

Estudo do setor de transporte aéreo do Brasil



Modelo de subvenção – Ilustração dos cálculos de demanda e custos

Rio de Janeiro, 25 de janeiro de 2010

Este documento é parte integrante do CD anexo ao Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil financiado pelo Fundo de Estruturação de Projetos (FEP) do BNDES e elaborado pela McKinsey&Company em conjunto com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas - FIPE, Instituto Tecnológico de Aeronáutica – ITA (em convênio de cooperação técnica com a Fundação Casimiro Montenegro Filho) e TozziniFreire Advogados.

CONSIDERAÇÕES IMPORTANTES

O relatório, as análises e as conclusões aqui apresentadas têm como base informações que não foram geradas pela McKinsey&Company, e não estavam, portanto, sujeitas à nossa verificação independente. A McKinsey acredita que tais informações são confiáveis, mas não garante que tais informações sejam completas e precisas sob todos os aspectos. O presente relatório não constitui opinião jurídica, tributária, contábil ou aconselhamento a respeito de aspectos de segurança.

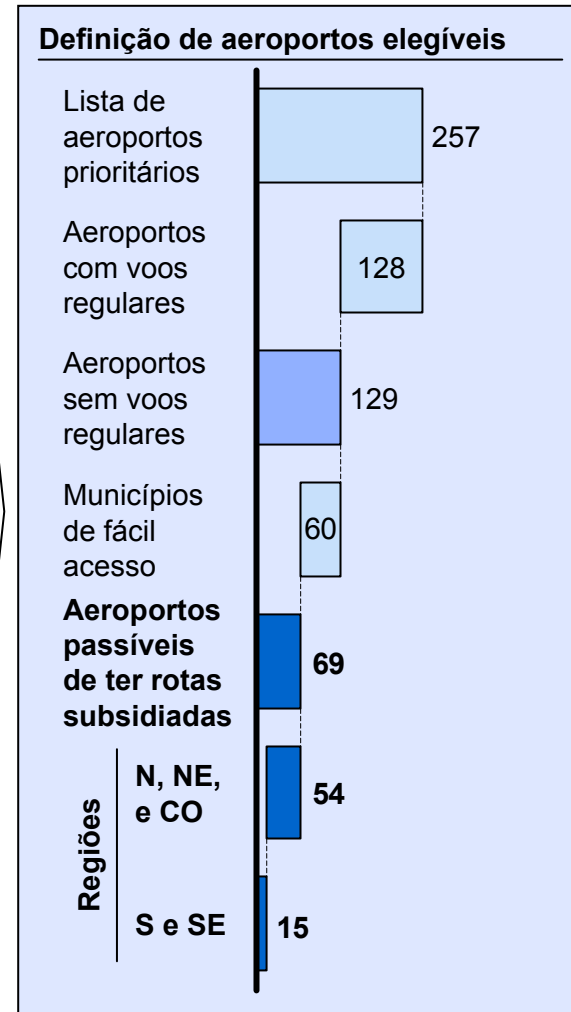
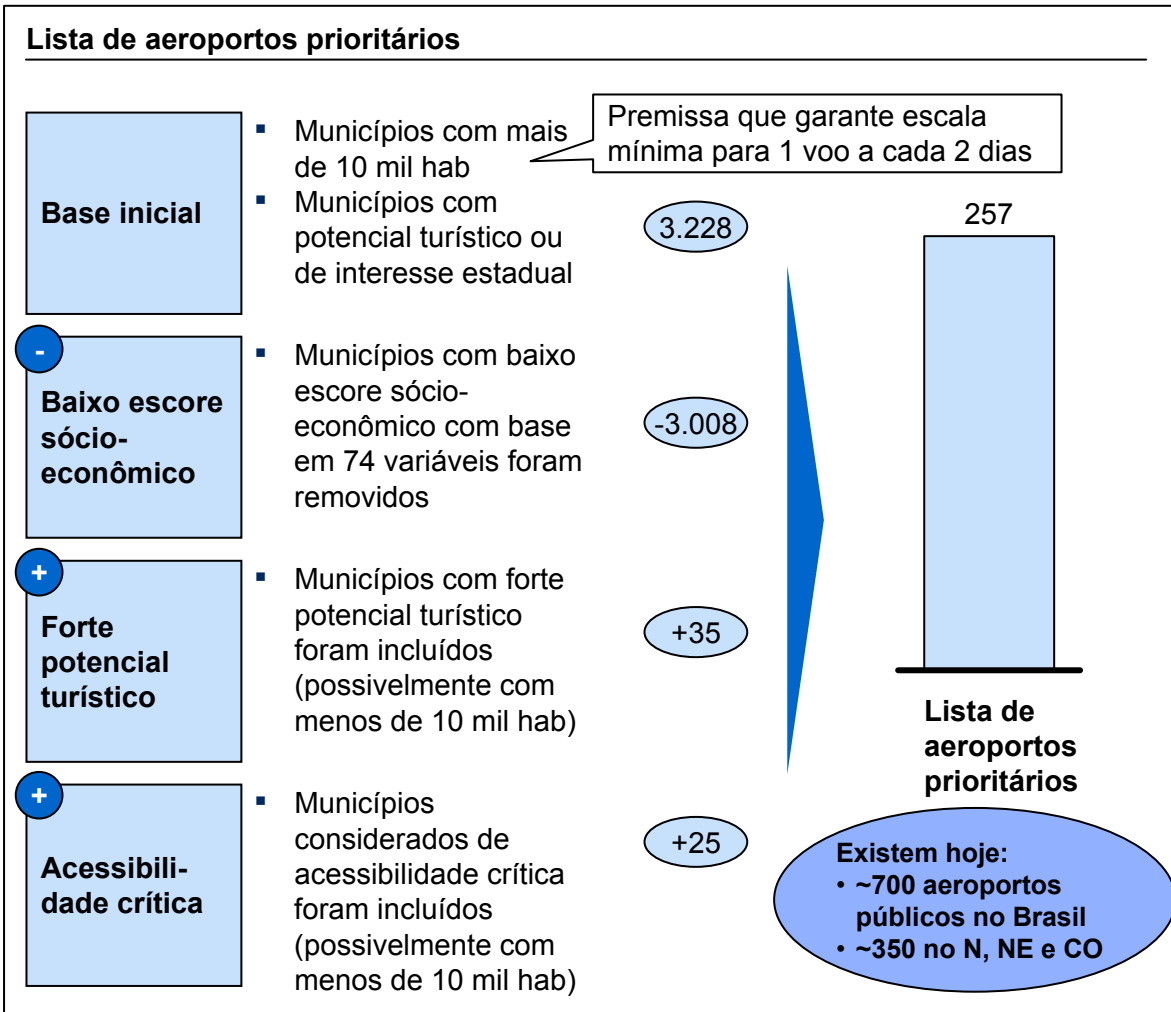
As análises e conclusões contidas neste relatório baseiam-se em premissas, parte das quais desenvolvemos com contribuição do ITA, da FIPE-USP e de órgãos e empresas atuantes no setor. Tais premissas podem ou não estar corretas, pois foram baseadas em fatores e eventos sujeitos a incertezas. Desta forma, os resultados futuros podem ser substancialmente diferentes de quaisquer previsões ou estimativas contidas nas análises. As análises contidas neste relatório foram realizadas pela McKinsey&Company no período compreendido entre junho de 2009 e janeiro de 2010. A McKinsey&Company não assume a obrigação de atualizar o presente relatório.

