

INFORME DE INTELIGENCIA

ATRACCIÓN DE INVERSIONES TURÍSTICAS

Volumen 2
2do cuarto | 2021

MINISTÉRIO DO
TURISMO



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL

FICHA DE DATOS

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL

Jair Messias Bolsonaro

MINISTRO DE ESTADO DE TURISMO

Gilson Machado Neto

SECRETARIO EJECUTIVO

Daniel Diniz Nepomuceno

SECRETARIA NACIONAL DE ATRACCION DE INVERSIONES, ASOCIACIONES Y CONCESIONES

Débora Moraes da Cunha Gonçalves

DIRECTORA DE ATRACCIÓN DE INVERSIÓN - SUSTITUTO

Gleurance Sousa da Luz

COORDINADORA GENERAL DE ATRACCIÓN DE INVERSIÓN - SUSTITUTO

Cinthia Fernanda Garcia Marques

COORDINADORA DE MAPEO DE INVERSIONES E INVESTIGACIÓN DE MERCADOS

Cinthia Fernanda Garcia Marques

COORDINADORA DE ARTICULACIÓN CON INVERSORES - SUSTITUTO

Renata Guimarães Machado Ramos

EQUIPO TÉCNICO

Debbiê Glória de Araújo Nunes da Silva

George Harrison Gonçalves Fagundes

Paula Schulz dos Santos

SUMARIO

PRESENTACIÓN	4
DATOS E INDICADORES	5
AMBIENTE DE NEGOCIOS	5
COMPETITIVIDAD DEL AMBIENTE DE NEGOCIOS EN HOSTELERÍA Y TURISMO - BRASIL Y AMÉRICA LATINA.....	5
COMPARACIÓN DE COMPETITIVIDAD - RANKING GENERAL – 1ER Y 2DO TRIMESTRES DE 2021	6
COMPARACIÓN DE CALIDAD: PRIMER Y SEGUNDO TRIMESTRES DE 2021	7
DIMENSIONAMIENTO DEL MERCADO TURÍSTICO BRASILEÑO	8
MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD	10
INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA (IED).....	10
DIMENSIONAMIENTO DEL MERCADO	10
SITUACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL	21
TRABAJO Y EMPLEO EN EL TRANSPORTE AÉREO	28
COYUNTURA DE TURISMO NÁUTICO Y CRUCEROS	30
TRABAJO Y EMPLEO EN EL TRANSPORTE ACUÁTICO.....	35
COYUNTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE	37
TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA	37
TRABAJO Y EMPLEO EN EL TRANSPORTE TERRESTRE.....	38
TRENES TURÍSTICOS.....	40
ASOCIACIONES Y CONCESIONES	42
REFERENCIAS.....	44
ENLACES ÚTILES	45

PRESENTACIÓN

El **Informe de Inteligencia - Atracción de Inversiones en Turismo** es una publicación trimestral para proveer insumos a los inversionistas potenciales, tanto nacionales como internacionales, sobre el Mercado Turístico Brasileño. Así, se espera proporcionar mayor seguridad con información base para emprendedores que quieran lanzar nuevos proyectos en el mercado turístico brasileño.

El Volumen 2 se divide en dos partes: la primera trae una actualización de los estudios y análisis de la cadena productiva turística brasileña presentados en **Volumen 1** y el segundo está dirigido a **Conectividad y Movilidad**, con panoramas y análisis del panorama nacional en la temática referida.

En el Ministerio de Turismo, la coordinación responsable de las políticas de conectividad y movilidad es la Coordinación General de Movilidad y Conectividad Turística - CGMob. Además, hay el Foro de Movilidad y Conectividad Turística - MOBTur.

La movilidad turística se entiende como la realización autónoma de los desplazamientos deseados por los turistas. La conectividad turística, por su parte, se refiere a la conexión logística, considerando infraestructura y servicios, entre varios puntos de interés turístico, lo que permite que los viajes se realicen de manera integrada y eficiente, cumpliendo con las expectativas de los turistas y brindando condiciones para el desarrollo económico de la región.

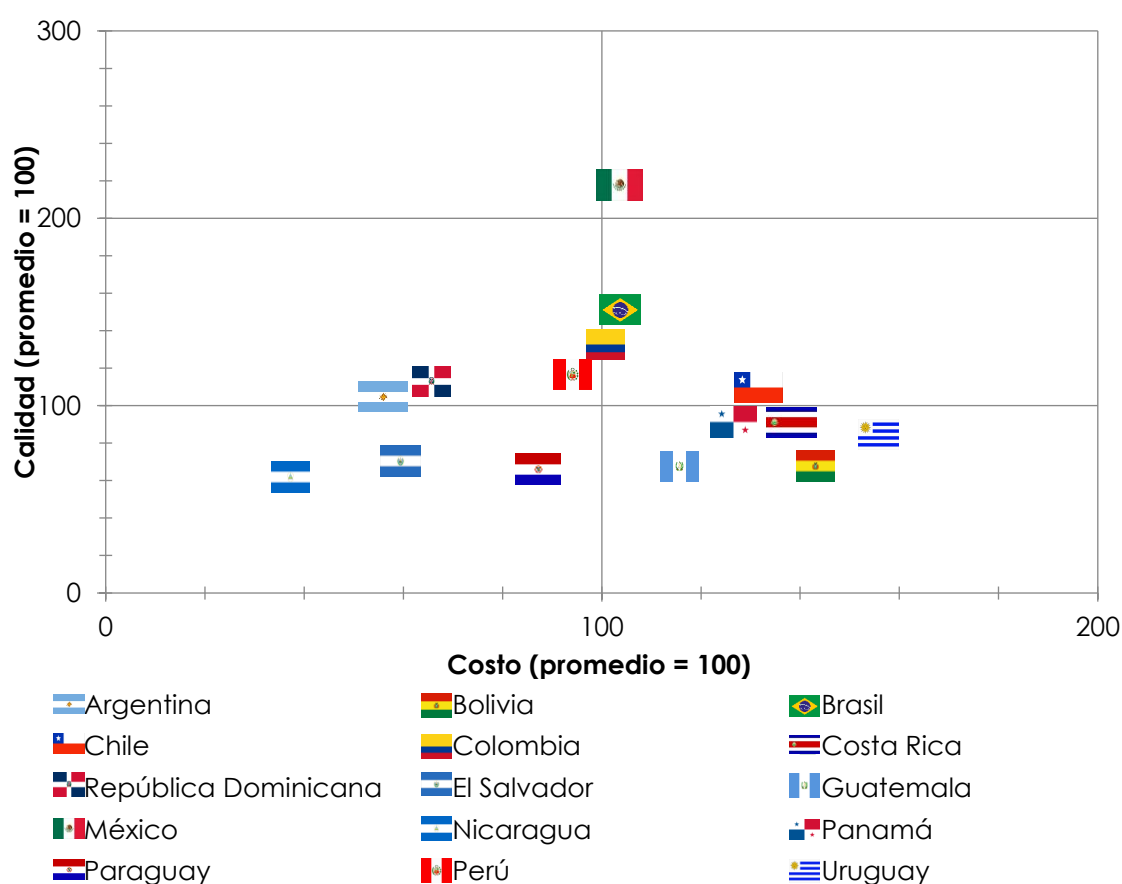
DATOS E INDICADORES

Ambiente de negocios

El Ambiente de negocios es una red industrial de proveedores, distribuidores, competidores, trabajadores y clientes. Aquí, específicamente, se exponen datos centrados en el turismo y la relación entre Brasil y América Latina. Considerando la importancia de la continuidad de la información para verificar patrones y cambios, se exhibe el mismo recorte realizado en el 1er volumen de este informe: destinos latinoamericanos que han recibido más de un millón de turistas pernóctantes o más de cien mil excursionistas en cruceros marinos.

Competitividad del Ambiente de negocios en Hostelería y Turismo - Brasil y América Latina

Pase el mouse sobre las banderas de los países para ver sus nombres y puntajes



Fuente de datos: fDi Benchmark, 2021

Aún en relación al primer trimestre de 2021, se verificaron pequeños cambios en el índice de calidad, que no afectaron el puntaje general de los países. No hubo cambios en el índice de costos. Así, destaca:

DATOS E INDICADORES

Ambiente de negocios

- El país que más subió en el puntaje general fue Panamá, con un aumento del 0,95%;
- La mayor caída registrada en el puntaje general fue Guatemala, con 0,99%;
- Brasil tuvo un aumento del 0,12% en su puntaje general, lo que no afectó su posición en el ranking;
- En términos de calidad, Panamá superó a Costa Rica, pasando del noveno al octavo lugar. Lo mismo sucedió entre Bolivia y Guatemala, con Bolivia pasando del puesto 14 al 13.

Comparación de competitividad - Ranking general – 1er y 2do trimestres de 2021

Localización	1er trimestre / 2021		2o trimestre / 2021		Diferencia	
	General		General			
	Posición	Grado (0-100)	Posición	Grado (0-100)	Puntaje	%
México	2	99.65	1	100.00	0.35	0.35%
Nicaragua	1	100.00	2	99.92	-0.08	-0.08%
Argentina	3	83.23	3	83.62	0.39	0.47%
República Dominicana	4	80.42	4	80.64	0.22	0.27%
Brasil	5	77.40	5	77.49	0.09	0.12%
Colombia	6	72.56	6	72.44	-0.12	-0.17%
El Salvador	7	71.99	7	72.20	0.21	0.29%
Perú	8	69.13	8	69.44	0.31	0.45%
Chile	10	57.17	9	57.37	0.20	0.35%
Honduras	9	57.30	10	57.36	0.06	0.10%
Paraguay	11	55.42	11	55.40	-0.02	-0.03%
Panamá	12	52.87	12	53.38	0.51	0.95%
Ecuador	13	52.32	13	52.38	0.06	0.11%
Costa Rica	14	51.17	14	51.13	-0.04	-0.09%
Guatemala	15	47.79	15	47.32	-0.47	-0.99%
Uruguay	16	46.82	16	46.61	-0.21	-0.44%
Bolivia	17	42.55	17	42.55	0.00	0 %

Fuente de datos: fDi Benchmark, 2021

DATOS E INDICADORES

Ambiente de negocios

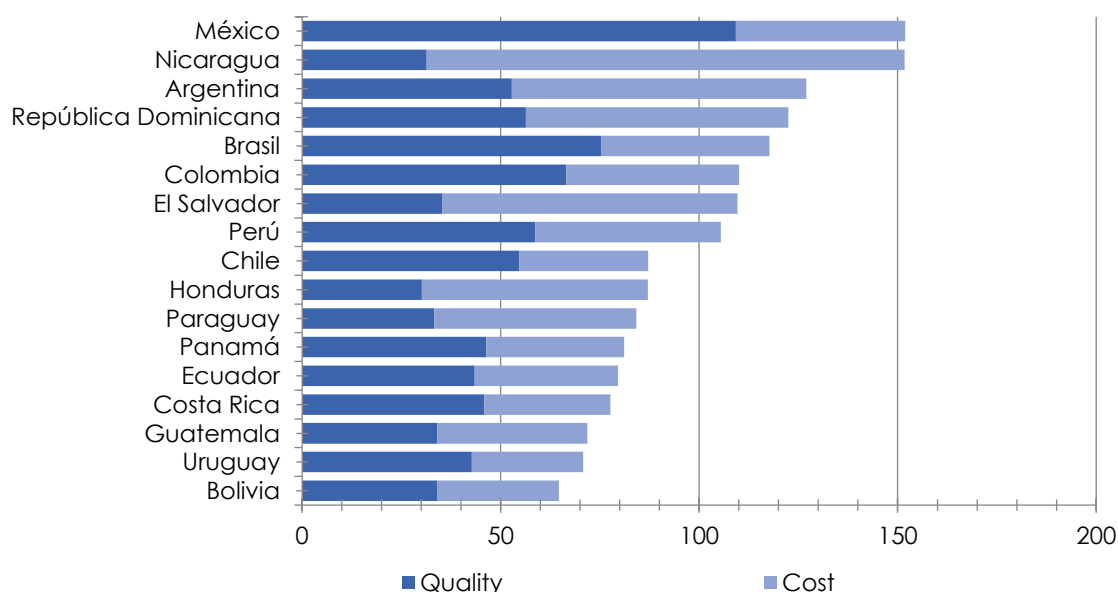
Comparación de calidad: primer y segundo trimestres de 2021

