AOPA BRASIL

Desde 1.972, pela aviação geral brasileira.

Disclaimer

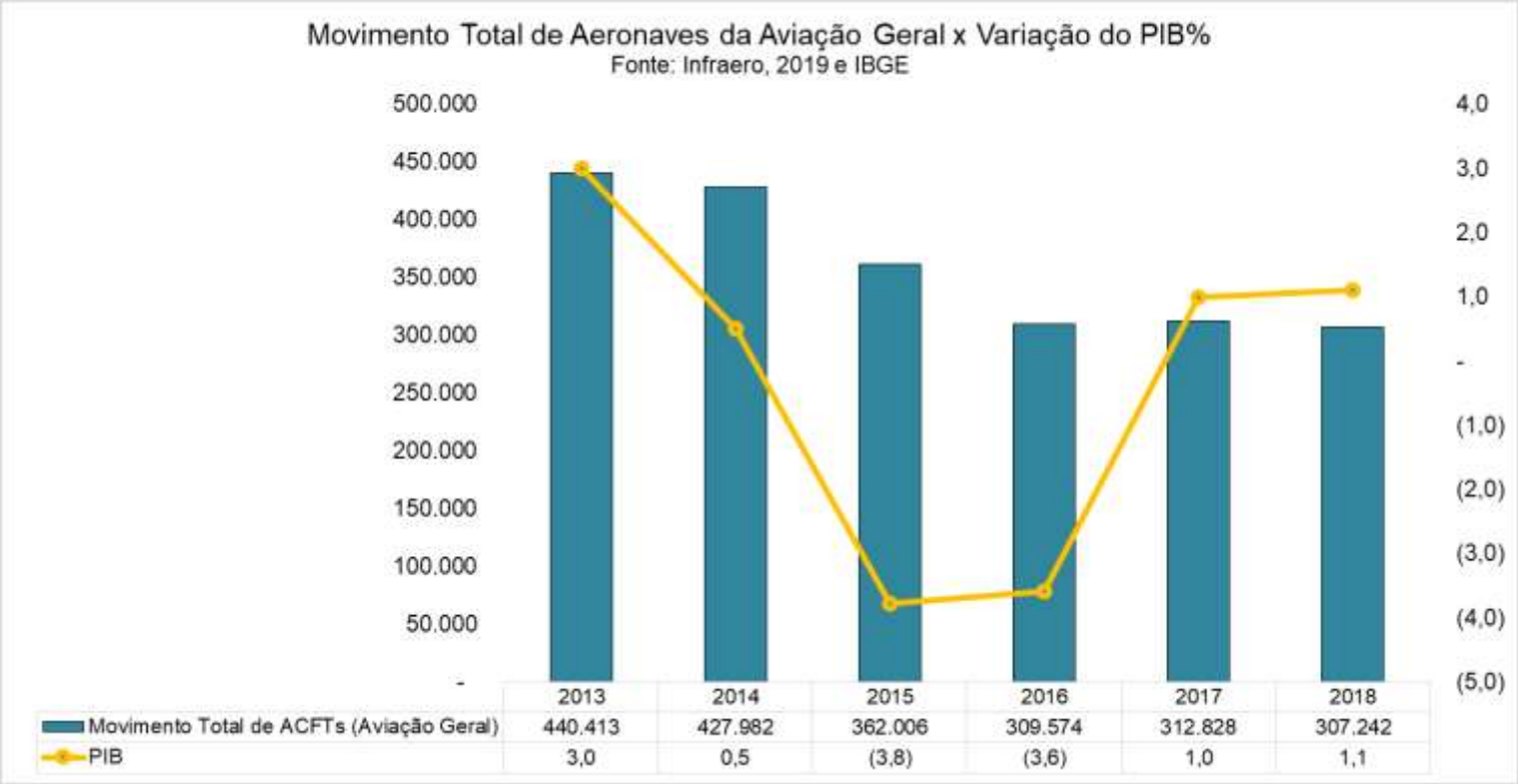
- Este documento foi produzido pela AOPA Brasil – Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves, CNPJ 43.789.205/0001-00, que é responsável pelo seu conteúdo.
- Este relatório teve como fontes o Anuário Estatístico Operacional 2017 da Infraero, informações da Superintendência de Gestão da Operação da Infraero, bases de dados relativos a venda de combustíveis no Brasil, disponíveis no site da ANP – Agencia Nacional do Petróleo e consultas a restrições operacionais realizadas no site AISWEB, do DECEA, Comando da Aeronáutica.