Finalmente, entendemos que a escolha dos objetivos de política pública é uma decisão de governo. Desta forma, compete aos gestores públicos decidir, dentre as recomendações apresentadas, quais dessas melhor atendem aos interesses da sociedade.

1 No caso modelado, foram definidos 69 aeroportos passíveis de receber rotas subsidiadas

Quantidade de municípios

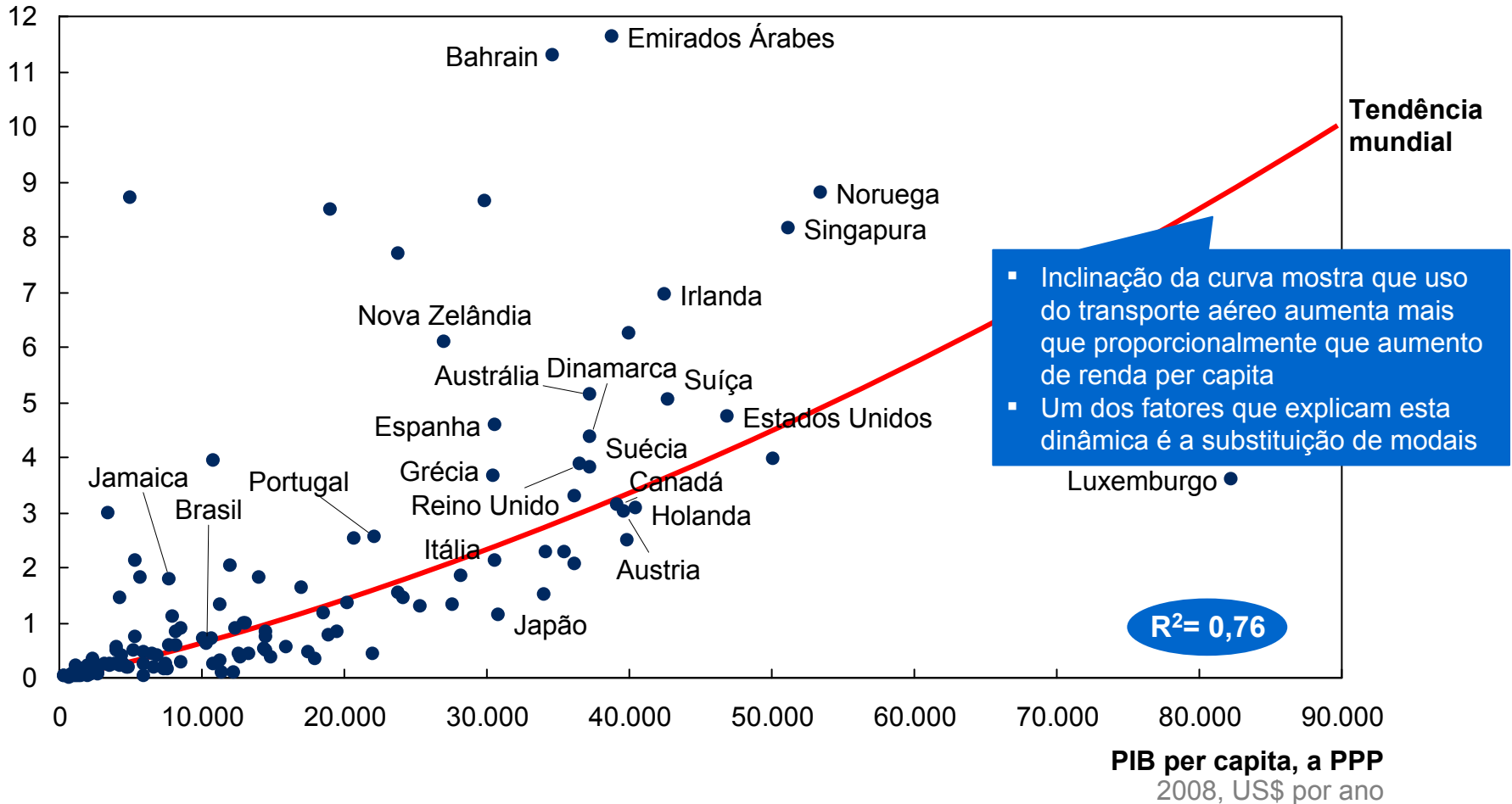
Definição de elegibilidade



Para estimar a demanda potencial nos municípios selecionados, foi utilizada uma regressão da utilização de transporte aéreo em função do PIB per capita a PPP