Localización	Calidad				Diferencia	
	1er trimestre / 2021		2o trimestre / 2021		Posición	Puntaje
	Posición	Grado	Posición	Grado		
México	1	217,79	1	218,45	=	0,66
Brasil	2	150,68	2	150,66	=	-0,02
Colombia	3	133,68	3	133,01	=	-0,67
Perú	4	116,69	4	117,36	=	0,67
República Dominicana	5	112,38	5	112,73	=	0,35
Chile	6	108,91	6	109,29	=	0,38
Argentina	7	104,67	7	105,55	=	0,88
Panamá	9	91,37	8	92,71	1+	1,34
Costa Rica	8	92,02	9	91,68	1-	-0,34
Ecuador	10	86,90	10	86,88	=	-0,02
Uruguay	11	86,31	11	85,50	=	-0,81
El Salvador	12	70,08	12	70,42	=	0,34
Bolivia	14	68,32	13	68,15	1+	-0,17
Guatemala	13	69,71	14	68,10	1-	-1,61
Paraguay	15	66,80	15	66,52	=	-0,28
Nicaragua	16	63,33	16	62,67	=	-0,66
Honduras	17	60,30	17	60,25	=	-0,05

Fuente de datos: fDi Benchmark, 2021

Brasil continúa en 2º lugar en calidad y 10º en costo, con una relación de paridad de 50/50%, lo que no es ideal para representar la realidad, pero es un método para identificar la dirección del Ambiente de negocios. Considerando esto, el ranking de países se presenta de la siguiente manera:

Gráfico 1: Calidad y costo: peso 50/50%



Fuente de datos: fDi Benchmark, 2021

DATOS E INDICADORES

Ambiente de negocios

Analizando con más detalle, se puede apreciar que México y Brasil continúan presentando la mejor oferta cualitativa. En términos de tamaño y potencial del mercado, los competidores directos son Chile, México y Brasil.

En cuanto a Disponibilidad y Calidad de la Fuerza Laboral y Calidad de la Infraestructura y Accesibilidad, no hubo cambios en las clasificaciones entre el primer y el segundo trimestre de 2021.

Dimensionamiento del mercado turístico brasileño

La información de Cadastur es puesta a disposición por el CGST en el [Sección de datos abiertos del portal MTur](#)¹. **El incremento registrado en el último año se debe al aumento del presupuesto de la [Fondo General de Turismo \(FUNGETUR\)](#)** desde 2020, debido al crédito de emergencia para Covid-19. A continuación se muestra la diferencia en el número de proveedores de servicios registrados entre el 4º trimestre de 2020 y el 1º trimestre de 2021.

Actividad	Número de proveedores de servicios			
	4to trimestre / 2020	1er trimestre / 2021	Diferencia	%
Guía turístico*	24.308	24.885	577	2,37%
Campamento turístico*	315	366	51	16,19%
Agencias de viajes*	33.390	33.778	388	1,16%
Alojamientos*	16.584	16.761	177	1,07%
Parques temáticos*	182	198	16	8,79%
Transportista turístico*	14.638	14.568	-70	-0,48%
Sedes y equipamiento de entretenimiento turístico	375	435	60	16,00%
Centro de convenciones	214	216	2	0,93%
Empresa de apoyo al turismo náutico o la pesca deportiva	260	302	42	16,15%
Empresas de ocio y entretenimiento y parques acuáticos	377	406	29	7,69%
Alquiler de coches	1.771	1.873	102	5,76%
Organizador de eventos*	6.680	7.188	508	7,60%
Proveedor de servicios de infraestructura de soporte de eventos	3.460	3.886	426	12,31%
Proveedor especializado en segmentos turísticos	5.193	5.717	524	10,09%
Restaurantes, cafés y bares	1.608	13.768	2.160	18,61%
* Registro obligatorio				

¹ El registro es obligatorio para guías turísticos, campamentos turísticos, agencias de turismo, instalaciones de alojamiento, parques temáticos, transportistas turísticos y organizadores de eventos. Por lo tanto, debe tenerse en cuenta que el número de desarrollos activos puede ser mayor que el reportado.

DATOS E INDICADORES

Ambiente de negocios

Fuente de datos: CGRF/MTur, 2021

Existe un crecimiento generalizado en los registros, con énfasis en las siguientes actividades: Restaurantes, Cafeterías y Bares (18,61%); Campamentos turísticos (16,19%); Empresas de apoyo al Turismo Náutico o Pesca Deportiva (16,15%); y los Espacios y Equipamiento de Entretenimiento Turístico (16,00%). El único segmento que mostró un ligero descenso fue el de Transportistas Turísticos (-0,48%).

No hubo cambios en los índices de Inversión Extranjera Directa en Turismo ni actualizaciones en la recaudación de impuestos.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Inversión Extranjera Directa (IED)

Entre el origen y el destino se encuentra el tránsito turístico. En algunos itinerarios, este flujo por sí solo ya está configurado positivamente como una experiencia de viaje. Si las limitaciones de movilidad y conectividad no están a la altura del destino, la experiencia puede convertirse en una molestia. Como se señaló en la introducción, la conectividad turística se refiere al nivel de conexión logística entre varias atracciones turísticas, incluida su infraestructura y servicios relacionados. Si está bien pensado, permitirá que los viajes se realicen de manera integrada y eficiente, cumpliendo con las expectativas de los turistas y brindando condiciones para el desarrollo del potencial turístico de la región.

En relación a la Inversión Extranjera Directa, en el sector movilidad y conectividad, Brasil ha recibido en los últimos años, **7 proyectos con un valor total de US \$ 585,4 millones de dólares y generado 662 empleos.**

Año	Proyectos	Capital de inversión (millones de dólares)	Trabajos
2020	4	464,4	122
2019	1	10,5	6
2018	1	10,5	6
2017	1	100,0	528
Total	7	585,4	662

Fuente de datos: fDi Markets, 2021

Dimensionamiento del mercado

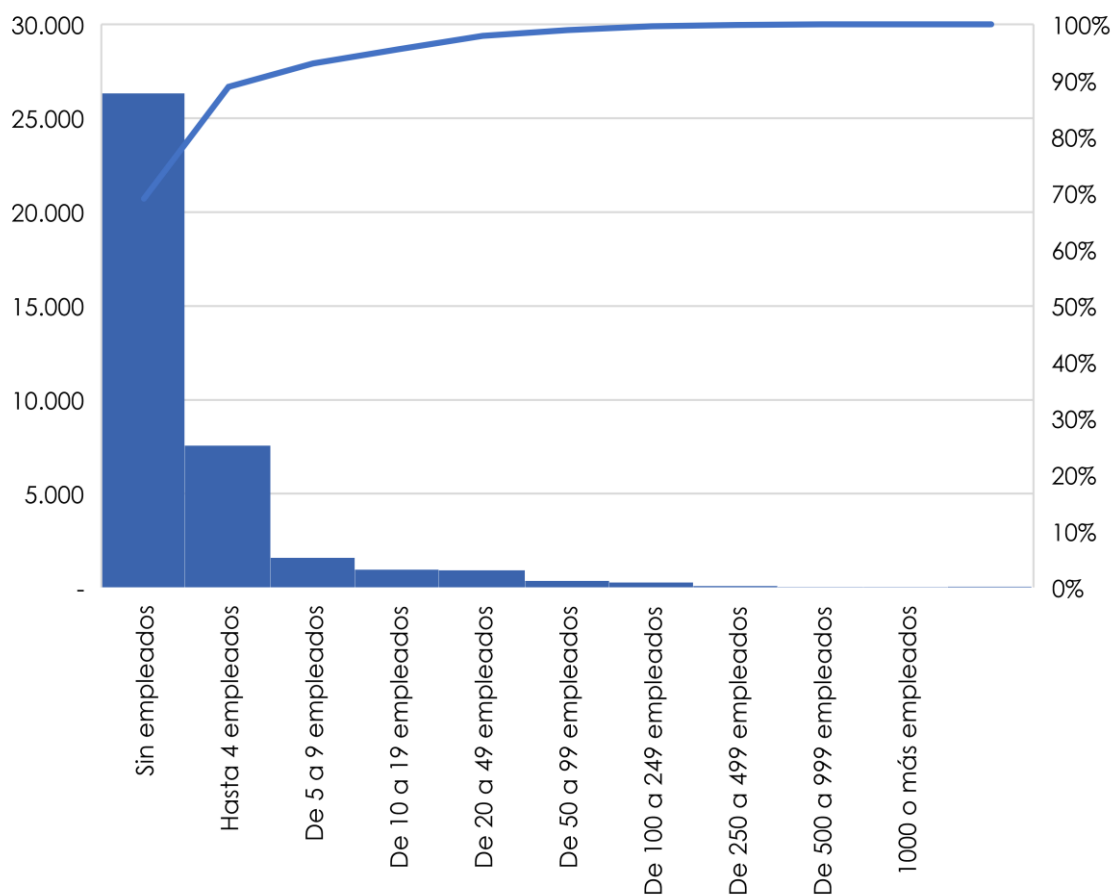
Según fDi Benchmark, la industria del transporte de pasajeros en Brasil, en términos de número de empresas, es la más grande de América Latina. Una mirada más cercana a la distribución de Pareto de estas firmas revelará un mercado aún inexplorado, ya que no es posible desagregar las empresas comerciales de carga que eventualmente realizan transporte turístico, de las más grandes. Este último contiene marca más profesional y penetración de mercado, además del dominio municipal. Al igual que con cualquier distribución de Pareto, aproximadamente el 80% de los ingresos provendrán de no menos del 20% del número de empresas existentes. En el caso del transporte terrestre de pasajeros, cuyo mercado de rutas regulares e irregulares aún está congelado, tenemos algo así como el 11,12% de las empresas que generan el aumento de ingresos, 10 empresas con más de 1000

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Dimensionamiento del mercado

empleados, 25 con 500 a 999 empleados y 90 en el rango de 250 a 499 empleados en este segmento.