Aeroportos Selecionados

Aeroportos Selecionados

- Para efeito de estudo preliminar, foram selecionados 23 aeroportos, todos, até 2018, operados pela Infraero.
- Selecionou-se aeroportos com operação de aviação geral predominante, relevante ou exclusiva, em todas as regiões do Brasil.
- Foram selecionados: SBBE, SBBH, SBCJ, SBGO, SBJC, SBMK, SBPP, SBPR, SBRF, SBBI, SBCG, SBCY, SBIZ, SBJR, SBJV, SBLO, SBMT, SBNF, SBPL, SBRJ, SBSJ, SBSV e SBUL.

Movimento nos Aeroportos Selecionados e variação do PIB

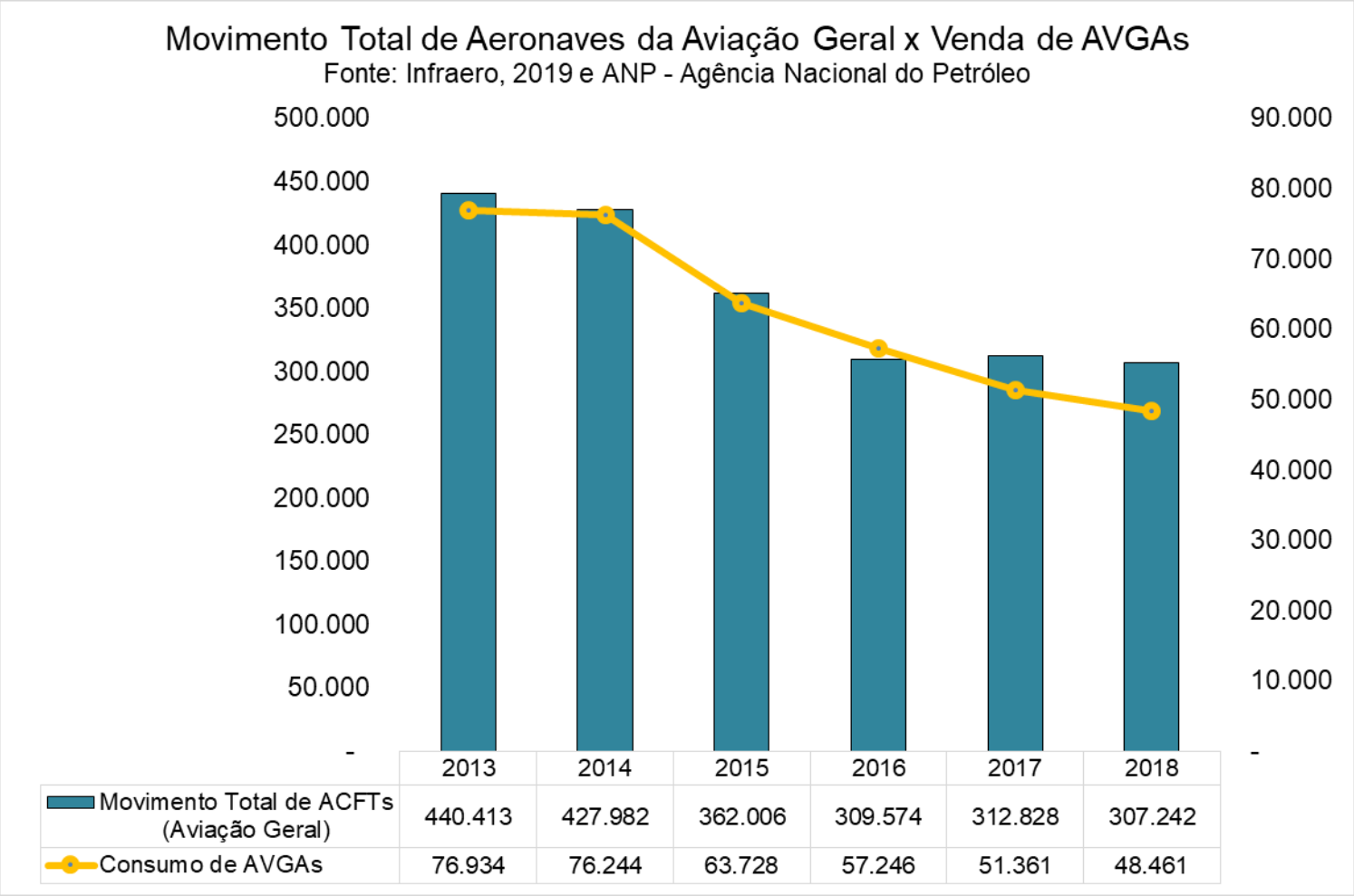


