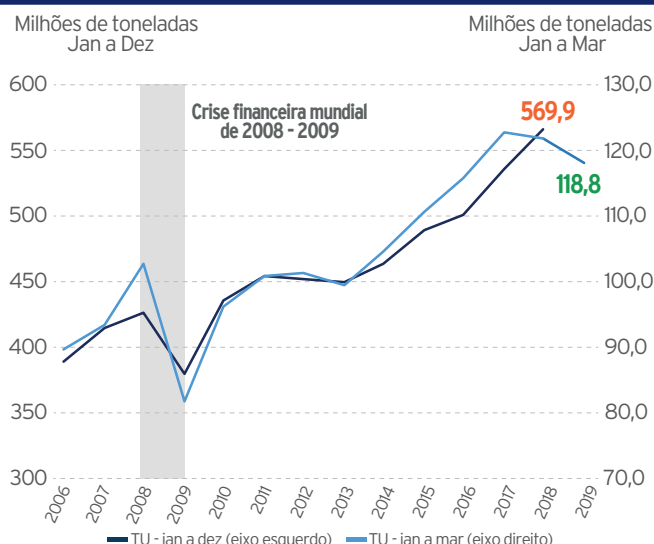


Gráfico 7 - Volume de carga transportada por ferrovias - Brasil - em milhões de TU



Fonte: Elaboração CNT com dados do SAFF/ANTT

A queda é a maior da série histórica para o período de janeiro a março desde o ano de 2009, quando as exportações brasileiras em geral e as de minério de ferro em particular foram impactadas pela crise financeira internacional de 2008-2009.

Dada a magnitude da queda registrada no primeiro trimestre de 2019, é provável que ela reflita, em alguma medida, os efeitos da tragédia de Brumadinho, ocorrida em 25 de janeiro de 2019 em Minas Gerais, quando o rompimento de barragem da Vale desencadeou a interrupção da extração de minério de ferro em minas da região, impactando o escoamento do produto, principalmente envolvendo a Malha Regional Sudeste (MRS) e a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).

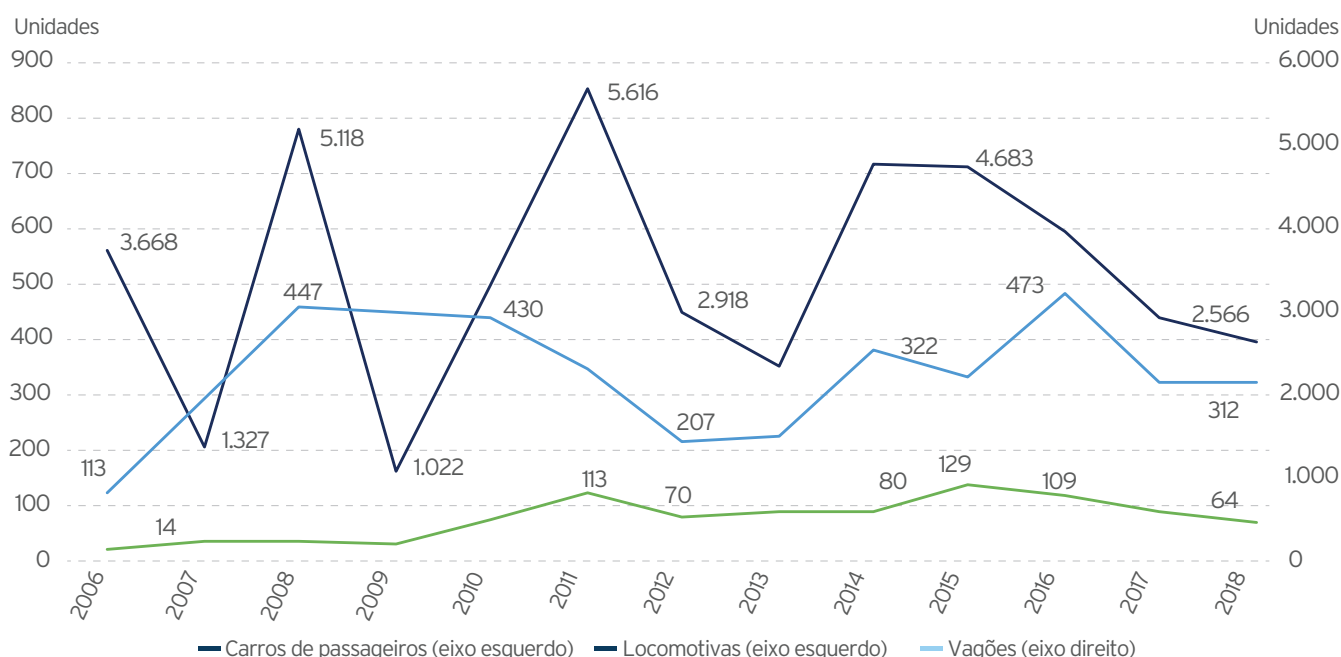
Inserido nessa conjuntura, o desempenho da MRS no acumulado de janeiro a março de 2019 foi de queda de 3,0% em termos de TU e de 4,8% em termos de TKU. Já na EFVM, a retração foi de 9,3% em TU e de 10,2% em TKU. Esse quadro se faz sentir na produção ferroviária total brasileira, porque a MRS e a EFVM representaram, respectivamente, 21,7% e 27,8% do total de TU transportadas no período em que está disponível a série histórica, de janeiro de 2006 a março de 2019.