Gráfico 2: Distribución de Empresas de Transporte Terrestre (Pax) 2019 - IPEA - ACT

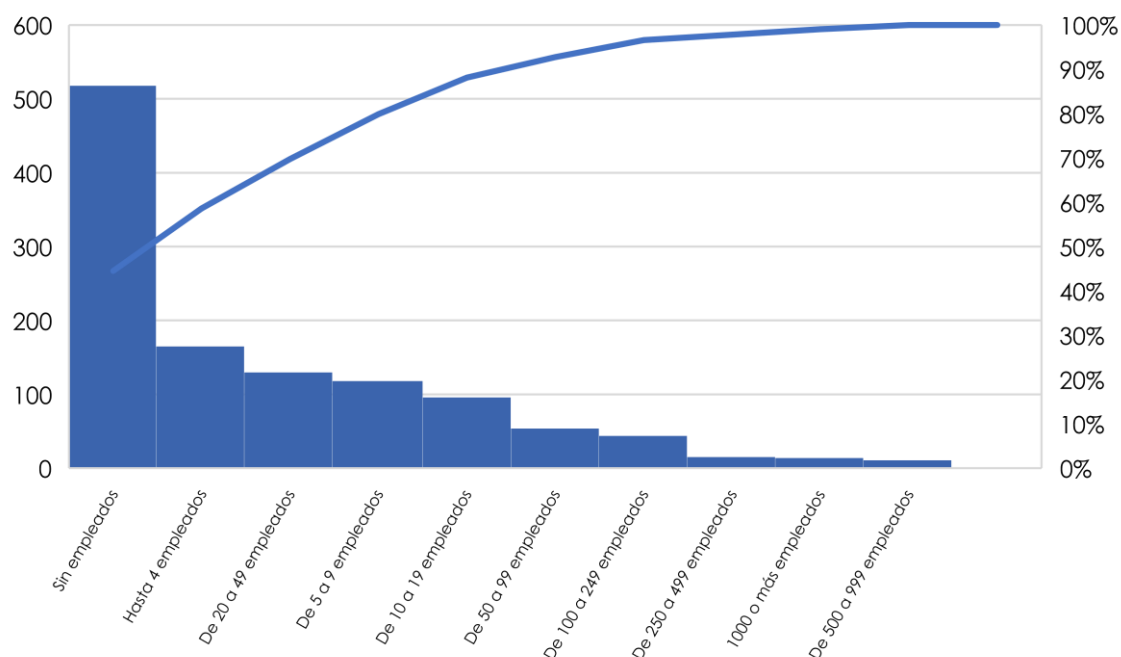


Fuente de datos: IPEADATA, 2019

Cabe señalar que el sector comprende carreteras, vías aéreas y fluviales. En carretera, la mejor opción es el charter turístico.

En la misma lógica de distribución de Pareto, observamos en el **Gráfico 3** una característica específica en el sector del transporte aéreo. En el mercado interno de líneas regulares, hay un predominio de tres empresas: la multinacional LATAM, seguida de Azul y Gol. Según la Asociación Brasileña de Compañías Aéreas (ABEAR), la flota de las principales aeronaves de largo radio de este segmento se contrajo de 536 aviones en 2017 a 502 en 2019, de un total de 15.000 aviones. Por otro lado, estas mismas 502 aeronaves, equivalentes al 3,35% del total, que son operadas por las tres empresas, fueron las responsables de ofrecer el 99% de los asientos e ingresos del sector.

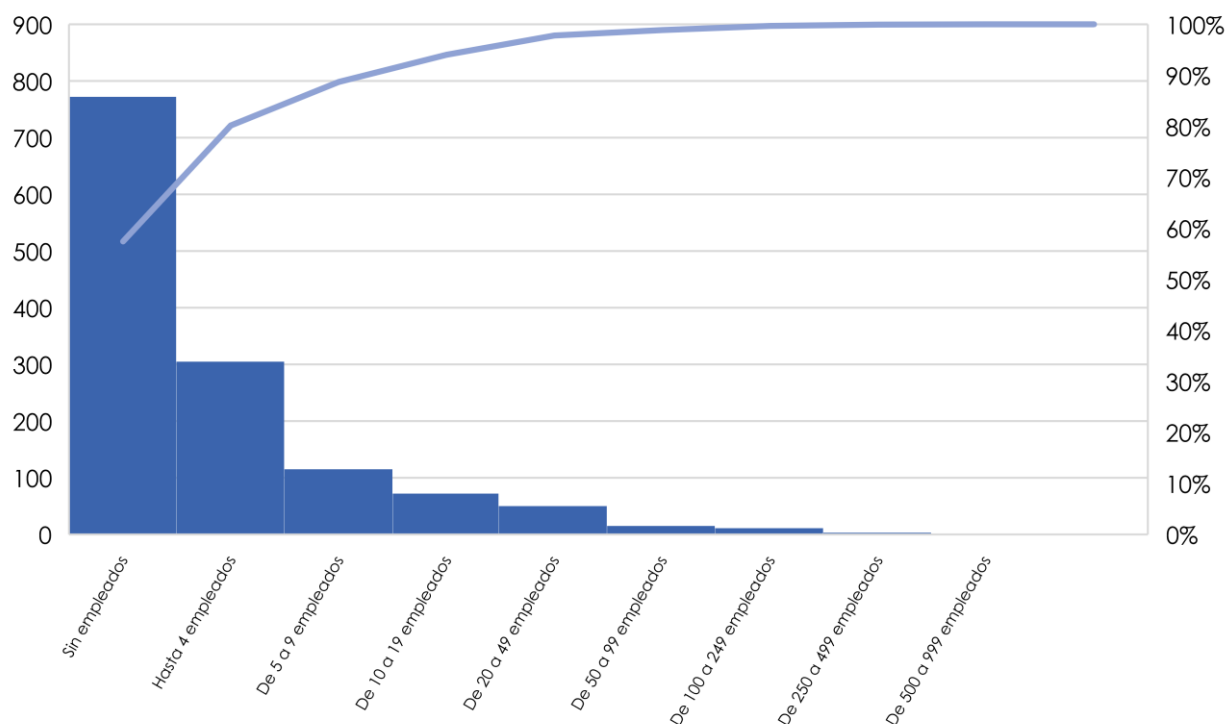
Gráfico 3: Distribución de empresas de transporte aéreo (Pax) 2019



Fuente de datos: IPEADATA, 2019

Finalmente, el sector del transporte fluvial tiene características similares al transporte terrestre de pasajeros por carretera, con énfasis en su uso en la Amazonía, región norte del país.

Gráfico 4: Distribución de empresas de transporte de agua (Pax) 2019

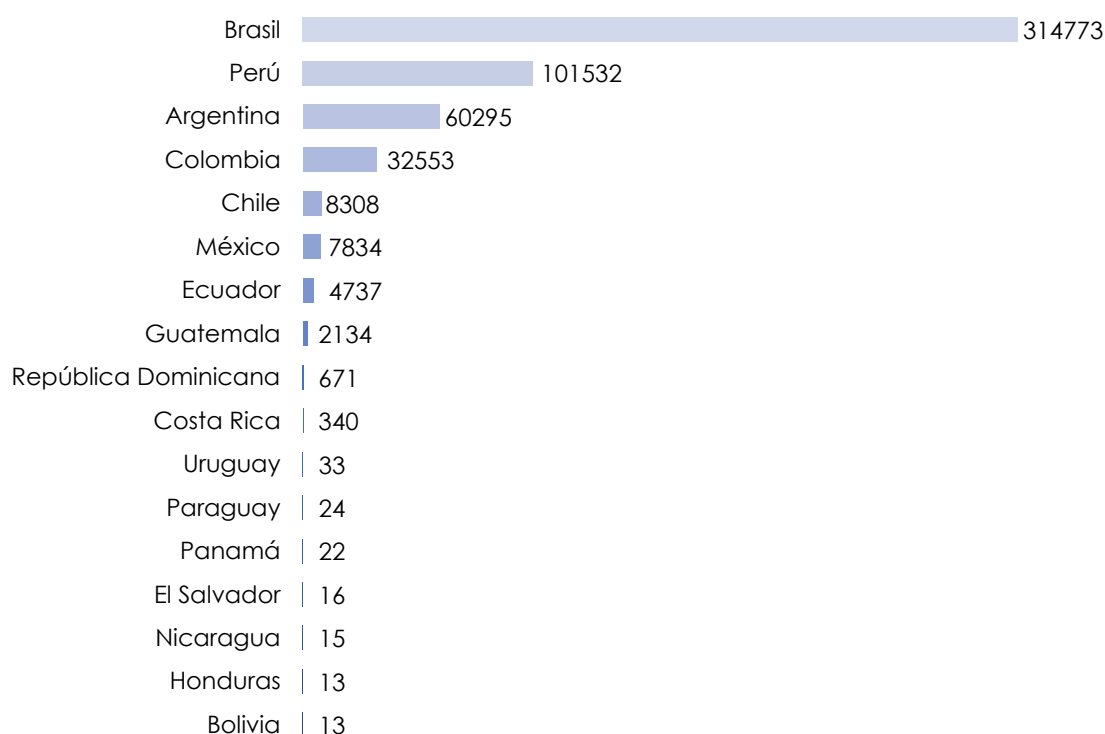


Fuente de datos: IPEADATA, 2019

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Dimensionamiento del mercado

Gráfico 5: Dimensión de la industria del transporte de pasajeros, 2021



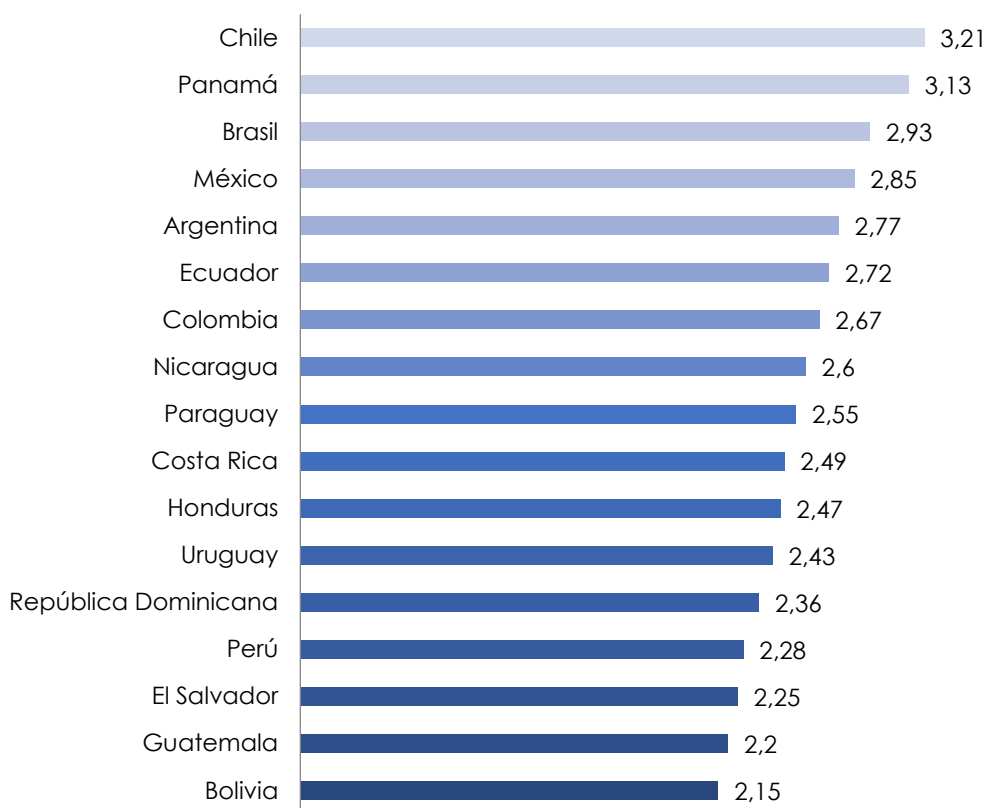
Fuente de datos: fDi Markets, 2021

El índice de Calidad de la Infraestructura de Transporte y Comercio Exterior es parte del Índice de Desempeño Logístico (LPI) ya consolidado del Banco Mundial. La puntuación varía entre "muy baja" (1) y "muy alta" (5). Brasil ocupa el 3er lugar en el ranking de América Latina, con una puntuación de 2,99 (0-5), **13% por encima del promedio de América Latina**. El top 5 está compuesto, en orden, por Chile, Panamá, Brasil, México y Argentina. Los países con peores indicadores son República Dominicana, Perú, El Salvador, Guatemala y Bolivia. Cabe mencionar, dada la disparidad en las dimensiones y poblaciones de los respectivos países. En ausencia de un índice LPI subregional, nos queda la impresión distorsionada de que la dotación de infraestructura de los estados menos desarrollados es equivalente a la de los más desarrollados. Es decir, la densidad de caminos pavimentados y ferrocarriles por 100 km² en el estado de São Paulo es más cercana a la que se presenta en los Estados Unidos de América que en el resto del país.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