- O movimento total de aeronaves da aviação geral, na série de 2013 a 2018, teve seu pico em 2013, com 499.774 pousos e decolagens e seu vale em 2018, com 307.242 pousos e decolagens.

- A correlação entre movimentos de aeronaves, no período e aeroportos selecionados, e o desempenho econômico no período (var % PIB) é de +0,41.

- Ou seja, pode-se dizer que <u>o movimento de aeronaves e o desempenho econômico possuem correlação positiva</u>.

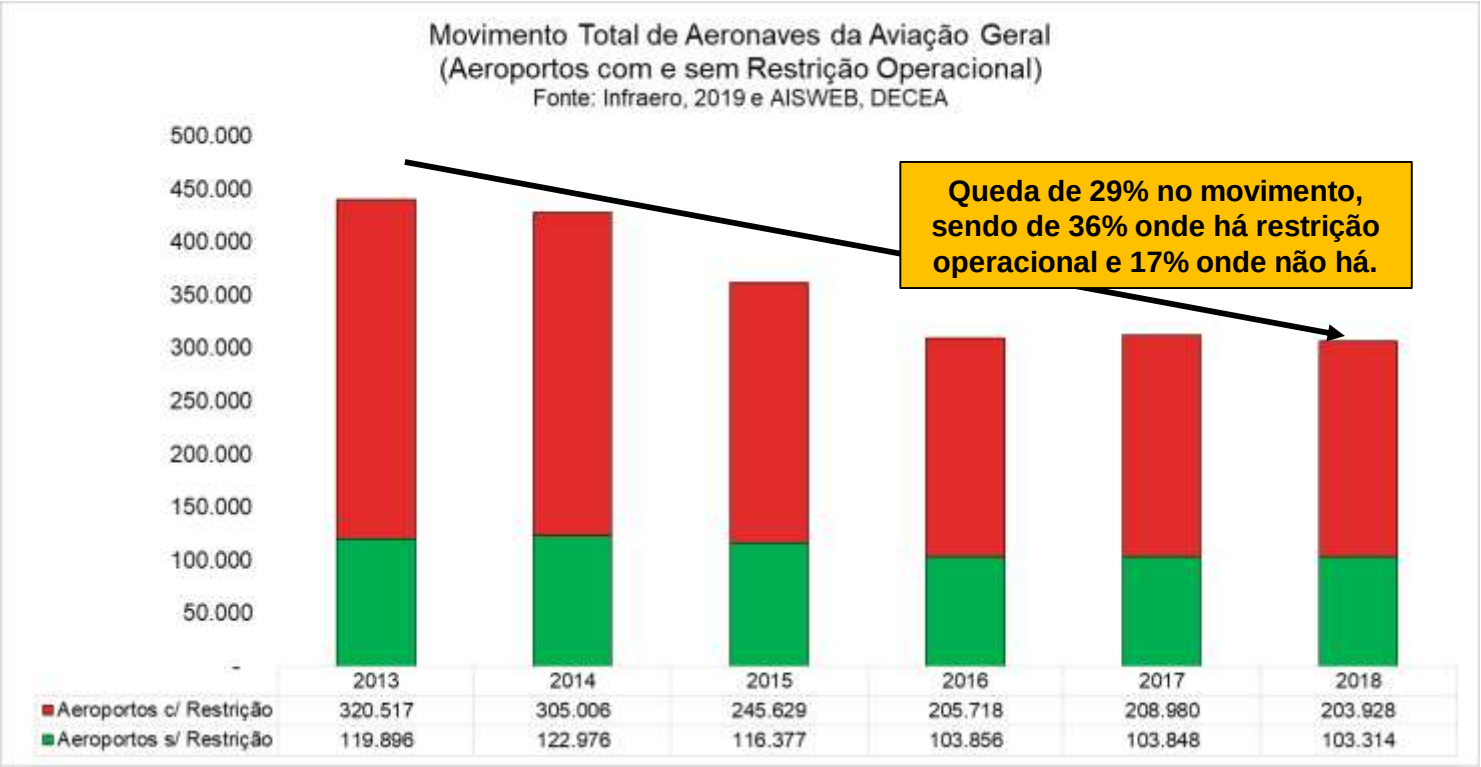
Movimento nos Aeroportos e Venda de AVGAs