Hoje, a Vale tem um plano de ação para fazer o descomissionamento de dez barragens, o que envolve a paralisação de minas em sítios próximos àqueles locais. Isso tende a impactar negativamente a extração de minério de ferro pela Vale e, portanto, o transporte dessa mercadoria.

Por meio de sua demanda por material rodante ferroviário, tais como carros de passageiros, locomotivas e vagões, os segmentos de transporte ferroviário de cargas e de passageiros têm um potencial de contribuição relevante para a propagação do crescimento na economia brasileira. Contudo, dados da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER) mostram que os segmentos fornecedores de máquinas e equipamentos ao transporte ferroviário ainda operam em níveis fracos de produção.

A produção de locomotivas da indústria brasileira em 2018 foi 21,0% menor que a de 2017. O indicador já havia registrado queda de 25,7% em 2017 e de 15,5% em 2016, na comparação com o ano anterior. Já a produção de vagões caiu 10,8% em 2018 em relação a 2017, após diminuição de 26,3% em 2017, de 16,7% em 2016 e de 0,4% em 2015, também no comparativo com o ano anterior. Por fim, a produção de carros de passageiros ficou estagnada⁷ em 2018, na comparação com 2017, após contrair 34,0% em 2017 em relação a 2016 (Gráfico 8).

Gráfico 8 - Produção de material rodante (indústria brasileira) em unidades - 2006 a 2018



Fonte: Elaboração CNT com dados da ABIFER

Volume transportado por contêiner na cabotagem registra alta mais expressiva em 2018

O modal aquaviário apresenta a maior capacidade de carregamento entre os demais, além de uma vida útil mais longa da infraestrutura, equipamentos e veículos, do menor custo operacional por unidade de carga transportada a longa distância, menor ocorrência de acidentes e avarias e índices inferiores de emissão de poluentes e de impacto ambiental.

Em um país com as características geográficas do Brasil, com grande dimensão territorial, extensa faixa litorânea e rios favoráveis à navegação, não explorar essas vantagens em sua máxima potencialidade significa optar pela menor eficiência logística.

É o que acontece hoje em nosso país. De acordo com dados da Agência Nacional do Transporte Aquaviário (ANTAQ), a navegação de longo curso respondeu, na média de 2010 a 2018, por 75,6% do volume total transportado no modal. No mesmo período, a cabotagem respondeu, em média, por 15,3%; e a navegação interior, por 9,0% do volume total transportado.