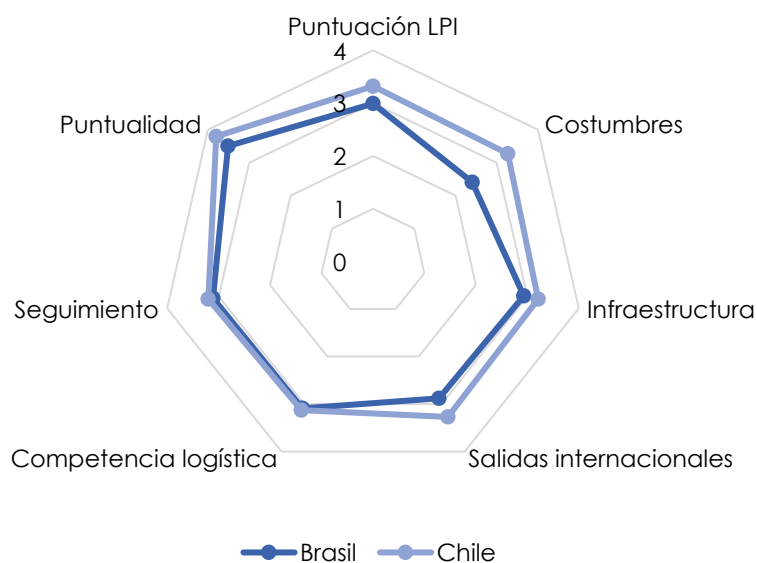
Dimensionamiento del mercado

Gráfico 6: Calidad de la infraestructura de transporte y comercio exterior



Fuente de datos: fDi Benchmark, 2021

Gráfico 7: Comparación de desempeño logístico (LPI) Brasil y Chile



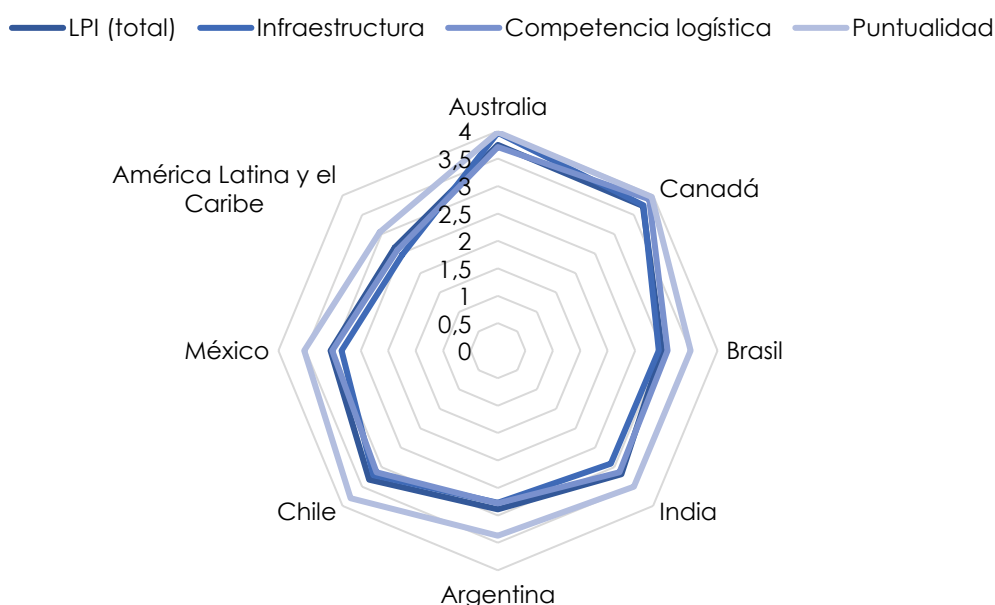
Fuente de datos: Banco Mundial, 2018

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Dimensionamiento del mercado

Desde otra perspectiva de mayor atención al potencial inversor en la cadena de producción turística, algunos de los criterios de LPI consisten en: la infraestructura en el destino, el nivel de competencia logística y su puntualidad, que afectan positiva o negativamente la cadena de suministro, así como como el nivel de calidad esperado en la prestación de servicios. El **Gráfico 8** eligió algunos competidores con diferentes grados de desarrollo en estos criterios y que constituyen economías continentales, tanto maduras como emergentes. Destacamos el puntaje general de LPI de los contendientes, señalando los principales en América Latina por encima del promedio regional.

Gráfico 8: Índice de Competitividad Logística - Selección



Fuente de datos: Banco Mundial, 2018

Los inversores que quieran capitalizar el segmento de transporte en la cadena productiva turística deben prestar atención a tres puntos fundamentales, que son: los pares de origen y destino con mayor potencial de inversión; Dónde están; y cuántos clientes potenciales hay. Para dibujar este panorama, es necesario utilizar dos herramientas:

- Investigación de mercado a través de big data; y
- Uso de estos datos a través de dos metodologías de análisis.

Una de las premisas de la economía turística es el patrón de disminución del atractivo por la distancia, entendido aquí en su dimensión espacio-temporal y en cómo se refleja en las elecciones del

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Dimensionamiento del mercado

consumidor. El último y más extenso estudio en esta línea, realizado por el Politécnico de Hong Kong², apunta a un patrón de caída exponencial de la demanda (ya sea de bien o de servicio) a medida que aumenta la distancia. Este es el "Modelo de Decadencia de Distancia (DDM)".

Por supuesto, otros factores son importantes, tales como: el tipo de viaje segregado por frecuencia, punto a punto de corta duración y mayor frecuencia o multidesestino, largo plazo y aspiracional (baja frecuencia), el nivel de desarrollo de los pares de mercado y el viajero, el atractivo de mercado del destino en la matriz OD, la facilidad de accesibilidad y conectividad, así como los aspectos de costos que brinda el ambiente de negocios que afectan positiva o negativamente al destino. Dicho esto, el citado estudio considera que la ley de caída de la distancia es un hecho tras analizar 1.915 pares O-D en el mundo entre 146 destinos que representaron el 77,3% de la demanda turística mundial en 2002.

Se encontró, sintéticamente, que el 80% del turismo internacional se realiza dentro de los 1000 km del origen, que por cada mil km adicionales hay una caída en la demanda de aproximadamente 50% y que existe la posibilidad de observar tres tipos de curva con sus respectivas "zonas efectivas de exclusión turística" a medida que aumenta la distancia, como se muestra en la Figura 2 de la encuesta que se reproduce a continuación. En el caso brasileño, ZEET tiene mesetas en el entorno inmediato de América del Sur y picos, como era de esperar, en los principales mercados demandados por el flujo de salida internacional brasileño: Europa y América del Norte, como se muestra en la figura 3 de la investigación.

² McKercher, Bob; et al. The Impact of Distance on International Tourist Movements. Journal of Travel Research, vol. 47, n.2, November 2008 208-224 <http://jtr.sagepub.com>

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Dimensionamiento del mercado

Figura 2: Volumen acumulado de llegadas

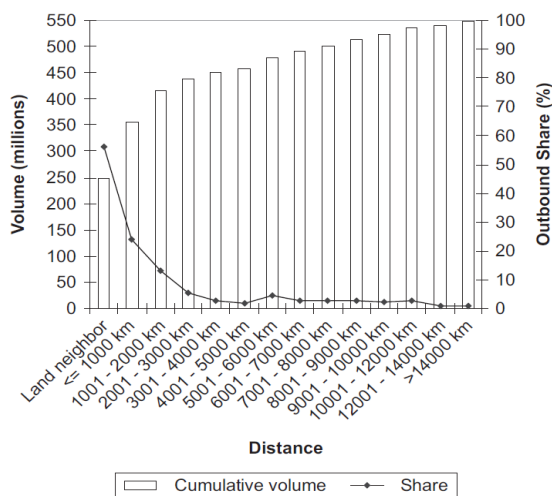
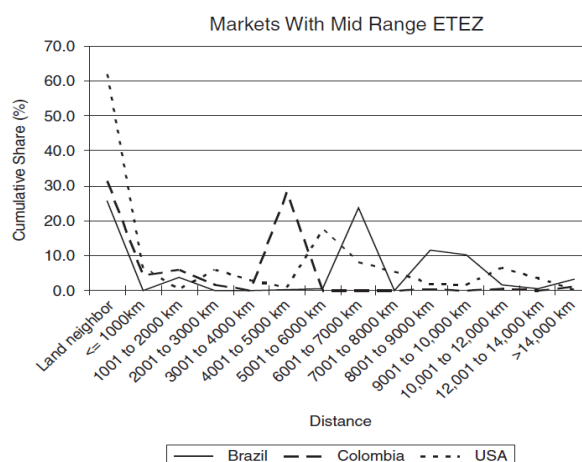


Figura 3: ZEET de Brasil



Además de DDM, existe el modelo gravitacional, utilizado en la cadena de suministro. En definitiva, parte de la hipótesis de que el número de viajes producidos por la zona i , en varios modos de transporte, y atraídos por la zona j , es directamente proporcional al tamaño de sus economías e inversamente proporcional a la distancia entre ellas. Estos dos métodos, combinados con big data, proporcionan un mapeo de la matriz real y el potencial de O-D del mercado aéreo brasileño. El estudio fue realizado por el Ministerio de Infraestructura, EPL y Labtrans, a quienes el Ministerio de Turismo ha contratado para realizar estudios cartográficos similares³.

El big data se capturó de la telefonía móvil en 2017 a través de una asociación con la empresa Telefónica / Vivo. La herramienta de usuario agregada le permite hacer una referencia cruzada de los datos y proporciona información precisa que le permite diseñar escenarios para la expansión de la oferta y la demanda. Estos, por cierto, son cruciales para el potencial inversor.