	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Movimento Total de ACFTs (Aviação Geral)	440.413	427.982	362.006	309.574	312.828	307.242
Consumo de AVGAs	76.934	76.244	63.728	57.246	51.361	48.461

- O movimento total de aeronaves da aviação geral e o consumo de AVGAs, na série de 2013 a 2018 <u>demonstram correlação de +0,97</u>.
- Ou seja, a correlação entre movimento de aeronaves da aviação geral, nos aeroportos Infraero selecionados, e a venda de AVGAs, é quase estatisticamente perfeita.

Movimento nos Aeroportos e Restrições Operacionais



- Entre o pico no total de movimentos, observado em 2013 e o vale, em 2018, houve redução de 37% no volume de operações de aeronaves da aviação geral, nos aeroportos selecionados.

- <u>Nos aeroportos em que há restrições operacionais a queda foi de 36%, enquanto nos aeroportos sem restrições operacionais, a queda foi de 16%.</u>

- Pode-se inferir, portanto, que as restrições operacionais resultaram em pelo menos 20 p.p. menos operações onde foram aplicadas. Esse % equivale, nos aeroportos selecionados, a 49,6 mil operações por ano ou 248 mil operações na série histórica de 6 anos, avaliada.

Conclusões

- Assumindo-se que as restrições operacionais atuais existem em maior ou menor grau desde 2013 (o que é verdade, dado que esse movimento restritivo iniciou-se na época da Copa das Confederações FIFA, naquele ano), elas tiveram o poder de suprimir 49.700 movimentos por ano, dos aeroportos onde foram aplicadas, ou 248.300 operações em 6 anos.
- Dos 27 aeroportos analisados, há restrições operacionais em 16: SBBI, SBCG, SBCY, SBIZ, SBJR, SBJV, SBLO, SBMT, SBNF, SBPL, SBRJ, SBSJ e SBUL. A maior parte desses aeroportos são atendidos com volume pequeno de voos regulares comerciais (alguns sequer são atendidos por operações regulares) e todos eles possuem operações da aviação geral. Portanto, não há justificativa plausível para a imposição de restrições operacionais nesses aeroportos, por conflito com a aviação comercial, em particular restrições à aviação geral leve, com MTOW < a 5.700 kg.
- Pode-se inferir que as restrições econômicas impostas pelo aumento agressivo nos preços dos estacionamentos deve servir para reativar a demanda que está inibida em pelo menos 20p.p., pelas restrições operacionais.

Propostas da AOPA Brasil, apresentadas em 17/04/19

- Revisão da precificação final para estacionamento de aeronaves da aviação geral: a nossa proposta é que a INFRAERO ajuste as suas tarifas de modo a buscar equilíbrio de preços equivalente a 2 vezes o preço cobrado pelo estacionamento de aeronaves em seus pátios, antes dos aumentos decorrentes da Resolução 432, com aumento em até 4 vezes a partir do 5º dia de permanência em solo.
- Retirada de toda e qualquer instrução ou restrição que atribua poder discricionário aos administradores aeroportuários locais para regular a oferta de vagas. Com as vagas devidamente delimitadas, os preços ajustados e a política de permanência por mais de 5 dias em seus pátios, quando aplicável, em operação, não há mais nenhuma necessidade dos pilotos contatarem administradores locais para reservar vagas ou posições de estacionamento.
- Divulgação geral e irrestrita de quantas e quais são as posições de estacionamento disponíveis para aeronaves da aviação geral em seus aeroportos e seus respectivos preços, para isso fazendo uso de publicações oficiais, NOTAMs e aplicativos gratuitos disponíveis no mercado e utilizados por milhares de pilotos, em todo o Brasil.
- Autorização de uso de áreas não pavimentadas ou de menor conveniência para os usuários, em seus aeroportos, para aeronaves com Peso Máximo de Decolagem igual ou inferior a 5.700kg, desde que tenham capacidade de estacionar e sair por meios próprios, quando as demais vagas já estiverem ocupadas.