Isso significa, por um lado, que o desempenho do transporte aquaviário como um todo é fortemente influenciado pela navegação de longo curso. Por outro lado, indica que há um amplo espaço para elevar a utilização das modalidades de cabotagem e navegação interior, em prol da maior eficiência logística no país.

Os dados de movimentação de cargas nos portos brasileiros corroboram o papel determinante da navegação de longo curso para o desempenho do modal, uma vez que as cargas movimentadas se concentram, basicamente, em grupos de mercadorias direcionadas para a exportação.

No volume total da movimentação portuária brasileira de cargas de 2010 a 2018, o minério de ferro respondeu por 40,6%; enquanto combustíveis, por 23,4%; contêineres, por 9,9%; e cereais, frutos e sementes, por 9,8%⁸. Considerando a participação, não desprezível, de produtos agrícolas na movimentação portuária brasileira, é interessante observar que as oscilações no desempenho do transporte aquaviário acompanham, ao menos em parte, o desempenho das safras brasileiras.

Segundo dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), as safras de 2013/2014, 2015/2016 e 2017/2018 variaram, respectivamente, 2,6%, -10,2% e -4,1%, explicando parte da trajetória cadente do segmento aquaviário nos períodos coincidentes. Já as safras de 2014/2015 e 2016/2017 cresceram, respectivamente, 7,3% e 27,4% - esta última, em razão da supersafra - explicando, também, parte da trajetória ascendente do aquaviário nos períodos coincidentes.

Quanto ao desempenho por tipo de navegação, a navegação de longo curso teve um incremento de **2,4%** no volume transportado em 2018 em relação a 2017. O total transportado em 2018 foi de **823,9 milhões** de toneladas. No acumulado de janeiro a fevereiro de 2019, foram **116,5 milhões** de toneladas transportadas (Tabela 1).

Pontos de alerta para esse segmento do transporte aquaviário, que é fortemente impactado pelo desempenho do comércio internacional, são a desaceleração da economia mundial e a incerteza acerca da disputa geopolítica entre EUA e China, cuja dimensão mais visível é o prolongamento da guerra comercial entre aqueles países.

Já a navegação interior apresentou uma retração de **0,3%**, em 2018, na comparação com 2017, resultando em um volume transportado de **101,4 milhões** de toneladas, conforme consta na Tabela 1. No acumulado de janeiro a fevereiro de 2019, o aumento foi de **2,9%**. O total transportado no bimestre foi de **14,6 milhões** de toneladas.

O transporte de cabotagem, por seu turno, cresceu **4,1%** em 2018, chegando a **162,9 milhões** de toneladas transportadas.

Esse crescimento foi resultante da expansão de 3,9% do volume transportado de combustíveis, responsável por 75,9% do total transportado por cabotagem nos últimos nove anos (2010 a 2018). Além disso, foi influenciado pela alta de 13,6% do volume transportado por contêineres, cuja participação no transporte de cabotagem foi de 6,2% no total transportado nos últimos nove anos (2010 a 2018).

Minérios, escórias e cinzas, que representaram 11,0% do total transportado por cabotagem na mesma métrica, registraram queda de 11,8%, porém o resultado só do transporte de minério de ferro foi um crescimento de 7,4%.

Já no acumulado de janeiro a fevereiro de 2019, o volume de cargas transportadas por cabotagem aumentou **1,8%** na comparação com igual período do ano anterior. O total transportado no bimestre foi de **25,8 milhões** de toneladas (Tabela 1).