La investigación capturó 1,881 millones de viajes, el 77% de los cuales utilizó un automóvil privado, lo que confirma la validez de la preferencia por destinos más cercanos al centro de gravedad del origen del consumidor. El objetivo del inversor, por tanto, se centra en el 23%

³ Encontros de Planejamento da Aviação Civil, 2020-2040. Webinar Matriz Origem Destino – bigdata da telefonia móvel real. Ministério da Infraestrutura, 2019.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Dimensionamiento del mercado

restante. En términos de modos de transporte colectivo, hubo alrededor de 1,27 millones de viajes por ferrocarril (0,3%), 3,43 millones de viajes por vía fluvial (1%), 337,40 millones por carretera y alrededor de 74,5 millones de pasajeros aéreos en 2017 (18%). En 2019, 95.290 millones de pasajeros pagados fueron transportados en rutas domésticas y 24.140 millones en rutas internacionales, prefigurando un aumento del 27,91% para los pasajeros domésticos en comparación con 2017. En resumen, el mercado aéreo brasileño manejó 119.430 millones de pasajeros pagados en 2019. Ha impactado el turismo agregando un valor directo de R\$ 19,1 mil millones, indirectamente en R\$ 4,9 mil millones e inducido en R\$ 29 mil millones, totalizando R\$ 50,3 mil millones en contribución total a la cadena productiva turística y sumando R\$ 103,4 mil millones o 1,4% del PIB brasileño en 2019.

Un dato relevante para los inversionistas es que el país tuvo 1.806 millones de desplazamientos en las 60.130 conexiones terrestres disponibles.

Matriz O-D en rutas terrestres únicas		
Sureste	36,0%	21.647
Sur	22,7%	13.650
Noreste	19,9%	11.966
Medio Oeste	13,9%	8.358
Norte	7,6%	4.570
Conexiones terrestres totales		60.130

Para el sector de aerolíneas, se identificaron 5.273 conexiones entre aeropuertos, que manejaron alrededor de 74.5 millones de pasajeros en 2017.

Matriz O-D en rutas aéreas únicas		
Sureste	26,5%	1.397
Sur	23,9%	1.260
Noreste	17,9%	944
Medio Oeste	17,8%	939
Norte	13,8%	728
Conexiones de aire totales		5.273

En la malla aérea hay un solapamiento competitivo promedio de 62,9%, que va desde un mínimo de 42,2% en el Norte hasta un máximo de 90,4% en el Sureste, donde se encuentra la mayor concentración de centros de gravedad económica y poblacional del país. Aquí, el DDM y los modelos gravitacionales entran en juego al leer los macro datos y los escenarios proporcionados. El estudio concluyó que en Brasil cada

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

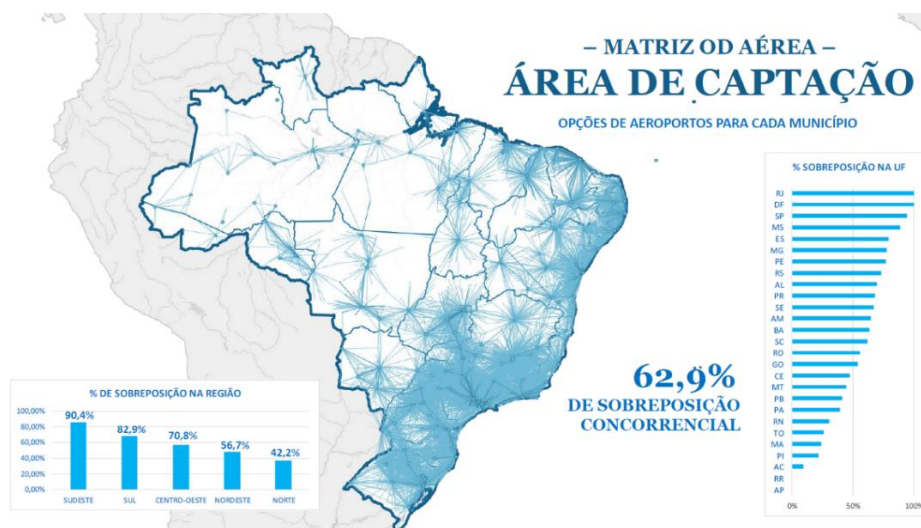
Dimensionamiento del mercado

aeropuerto tiene, en promedio, 4,13 competidores. En mayo pasado, ANAC informó que la ruta nacional promedio comprende 654 km y 1h43 en tiempo promedio de misión. Actualmente, la fotografía de aeropuertos por tamaño y clasificación de la Secretaría de Aviación Civil (SAC) se muestra en la siguiente tabla:

Dimensionamiento del mercado: aeródromos públicos por clase, 2021 (mayo)	
Clase de equipo	Número de aeródromos públicos registrados
Clase I	464
Clase II	23
Clase III	17
Clase IV	12
Total	516

Nota: las clases están determinadas por RBAC 153, en base al promedio aritmético del número de PAX transportados en el período de referencia (movimiento mínimo de 500 en vuelos regulares). Sintéticamente, los más grandes están en la clase IV.

Matriz aérea OD de áreas de captación - hubs and spokes



Sobre el estudio de posibles rutas viables que se puedan desarrollar en el país. Se dibujaron dos escenarios, uno con una matriz de conexión lineal (punto a punto) y el otro optimizado centrado en el sistema de nodos y ejes (hubs-and-spokes) que ya se ha desarrollado en el país, dada la superposición de aeropuertos en las Unidades Territoriales de Planificación. A continuación, se muestran algunos de los parámetros básicos de estos escenarios que el inversor debe tener en cuenta a la hora de planificar el potencial de las rutas:

- El porcentaje de la población con ingresos superiores a dos salarios mínimos en la UTP de origen y destino, que representa el 92% de la demanda de transporte aéreo;

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Dimensionamiento del mercado

- La distancia mínima de 140 km de arco grande;
- Demanda mínima anual de 624 pasajeros (pax), en definitiva, al menos operar una Caravana con dos frecuencias semanales y un factor de ocupación del 70%;
- Conexión entre aeropuertos ya en operación y otorgados, así como los previstos en PAN 2018-2038.

El escenario más realista es el segundo, que considera todas las conexiones O-D operativas o potenciales en un modelo de hubs and spokes en una red optimizada que también incluye los otros modos de transporte. En resumen, para el 2038 es posible que el mercado interno brasileño aumente la demanda hasta en un 76%, con un aumento de la demanda de alrededor de 73 millones de pax, aumentando las nuevas rutas económicamente viables en un 178,57% (alrededor de 675), configurando un total universo de 1.053 conexiones en la red aérea nacional de OD. Esto aumentaría los ingresos de la industria en US\$ 16.893 millones, un aumento potencial del 91% sobre los ingresos medidos en 2019. El potencial viable del mercado interno de Brasil podría alcanzar los 168.759 millones de pasajeros pagados transportados en este período.

Escenario de potencial de mercado viable - Matriz de gastos generales de OD - MINFRA

	Base (2019)	Escenario 2: Red integrada optimizada	Variación
<i>Demanda interna (PAX)</i>	95.749.995	168.759.995	76%
<i>Ingresos de la industria (USD)</i>	US\$ 8.841.078.434	US\$ 16.893.769.835	91%
<i>Oferta (ASK)</i>	11.964.560.807	98.160.659.585	-17%
<i>Número de conexiones O/D viables</i>	378	1053	178,57%

Componentes del escenario 2

Aeronave	Pax (carga máxima)	Escenario 2 Número de rutas potenciales viables con un 100% de viabilidad observada
E190E2	106	41
E195E2	132	13
A220-100	115	27
A220-300	141	13
A319Neo	140	3
B737-M7	156	473
ATR-72	68	77
ATR-42	45	134
CESNA	9	207
CARAVAN		
Total		988

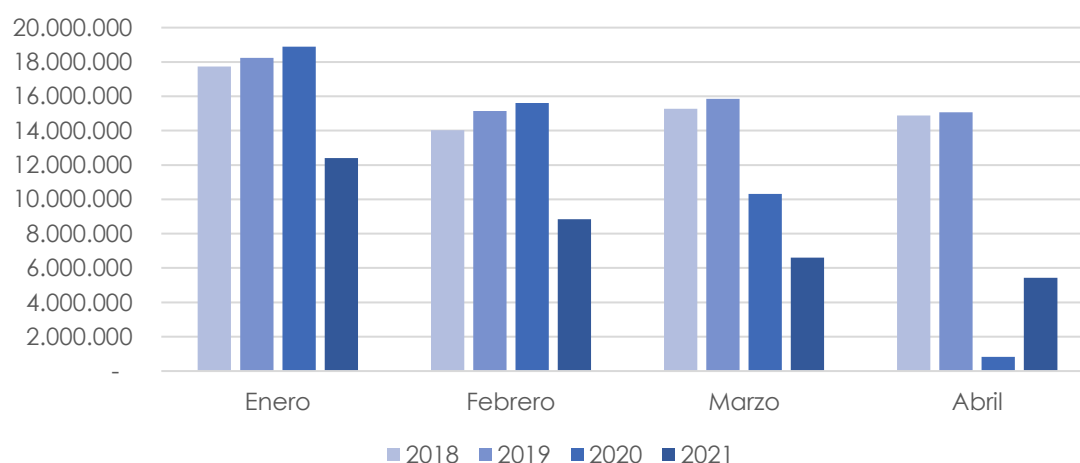
MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Civil Aviation Situation

Situación de la Aviación Civil

Con una alta tasa de correlación con el turismo (superior al 90%), no es de extrañar que uno de los sectores más afectados por la pandemia Covid-19 en Brasil sea la aviación civil. El sector registró grandes caídas en el movimiento mensual de pasajeros a marzo de 2020, así como una importante contracción en la densidad de la red aérea. El Sistema [Horus](#) de la Secretaría de Aviación Civil Nacional, presenta datos sobre infraestructura, operación y desempeño de aeródromos en Brasil. A partir de él, es posible realizar análisis de la situación de la aviación mes a mes. Por lo tanto, se presenta una descripción general de la industria, los impactos y la recuperación de Covid-19.

Gráfico 9: Comparación del movimiento mensual de pasajeros a través de vuelos regulares y no regulares, embarque y desembarque, aeródromos capitales y regionales, **vuelos domésticos** 2018 - 2021



Fuente de datos: CGMob y Horus Sistema - Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Aviação Civil.

El Gráfico 9 muestra la evolución comparativa del número de pasajeros transportados mensualmente en vuelos domésticos regulares e irregulares (incluyendo salidas y llegadas) para los años 2018 al presente. Aún no se ha observado un punto de inflexión en la tasa de crecimiento acumulada a niveles prepandémicos.