Utilização de transporte aéreo

Passageiros movimentados (embarques + desembarques) per capita, 2008

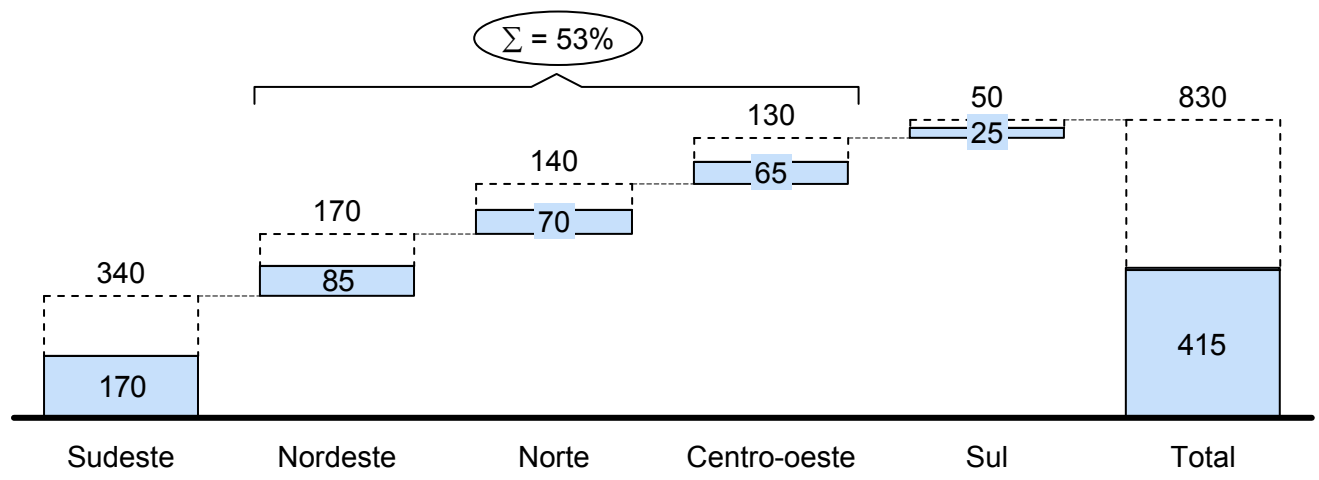


Com base em intensidade de utilização em função do PIB, demanda estimada varia entre 415 mil e 830 mil pax/ano, dos quais ~55% estão nos ~80% de municípios do N, NE, CO

ESTIMATIVA

Demanda esperada:
 Intensidade padrão
 2 x intensidade padrão

Distribuição da demanda esperada nos municípios sem voos regulares por região
 Milhares de viagens/ano



Fator médio de demanda
 PAX/hab./ano

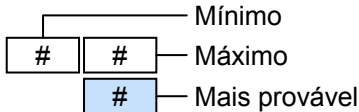
Quantidade de municípios
 #

	Sudeste	Nordeste	Norte	Centro-oeste	Sul	Total
Fator médio de demanda (Intensidade padrão)	0,20	0,08	0,08	0,18	0,16	0,13
Fator médio de demanda (2x intensidade padrão)	0,40	0,16	0,16	0,36	0,32	0,26
Quantidade de municípios	12	16	29	9	3	69