Tabela 1 - Volume transportado no modal aquaviário por tipo de navegação - Brasil - em milhões de toneladas

Tipo de navegação	2017	2018	Var. % (2018/17)	1º bi 2017	1º bi 2018	1º bi 2019	Var. % (1º bi 2019/18)
Longo Curso	804,7	823,9	2,4%	117,5	115,6	116,5	0,8%
Cabotagem	156,6	162,9	4,1%	25,9	25,4	25,8	1,8%
Interior	101,8	101,4	-0,3%	13,6	14,2	14,6	2,9%
Total	1.063,1	1.088,4	2,4%	157,1	155,2	156,9	1,2%

Fonte: Elaboração CNT com dados da ANTAQ.

O crescimento do volume transportado por contêiner na cabotagem em 2018 pode denotar, ao menos em parte, uma pequena migração de modais após a paralisação dos caminhoneiros e a incerteza institucional em torno da precificação de combustíveis, da regulamentação do rodoviário de cargas e do tabelamento do preço do frete.

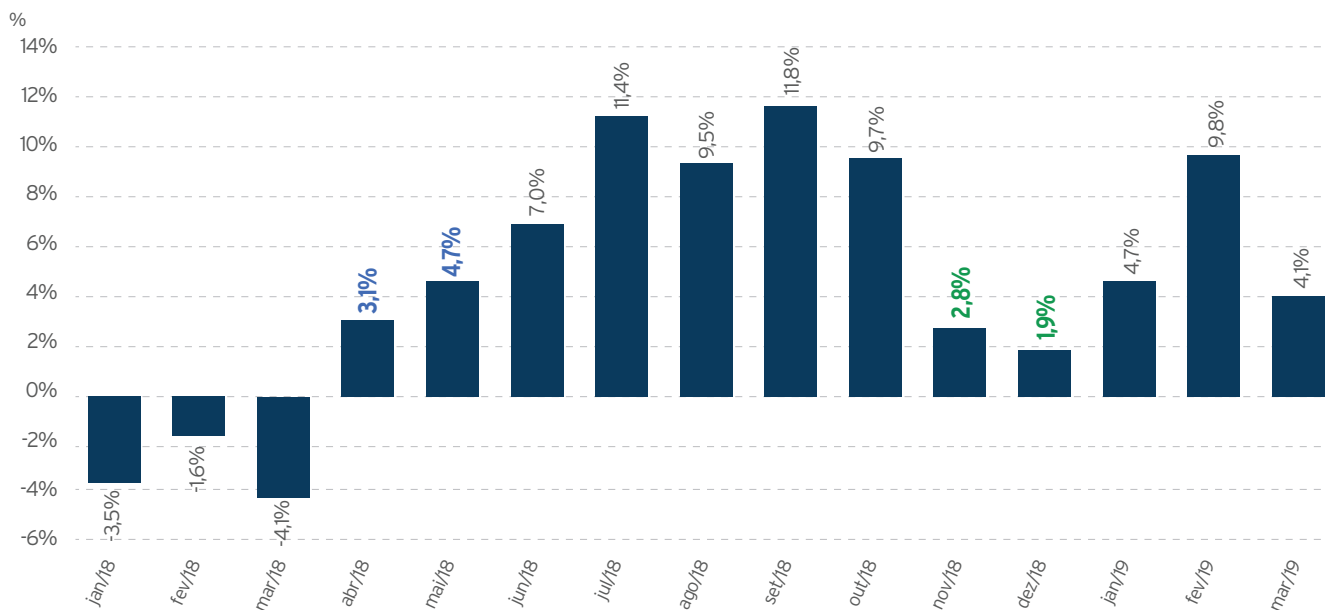
De fato, no primeiro semestre de 2018, o volume transportado por contêiner na cabotagem registrou aumento de 6,8% na comparação com igual semestre do ano anterior. Esse desempenho resulta da operação normal da navegação de cabotagem, ainda sem o efeito do choque da paralisação, uma vez que ela ocorreu ao final do penúltimo mês do semestre e que as empresas necessitaram de um prazo mínimo para fazer ajustes e adaptações em termos de soluções logísticas alternativas e para mitigar novos riscos relacionados à dependência do rodoviário.