El mayor impacto observado se da en el movimiento mensual de pasajeros internacionales, ya que, a medida que se agravaba la pandemia, se impusieron restricciones en las fronteras entre países, siendo estos motivos por iniciativas discutidas en la Organización Mundial del Turismo y otras instituciones consultadas. La OMT ha seguido el nivel de

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

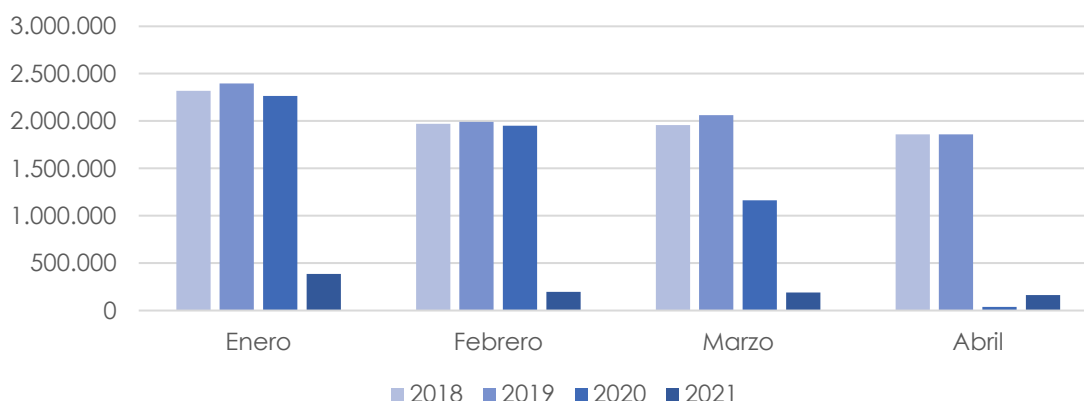
Civil Aviation Situation

restricciones existentes en el tránsito internacional de pasajeros aéreos. Su décimo informe muestra que el 34% de todos los destinos del mundo están parcialmente cerrados, mientras que el 36% requiere prueba negativa de contagio. Existen, por ahora, diferencias regionales significativas, con el mercado europeo con países con restricciones más severas en un número menor (13%) mientras que el 70% de los destinos en Asia y el Pacífico están completamente restringidos a viajes internacionales. En las Américas, la tasa de países con fronteras cerradas es de 20%.

[Vaccines and Digital Solutions to Ease Travel Restrictions \(unwto.org\)](https://www.unwto.org/es/vaccines-and-digital-solutions-to-ease-travel-restrictions)

Característica en caídas abruptas y pronunciadas como las experimentadas desde marzo del año pasado, la sensibilidad en cualquier variación de recuperación podría señalar erróneamente un escenario positivo. Se pueden observar tres patrones generales luego de una depresión, una recuperación en V, ya que no se destruyó la capacidad instalada, una caída en L, a un nivel inferior donde se destruye la capacidad instalada, y una recuperación en W, donde los factores subyacentes y estructurales aspectos de la crisis aún no se han solucionado. Nos parece que en el escenario interno brasileño tenemos una recuperación en forma de V hasta ahora. Se debe hacer un descargo de responsabilidad al mercado internacional. Por ejemplo, en el Gráfico 10 tenemos un aumento del 412,81% en el movimiento internacional en abril de 2021 en comparación con el mismo mes de 2020. Sin embargo, el número de pasajeros transportados se reduce en comparación con los años no pandémicos.

Gráfico 10: Comparación del movimiento mensual de pasajeros a través de vuelos regulares y no regulares, embarque y desembarque, aeródromos capitales y regionales, **vuelos internacionales 2018 - 2021**



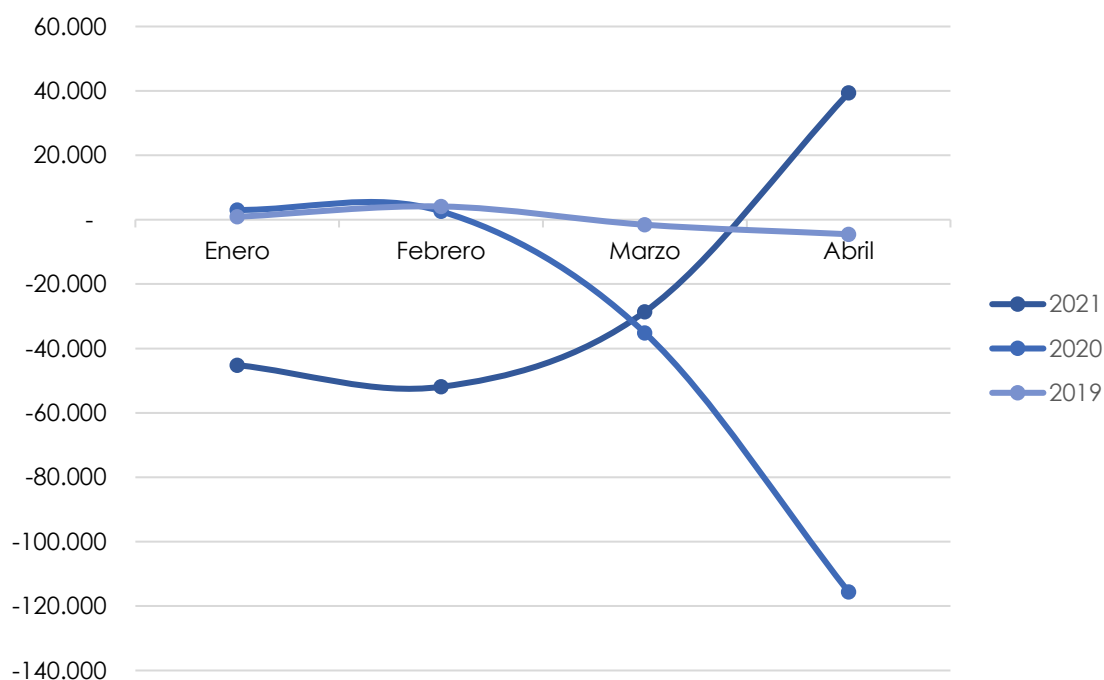
Fuente de datos: CGMob y Horus System - Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Aviação Civil.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Civil Aviation Situation

Al observar la diferencia en el número de aeronaves en movimiento mensual, relacionado con el mismo período del año anterior, hay mayor claridad en la dimensión de la caída y el inicio de la recuperación de los vuelos nacionales en el país. Se debe considerar que el análisis es comparativo, relativo al año anterior y debe ser apreciado junto con los valores globales, presentados en una tabla después del gráfico.

Gráfico 11: Diferencia en el movimiento mensual de aeronaves a través de vuelos regulares y no regulares, embarque y desembarque, aeródromos capitales y regionales, **vuelos domésticos** 2019-2021



Fuente de datos: CGMob y Horus System - Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Vuelos domésticos - Valores globales				
	2021	2020	2019	2018
Enero	106.470	151.633	148.608	147.712
Febrero	78.168	130.070	127.469	123.351
Marzo	69.826	98.425	133.556	135.121
Abril	49.884	10.526	126.120	130.636
Vuelos Doméstico - Diferencia respecto al año anterior				
	2021	2020	2019	
Enero	- 45.163	3.025	896	
Febrero	- 51.902	2.601	4.118	
Marzo	- 28.599	-35.131	-1.565	
Abril	39.358	-115.594	-4.516	

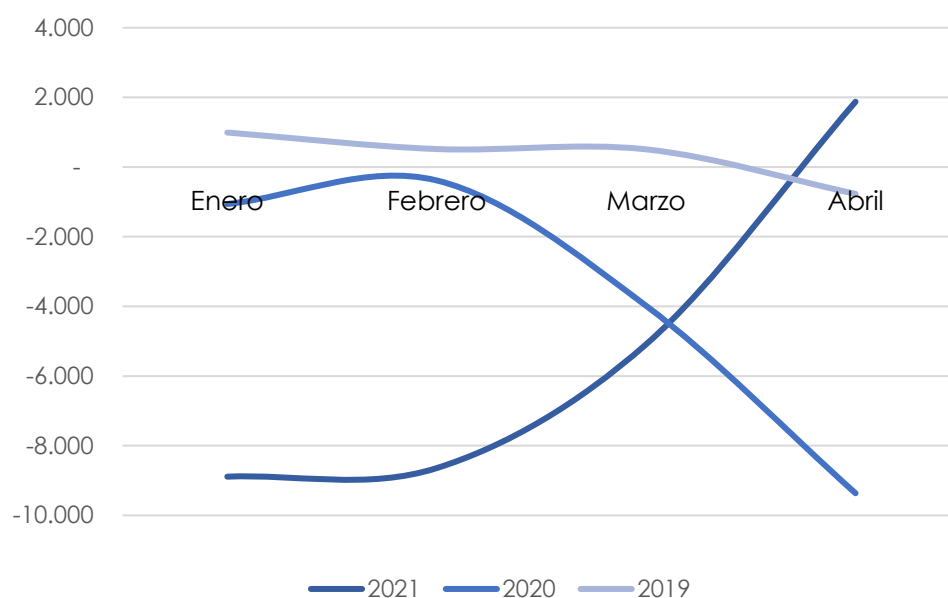
Fuente de datos: CGMob y Horus System - Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Aviação Civil.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Civil Aviation Situation

Un movimiento de recuperación similar, en sus debidas proporciones, se puede observar en la diferencia del movimiento internacional de aeronaves.

Gráfico 12: Diferencia en el movimiento mensual de aeronaves a través de vuelos regulares y no regulares, embarque y desembarque, aeródromos capitales y regionales, **vuelos internacionales** 2019-2021



Vuelos internacionales - Valores globales				
	2021	2020	2019	2018
Enero	4.165	13.053	14.114	13.123
Febrero	3.174	11.816	12.200	11.683
Marzo	3.412	8.500	12.483	11.974
Abril	3.219	1.343	10.707	11.476
Vuelos internacionales - Diferencia con el año anterior				
	2021	2020	2019	
Enero	- 8.888	-1.061	991	
Febrero	- 8.642	-384	517	
Marzo	- 5.088	-3.983	509	
Abril	1.876	-9.364	-769	

Fuente de datos: CGMob y Horus System - Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Aviação Civil.

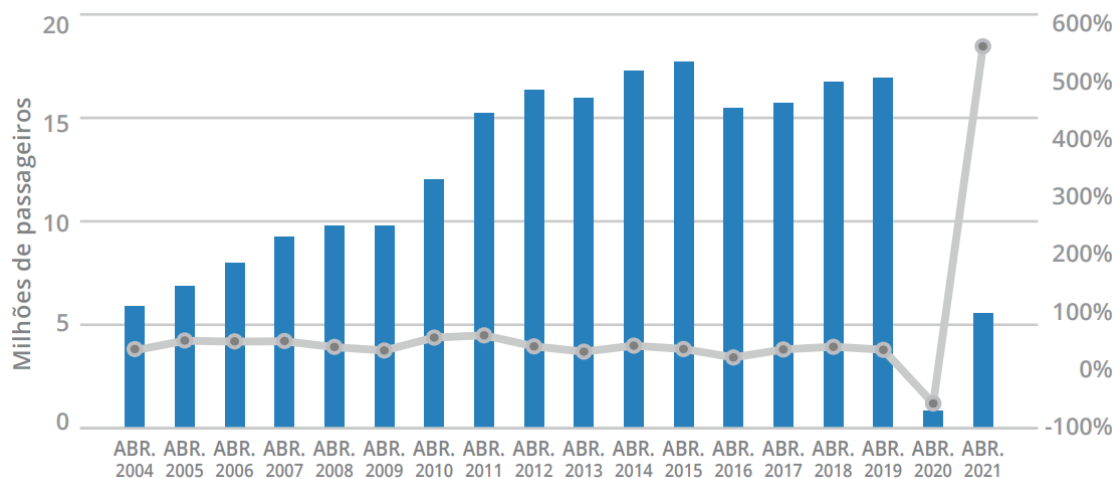
En el documento [Coyuntura del sector aéreo - mayo de 2021](#), publicado por el Ministerio de Infraestructura, se presenta que, entre mayo de 2020 y abril de 2021, se registró el transporte de 82,3 millones de pasajeros procesados, lo que indica una caída del 58,2% en relación al monto verificado en el mismo período del año anterior. En los primeros cuatro meses de 2021 (enero a abril), el movimiento de pasajeros

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Civil Aviation Situation

procesados fue de 34,2 millones de viajeros, un 33,0% menos que el calculado en el mismo período de 2020, antes de la pandemia.