Comparativo de Preços – Referências Internacionais

Aeroporto	Taxa de Pouso	Estacionamento 24 Horas	Taxa de Pouso + 24 Horas Consumidas
SBRJ (Santos Dumont)	R$ 168,91	R$ 547,68	R$ 716,59
SBJV (Joinville)	R$ 168,91	R$ 547,68	R$ 716,59
SBBI (Bacacheri)	R$ 77,27	R$ 606,96	R$ 684,23
SBUF (Paulo Afonso)	R$ 77,27	R$ 606,96	R$ 684,23
SBJD (Jundiaí)	R$ 73,31	R$ 576,00	R$ 649,31
SBAE (Bauru - Arealva)	R$ 96,98	R$ 547,68	R$ 644,66
SBMT (Campo de Marte)	R$ 96,98	R$ 547,68	R$ 644,66
SBLO (Londrina)	R$ 96,98	R$ 547,68	R$ 644,66
SBUL (Uberlândia)	R$ 96,98	R$ 547,68	R$ 644,66
SBPK (Pelotas)	R$ 96,98	R$ 547,68	R$ 644,66
SBDN (Presidente Prudente)	R$ 96,98	R$ 547,68	R$ 644,66
KORD (O´Hare International)	R$ 340,39	R$ 129,68	R$ 470,07
SDUB (Ubatuba)	R$ 44,82	R$ 271,20	R$ 316,02
KTEB (Teterboro)	R$ 82,88	R$ 214,50	R$ 297,38
KPWK (Chicago Executive)	R$ 214,50	R$ 78,00	R$ 292,50
KORL (Orlando Executive)	R$ 202,80	R$ 78,00	R$ 280,80
KCDW (Essex County)	R$ 136,50	R$ 78,00	R$ 214,50
SDAM (Amarais)	R$ 44,82	R$ 164,64	R$ 209,46
SBKP (Internacional de Campinas)	R$ 150,09	R$ 39,60	R$ 189,69
KISM (Kissimmee Gateway)	R$ 109,20	R$ 70,20	R$ 179,40
KFXE (Fort Lauderdale Executive)	R$ 58,50	R$ 117,00	R$ 175,50
KFLL (Fort Lauderdale Hollywood International)	R$ 97,50	R$ 46,80	R$ 144,30
LFMD (Cannes - Mandelieu)	R$ 77,75	R$ 65,92	R$ 143,67
KLDJ (Linden)	R$ 58,50	R$ 78,00	R$ 136,50
KLEE (Leesburg International)	R$ 58,50	R$ 46,80	R$ 105,30
KDAB (Daytona Beach)	R$ -	R$ 58,50	R$ 58,50

Praticamente todos os aeroportos norte-americanos anulam tarifas a partir de 35 litros de AVGAs adquirido

Fontes de Tarifas: AOPA USA, RampFee, Infraero, DAESP, VOA-SP e Viracopos.

Verificou-se preço da taxa de pouso e 24 horas de estacionamento, desprezando, em todos os casos, as 3 (três) horas de gratuidade após o pouso. Também não se considerou, para efeito do estudo, os descontos que chegam à gratuidade de tarifas, no caso dos aeroportos estrangeiros, em contrapartida a aquisição de cota de combustível no aeroporto.

Em todos os casos usou-se como referência aeronave monomotora, tipo SR-22.

Foram selecionados aeroportos internacionais com ampla infraestrutura de apoio para navegação, aproximação, pouso, taxi e decolagem. Todos os casos internacionais se referem a aeroportos com pelo menos uma pista equipada para procedimento de precisão (ILS CAT II).

Câmbio: 1USD = R$ 3,90