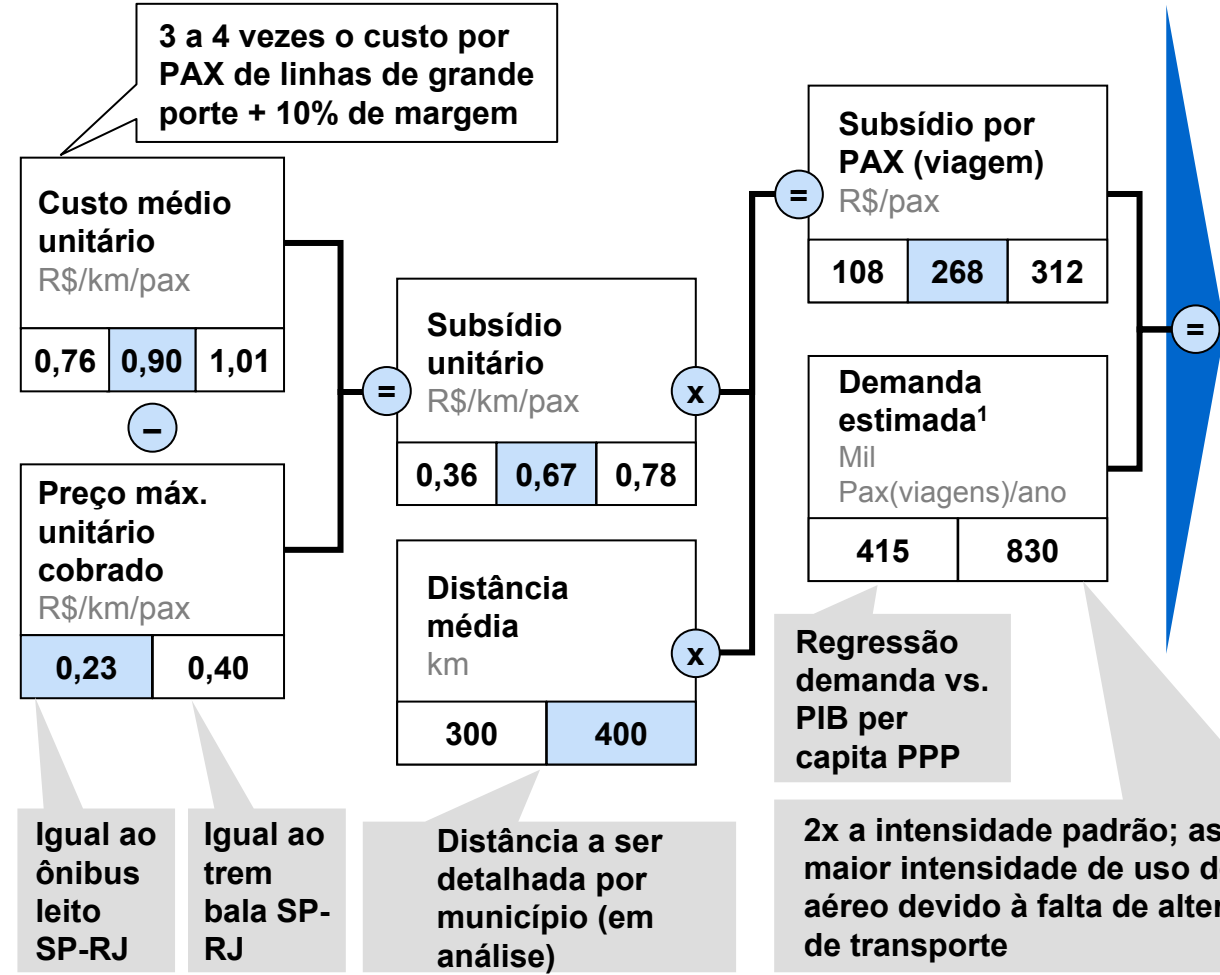
Σ = 78%

Brasil = 0,30

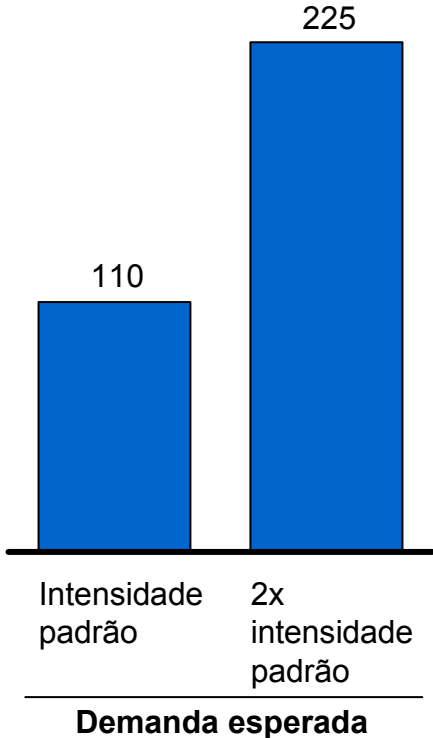
Para cobertura nacional, os cenários mais prováveis apontam para necessidade de subsídios da ordem de R\$ 110-225 milhões



Premissas para estimativa dos custos da iniciativa



Custos esperados



¹ Considera demanda de todos os municípios

Os municípios atingidos, a demanda estimada e o custo total do programa variam sensivelmente em função da acessibilidade e da região

- 100 mil PAX (mín. e máx.)
- R\$ 100 milhões (mín/máx)
- Municípios
- Cenário considerado

Análise do impacto de diferentes alternativas para o programa

Municípios com aeroportos e sem voos regulares	Municípios entre os 10% de acesso mais difícil	75 a 145		75 a 150
		20 a 40		20 a 40
		28	1	29
	Municípios de difícil acesso	220 a 240	195 a 390	415 a 830
		60 a 120	50 a 105	110 a 225
	54	15	69	
Todos os municípios	530 a 1.065	1.370 a 2.745	1.905 a 3.810	
	145 a 290	370 a 740	515 a 1.030	
	81	48	129	
	N, NE, CO	S, SE	Todo o Brasil	
	Regiões abrangidas pela medida			