Gráfico 13: Evolución y variación anual del movimiento de pasajeros procesados en los aeropuertos brasileños en abril (2004-2021)



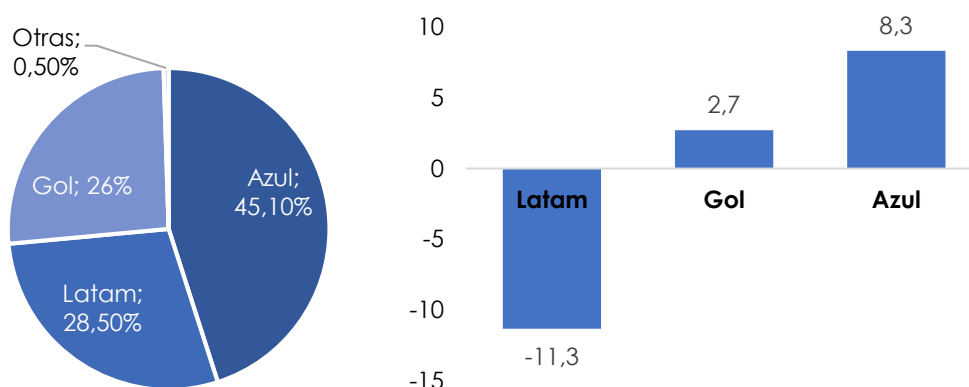
Fuente de datos: CGMob y Horus System (BRASIL, 2019b). Datos obtenidos en: mayo / 2021. Elaboración: LabTrans / UFSC (2021)

Además, en abril de 2021 se transportaron 5,6 millones de pasajeros procesados, lo que indica **una recuperación del 544,4% con respecto a la cifra registrada en abril de 2020**. A pesar del fuerte incremento, el resultado se caracteriza por ser el segundo más bajo de toda la serie histórica del mes, justo por delante de la cantidad calculada en abril de 2020, fuertemente afectada por la pandemia Covid-19. En comparación con abril de 2019, el movimiento en el mismo mes de 2021 fue un 67,0% menor. Posteriormente, el mismo documento presenta la participación de mercado de las aerolíneas en el mercado nacional y sus respectivas variaciones en puntos porcentuales, con relación a abril de 2021.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Civil Aviation Situation

Gráfico 14: Cuota de mercado de las aerolíneas en el mercado brasileño y variaciones porcentuales, abril de 2021



Fuente de datos: CGMob y ANAC (2020). Datos obtenidos en: mayo / 2021. Elaboración: LabTrans / UFSC (2021)

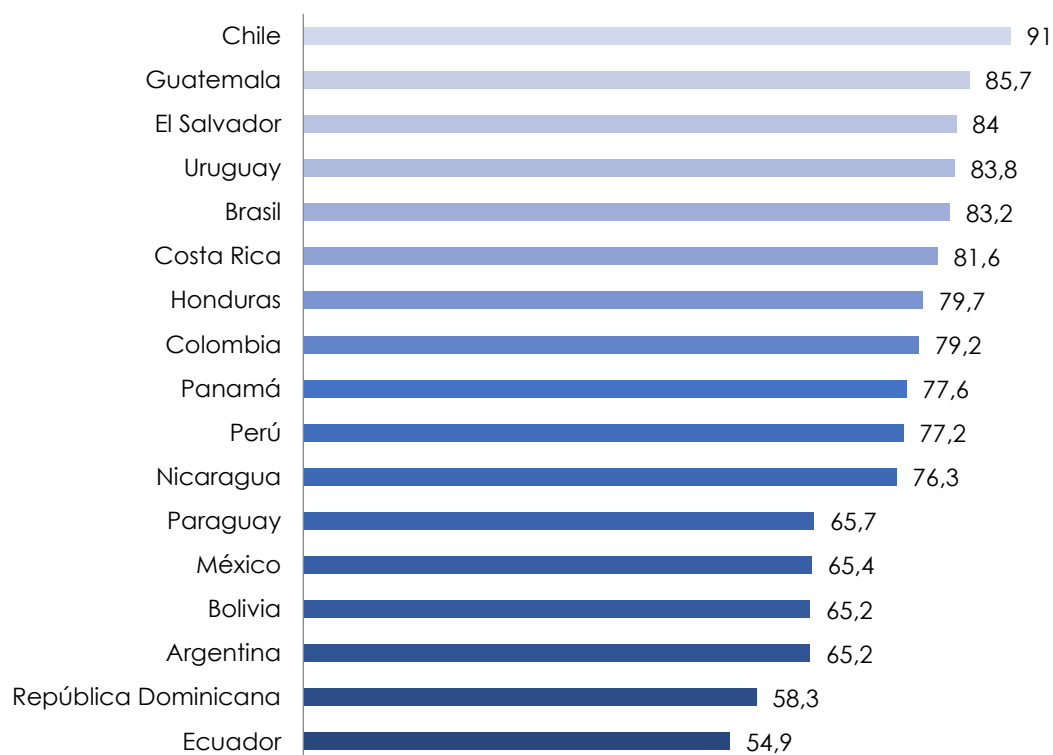
En abril de 2021, en comparación con el mismo mes de 2020, hubo incrementos del 239,7%, en el número de horas voladas, y del 288,2%, en la cantidad de combustible consumido. Sin embargo, en comparación con abril de 2019, los indicadores mostraron caídas del 60,7% y 66,3%, respectivamente. En 2021, en comparación con el mismo período de 2020, ambos indicadores mostraron un descenso: 33,0%, en el número de horas voladas, y 34,3%, en la cantidad de combustible consumido.

En cuanto a impuestos y tasas para el acceso al transporte aéreo internacional, Brasil ocupa la quinta posición en relación a América Latina, en un ranking de 2018. Esto significa que **el país se encuentra entre los 5 que cobran más tasas e impuestos en esta selección geográfica.**

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Civil Aviation Situation

Gráfico 15: Tasas de acceso al transporte aéreo internacional, 2018



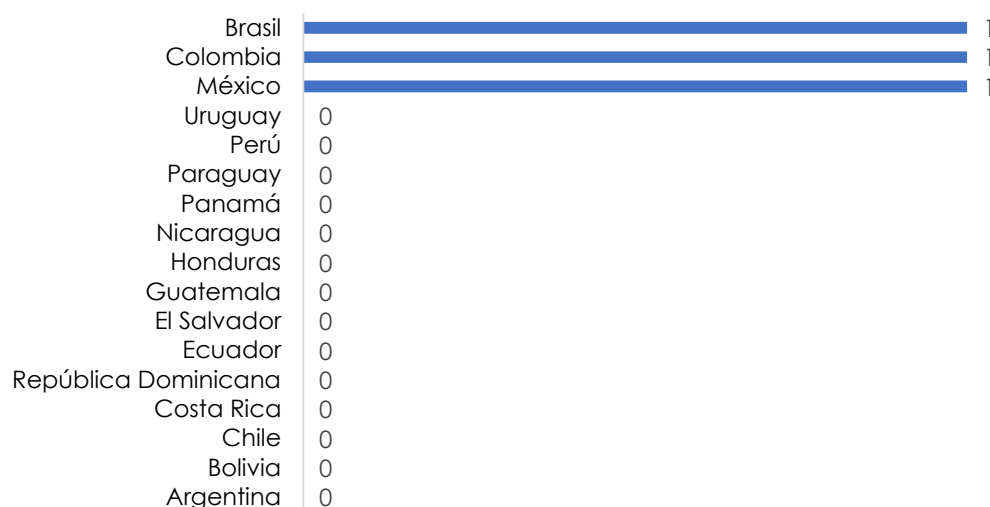
Fuente de datos: fDi Benchmark, 2021

En 2019, la Guía Oficial de Aerolíneas Megahubs identificó los 50 aeropuertos más conectados internacionalmente en el mundo. El Índice se genera comparando el número de conexiones programadas desde y hacia vuelos internacionales con el número de destinos atendidos por el aeropuerto. En este sentido, los únicos países de América Latina que forman parte del ranking son Brasil, Colombia y México, con un aeropuerto cada uno.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Civil Aviation Situation

Gráfico 16: Hubs internacionales, 2019

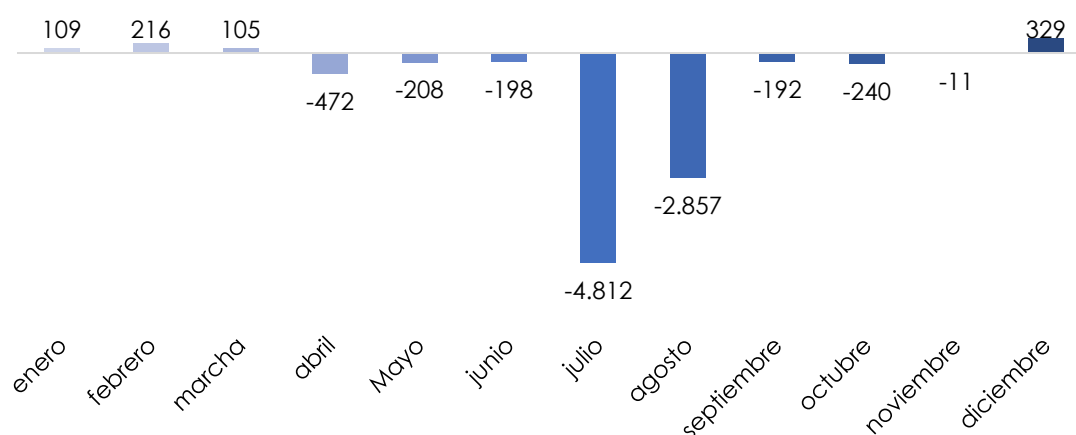


Fuente de datos: fDi Benchmark y OAG Megahubs Index

Trabajo y Empleo en el Transporte Aéreo

La ACT de Transporte Aéreo tuvo una reducción de 8.331 puestos de trabajo en 2020. Con un mayor saldo negativo de contrataciones en julio, el sector solo volvió a presentar un saldo positivo de contrataciones en diciembre.