Contudo, no segundo semestre, passado o período necessário para que as empresas começassem a buscar e testar as adaptações pertinentes, houve alta maior na comparação com igual semestre do ano anterior, chegando a 19,4%.

Do ponto de vista da carga geral, que inclui mercadorias como madeira, carvão, ferro, aço, sal, partes e acessórios de máquinas, entre outros, os indícios de uma pequena migração de modais são mais esclarecedores. No acumulado de 2018, a carga geral transportada por cabotagem expandiu 25,8%. No primeiro semestre do ano, o crescimento foi de 14,3%; e, no segundo semestre, foi de 38,2%. Portanto, houve um crescimento mais expressivo desse perfil de carga no segundo semestre, que pode ter sido desencadeado pela procura das empresas por soluções logísticas alternativas.

Esse desempenho conjunto do modal de transporte aquaviário foi suficiente para gerar uma elevação de 4,4% na receita nominal dos transportadores aquaviários em 2018.

Gráfico 9 - Taxa de crescimento da receita nominal do transporte aquaviário - variação % do mês contra igual mês do ano anterior



Fonte: Elaboração CNT com dados da ABIFER

Após variação negativa nos meses de janeiro a março de 2018, na comparação com igual mês do ano anterior, a receita nominal do transporte aquaviário passou a crescer a taxas positivas em abril e maio, de **3,1%** e **4,7%**, respectivamente; e, em seguida, avançou 9,8% na média de junho a outubro (Gráfico 9).

Nos meses de novembro e dezembro, a receita nominal do segmento continuou a crescer, porém a taxas menores, de **2,8%** e **1,9%**, respectivamente. Esses indicadores reforçam a tese da migração de modais mais conjuntural no segundo semestre de 2018.

Modal aéreo segue em recuperação; câmbio e QAV devem ser monitorados

O transporte aéreo de passageiros é influenciado, em parte, pela renda das famílias, que impacta a demanda por passagens aéreas para fins de lazer, e também pelo faturamento das empresas, que viabiliza a realização de viagens de negócios. Já o desempenho do segmento aéreo de cargas é determinado pela demanda por transporte de produtos de maior valor agregado e/ou que são menos dependentes de variações na renda, como é o caso de medicamentos.

O componente relacionado à renda das famílias, em particular, é condicionado pelo mercado de trabalho. Nesse sentido, é importante observar que o período de retração mais intensa do volume de serviços no segmento de transporte aéreo, que ocorreu durante o ano de 2017 (Gráfico 10), é também o período de auge da taxa de desemprego no Brasil, que chegou a 12,7% na média daquele ano.

Um ponto de atenção nesse sentido é que a taxa de desemprego no país vem oscilando em torno de um patamar ainda muito elevado, próximo dos 12,0%, encerrando o trimestre de janeiro a março de 2019 no mesmo patamar médio de 2017, ou seja, em **12,7%** (Gráfico 11).

Gráfico 10 - Taxa de crescimento do volume de serviços do transporte aéreo - mês contra igual mês do ano anterior % acumulado em 12 meses