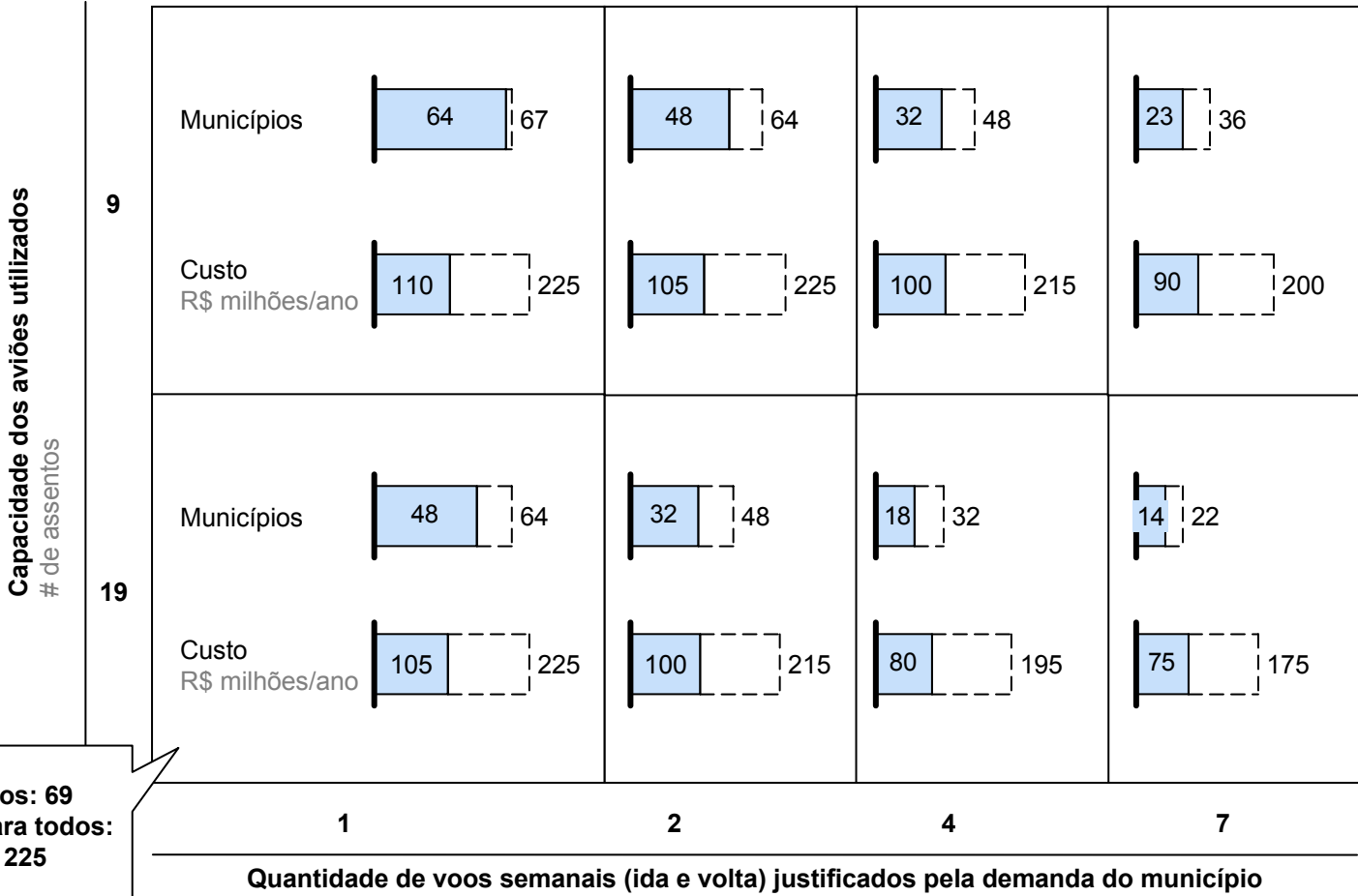
Nota: Assume mesmo custo para KM voado e mesma distância média para todos os cenários

O nível de subsídio não sofre impacto significativo com mudanças no critério de demanda mínima para elegibilidade dos municípios

ESTIMATIVA

Intensidade padrão
2x intensidade padrão

Análise do impacto de diferentes alternativas para o programa



Total de municípios: 69
Custo para todos: R\$ 110 a 225 milhões

Nota: Assume mesmo custo para KM voado e mesma distância média para todos os cenários