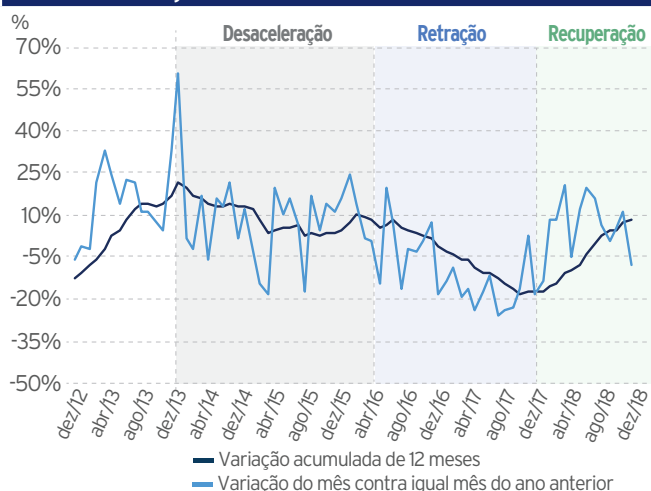
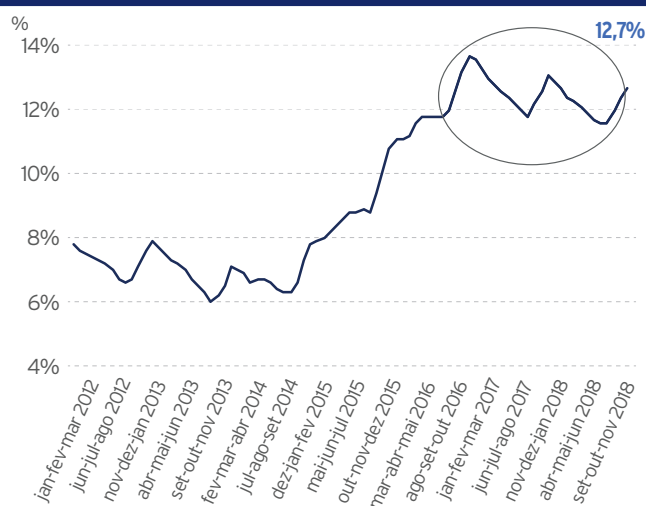


Gráfico 11 - Taxa de desocupação por trimestre móvel - %



Fonte: Elaboração CNT com dados da Pesquisa Mensal de Serviços (PMS) e da PNAD Contínua, do IBGE.

Já analisando a estrutura de custos das empresas do setor aéreo, é importante ressaltar que, segundo dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), o preço médio do querosene de aviação (QAV) acumulou alta de 28,4% em 2018, enquanto a taxa de câmbio brasileira⁹, segundo dados do Banco Central, fechou 2018 em R\$ 3,87 / US\$ - alta de 17,1% em relação a 2017.

Esses condicionantes pressionaram o custo operacional das empresas de transporte aéreo em 2018, uma vez que o QAV é o seu principal insumo e que boa parte de sua estrutura de custos é influenciada pelo dólar, a exemplo do arrendamento, da manutenção e do seguro das aeronaves.

Já no acumulado de janeiro a abril de 2019, o preço médio do QAV registrou queda de 5,9%, enquanto a taxa de câmbio¹⁰ chegou a R\$ 3,94 / US\$, o que corresponde a uma alta de 1,8% nos primeiros quatro meses do ano. Portanto, dada a queda no preço do QAV e o aumento comportado do câmbio, o cenário, até agora, é de certa estabilidade nos preços que afetam o custo operacional das empresas aéreas, porém é importante continuar monitorando esses preços.

A procura por transporte aéreo das empresas brasileiras, captada pelo número de passageiros transportados por quilômetro (RPK¹¹), aumentou 7,9% em 2018 em relação a 2017. Segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), esse resultado foi impulsionado mais fortemente pela demanda por voos internacionais, que cresceu 16,6%; enquanto a procura por voos domésticos cresceu apenas 4,4%.

Já a oferta das empresas brasileiras de transporte aéreo, medida pela quantidade de assentos por quilômetro disponíveis (ASK¹²), cresceu 8,8% em 2018 - acima, portanto, do crescimento da demanda, o que resultou em uma queda de 0,7 ponto percentual (p.p.) da taxa de aproveitamento, que expressa o grau de ocupação das aeronaves.

Esse movimento ocorreu mais significativamente no mercado de voos internacionais, onde a oferta de assentos por quilômetro das empresas brasileiras cresceu 19,8%, resultando em queda de 2,3 pontos percentuais (p.p.) na taxa de aproveitamento. Já no mercado doméstico, a oferta cresceu 4,6%, em linha com o crescimento da demanda, fazendo com que a ocupação permanecesse estável, no patamar acima de 81,0%.

Tabela 2 - Demanda e oferta do transporte aéreo de empresas brasileiras por tipo de mercado - Brasil - em bilhões de passageiros quilômetros (RPK) ou assentos quilômetros (ASK) e %

Transporte Aéreo	Doméstico		Internacional		Total	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Passageiros por km (RPK)	91,9	95,9	37,0	43,1	128,9	139,0
Assentos por km (ASK)	112,8	117,9	43,7	52,3	156,4	170,2
Aproveitamento (%)	81,5%	81,3%	84,8%	82,5%	82,4%	81,7%

Fonte: Elaboração CNT com dados da ANAC.

Considerando o primeiro trimestre de 2019, a oferta total de assentos por quilômetro (ASK) das empresas aéreas brasileiras, resultante da soma de assentos por quilômetro para voos domésticos e internacionais, cresceu em linha com o aumento da demanda, na comparação com igual período do ano anterior. Dessa maneira, a taxa de aproveitamento das aeronaves de janeiro a março de 2019 permaneceu próxima à registrada em igual período de 2018, no patamar acima de 82,0%.

A melhora no desempenho do transporte aéreo no período recente também pode ser observada nos dados de receita nominal divulgados na PMS. Em 2018, a receita do segmento cresceu 7,6%, puxada, na comparação com igual mês do ano anterior, pelos meses de janeiro (13,9%), agosto (12,8%), setembro (14,2%), outubro (11,4%), novembro (14,9%) e dezembro (12,7%) - em linha com a sazonalidade dos períodos de férias escolares.

Já no período de janeiro a fevereiro de 2019, a receita nominal do segmento apresentou crescimento acumulado de 10,8%, resultante da alta de 15,0% em janeiro e de 5,4% em fevereiro, na comparação com igual mês do ano anterior.

Tabela 3 - Demanda e oferta do transporte aéreo de empresas brasileiras por tipo de mercado no 1º trimestre - Brasil - em bilhões de passageiros quilômetros (RPK) ou assentos quilômetros (ASK) e %

Transporte Aéreo	Doméstico		Internacional		Total	
	1º tri 2018	1º tri 2019	1º tri 2018	1º tri 2019	1º tri 2018	1º tri 2019
Passageiros por km (RPK)	24,0	25,0	10,6	11,7	34,7	36,8
Assentos por km (ASK)	29,3	30,3	12,7	14,3	42,1	44,7
Aproveitamento (%)	81,9%	82,5%	83,5%	81,8%	82,4%	82,3%

Fonte: Elaboração CNT com dados da ANAC.

Para o restante de 2019, é importante atentar para os efeitos decorrentes da ruptura no mercado de transporte aéreo, que está em processo de reconfiguração desde que a companhia Avianca entrou em recuperação judicial, em dezembro de 2018.

A situação da Avianca já gerou impactos em termos de cancelamento de voos, o que tende a pressionar para cima o preço das passagens em nichos mais dinâmicos desse mercado, como o do trecho Rio - São Paulo¹³. Embora a tarifa aérea doméstica no primeiro trimestre de 2019, divulgada em 10 de junho pela ANAC, tenha registrado queda de 1,3%, os dados de abril apontam uma alta significativa, de 30,9% na comparação com igual mês do ano anterior.

Esses resultados vieram em linha com o que já havia sido captado por plataformas de comparação de preços das passagens para o mês de abril, principalmente no trecho da ponte aérea Rio - São Paulo¹⁴.

Contudo, é importante ressaltar que a alta das tarifas aéreas registrada em abril também foi influenciada por outros fatores além do episódio da Avianca. Entre eles, destacam-se a alta do QAV e do câmbio, que, em abril de 2019, subiram, respectivamente, 19,8% e 14,3%, na comparação com igual mês de 2018. Ambos pressionam os custos operacionais das empresas aéreas para cima, estimulando uma alta compensatória nos preços das passagens.

Como a nova estruturação desse segmento ainda é um ponto de incerteza, é necessário acompanhar movimentos do mercado ao longo do ano e possíveis tendências, que só deverão se tornar mais claras após um período mínimo de ajuste.

Considerações finais

O atual contexto de lenta recuperação da economia brasileira vem impactando, de formas distintas, os diferentes modais de transporte. Enquanto o transporte rodoviário apresenta sinais de crescimento mais modesto e dificuldades de recuperação do volume de demanda, as modalidades de ferroviário de cargas e cabotagem registraram aumentos mais significativos no volume transportado por contêiner e carga geral em 2018. Esse movimento parece ser uma resposta à incerteza regulatória que hoje impacta o modal rodoviário.

Por outro lado, é importante atentar-se para o fato de que um balanceamento mais estrutural da matriz de transporte brasileira, com a adequada utilização de cada modal em sua máxima potencialidade, requer a realização de investimentos públicos e privados não só na infraestrutura de transporte mas também em soluções alternativas de logística para o escoamento e a distribuição de mercadorias.

¹Para uma análise sobre o papel da supersafra no crescimento econômico brasileiro do primeiro trimestre de 2017, ver *Conjuntura do Transporte - Baixo nível de atividade e lento crescimento marcam a recuperação econômica no Brasil*, no link abaixo: [file:///C:/Users/paulagoldenberg/Downloads/Baixo%20n%C3%ADvel%20de%20atividade%20e%20lento%20crescimento%20marcam%20a%20recupera%C3%A7%C3%A3o%20econ%C3%B4mica%20no%20Brasil_%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/paulagoldenberg/Downloads/Baixo%20n%C3%ADvel%20de%20atividade%20e%20lento%20crescimento%20marcam%20a%20recupera%C3%A7%C3%A3o%20econ%C3%B4mica%20no%20Brasil_%20(1).pdf)

²A Sondagem Industrial da FGV aponta a utilização da capacidade instalada da indústria de transformação de 74,7% em março de 2019.

³A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADC), do IBGE, aponta taxa de desocupação de 12,7% no trimestre encerrado em março de 2019 e taxa de subutilização de 25,0% no mesmo período.

⁴Último dado disponível.

⁵O valor adicionado pelo setor de transporte à economia brasileira é medido pelo Produto Interno Bruto (PIB) do Transporte. O PIB do transporte, diferentemente do volume de serviços, é calculado pela diferença entre o valor bruto da produção e o consumo intermediário absorvido ao longo do processo produtivo. Para mais informações, ver: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101620_notas_tecnicas.pdf

⁶Razão entre a população desocupada e a força de trabalho total.

⁷Com uma taxa de variação de 0,0%.

⁸De acordo com a classificação utilizada pela ANTAQ nas estatísticas compiladas pela agência, o grupo de cereais inclui mercadorias como trigo, centeio, cevada, aveia, milho e arroz; enquanto o de frutos e sementes inclui, notadamente, a soja.

⁹Taxa de compra de fim de período.

¹⁰Taxa de compra de fim de período.

¹¹Refere-se ao volume de Passageiros Quilômetros Transportados, ou seja, a soma do produto entre o número de passageiros pagos e as distâncias das etapas.

¹²Refere-se ao volume de Assentos Quilômetros Oferecidos, ou seja, a soma do produto entre o número de assentos oferecidos e as distâncias das etapas.

¹³Considerando os trechos Rio - São Paulo com origem ou destino em Congonhas, Guarulhos, Galeão ou Santos Dumont, a alta da tarifa média em abril de 2019, em relação a abril de 2018, segundo dados da ANAC, foi de 74,8%.

¹⁴<https://www.valor.com.br/empresas/6240897/crise-da-avianca-faz-ponte-aerea-rio-sp-ficar-35-mais-cara>