Gráfico 17: Balance de Contrataciones y Despidos en la Ley de Transporte Aéreo, por macrorregión, 2020



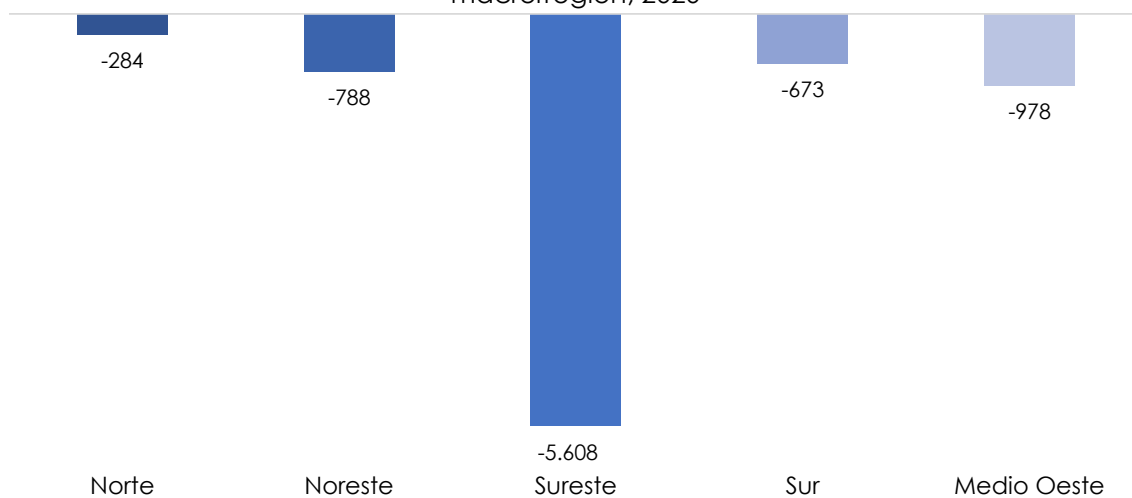
Fuente de datos: CGDI / MTur, Ministerio de Economía - Registro General de Ocupados y Desempleados (CAGED) e Informe Anual de Información Social (RAIS).

La caída más significativa de puestos de trabajo se produjo en la región Sudeste. Cabe considerar que la región fue responsable del 70% de las ocupaciones formales del sector en 2019. La menor caída se registró en la región Norte.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Civil Aviation Situation

Gráfico 18: Balance de Contrataciones y Despidos de ACT Transporte Aéreo, por macrorregión, 2020



Fuente de datos: CGDI / MTur, Ministerio de Economía - Registro General de Ocupados y Desempleados (CAGED) e Informe Anual de Información Social (RAIS).

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Coyuntura de Turismo Náutico y Cruceros

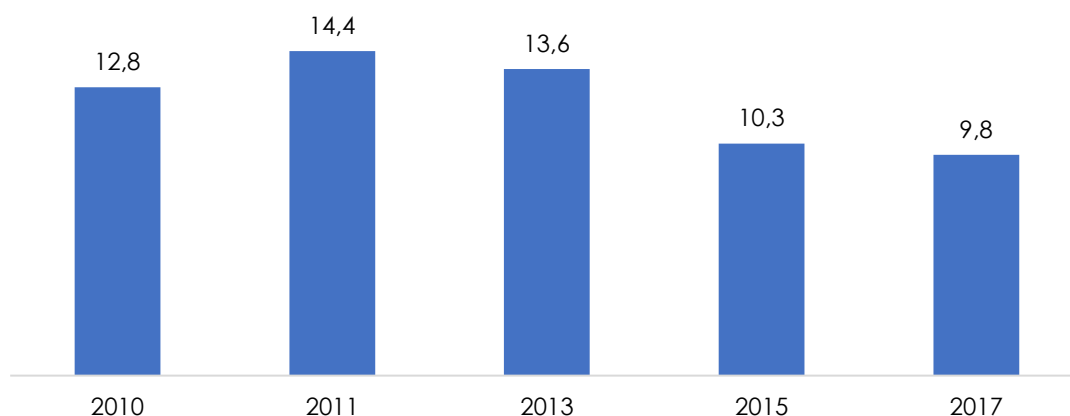
Actualmente, se encuentra en marcha el Grupo Técnico (GT) de Turismo en el Agua, en el ámbito del Foro Turismo Movilidad y Conectividad. El GT elaboró el documento titulado "Texto base para la discusión", que contiene una descripción general del Turismo Acuático, que incluye los temas de Turismo Náutico (Cruceros y Deporte y Recreación), Turismo de Sol y Playa, Turismo de Pesca y Turismo de Aventura (Ecoturismo).

El documento brinda una visión general del tema, cubriendo información sobre el potencial brasileño, posibilidades de desarrollo, aspectos conceptuales, beneficios, cadena turística involucrada, perfil turístico, razones para elegir el destino, principales destinos por actividades, inversiones en infraestructura turística, apoyo crediticio para el sector privado, Portal de Inversiones del Ministerio de Turismo, Vademécum, estudios y planes, bases de datos y sistemas oficiales.

Además, el Texto Básico para Discusión presenta los siguientes temas especiales para su desarrollo: Revisión de la Política Marítima Nacional; Estructuras e instalaciones de apoyo náutico; Importación de embarcaciones; Reducción de la carga fiscal, turismo de cruceros náuticos y centros de visitas subacuáticas y arrecifes artificiales.

El Transporte Fluvial de Pasajeros se realiza en una red estimada en 25.000 km de ríos navegables en la Cuenca Amazónica. Esto es utilizado principalmente por los lugareños, pero también con fines turísticos. La evolución de los pasajeros de 2011 a 2017 se presenta a continuación.

Gráfico 19: Evolución en la estimación del transporte de pasajeros en el transporte fluvial en la región amazónica, con base en encuestas de campo (millones de pasajeros)



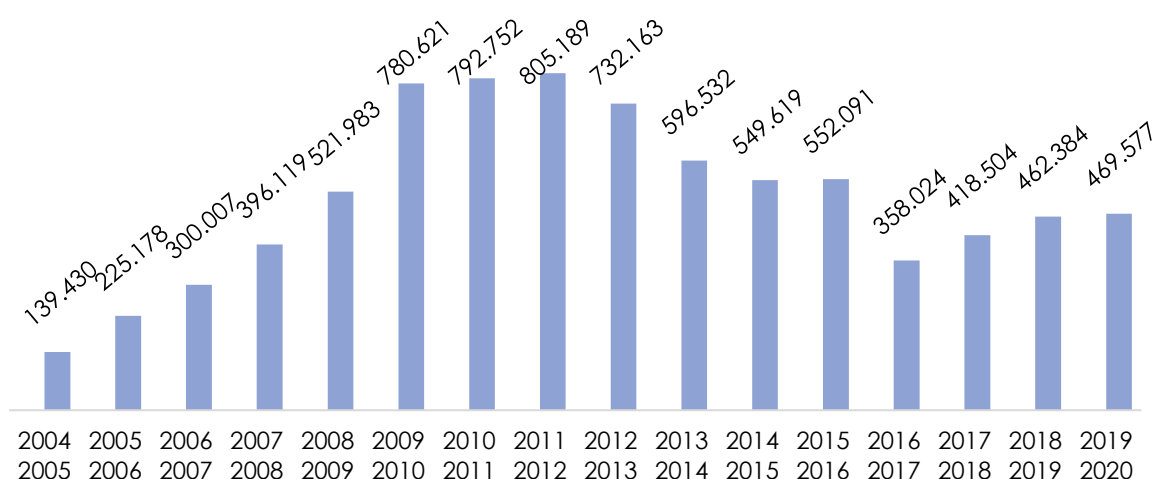
Fuente de datos: CGMob/ LabTrans, 2021

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Coyuntura de Turismo Náutico y Cruceros

El número de pasajeros embarcados en cruceros ha crecido de manera constante entre 2004 y 2011, alcanzando su punto máximo en la temporada 2011/2012. Después de esto, bajó hasta 2016-2017 y comenzó a crecer nuevamente hasta 2020.

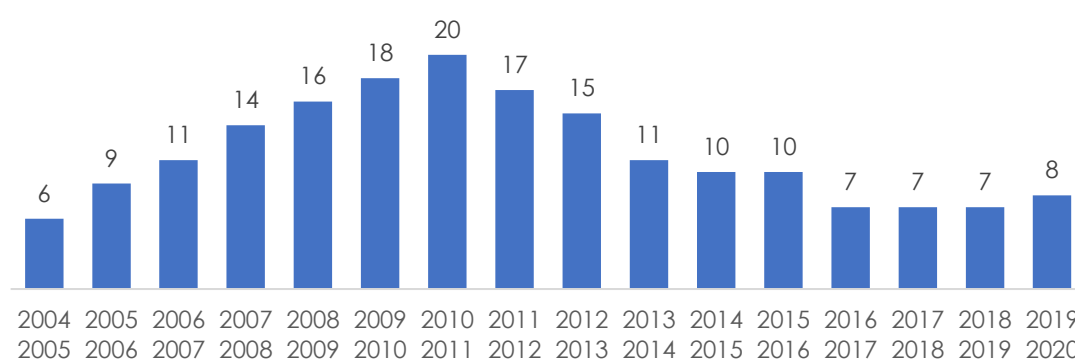
Gráfico 20: Número de pasajeros abordados en cruceros, 2004 a 2020



Fuente de datos: CGMob/ LabTrans, 2021

En cuanto al número de buques utilizados por temporada, la evolución del crecimiento es similar a la de pasajeros embarcados, con la salvedad de que el número se mantuvo estable entre 2014 y 2016 y 2017 a 2019.

Gráfico 21: Número de barcos utilizados por temporada, 2004 a 2020



Fuente de datos: CGMob/ LabTrans, 2021

De acuerdo con la [Asociación Internacional de Cruceros - CLIA Brasil](#), entre los viajeros de cruceros de cabotaje en el país, la mayoría son brasileños dedicados al turismo interno. El sector es muy atractivo para los brasileños por sus características de servicio y posibilidades de visitar varios destinos en un mismo viaje.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

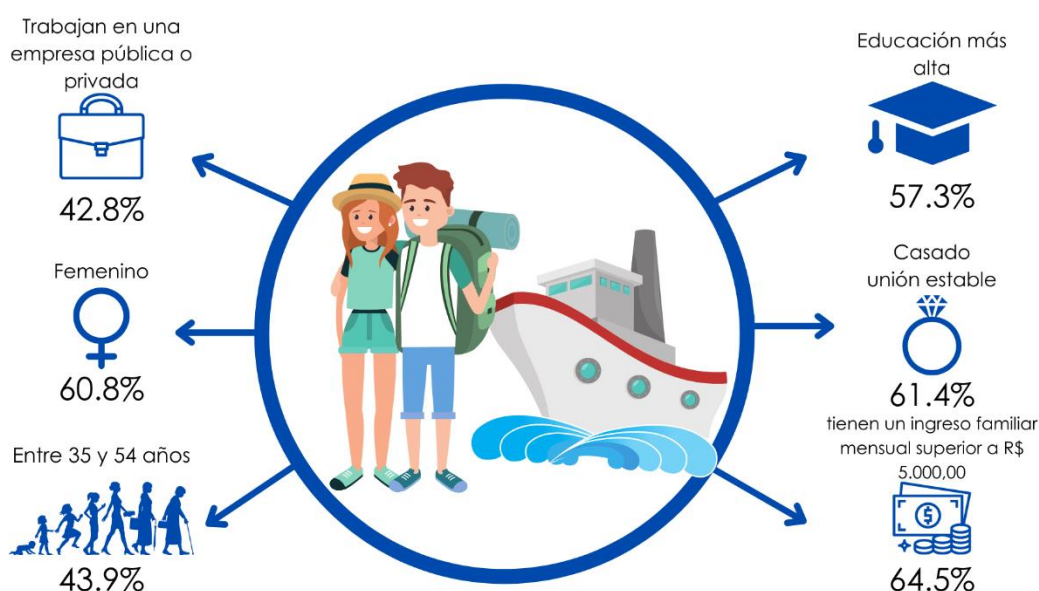
Coyuntura de Turismo Náutico y Cruceros

Asimismo, según la asociación, el número de turistas residentes en Brasil que realizaron viajes en crucero al exterior durante 2019 fue de 217.313, lo que significó un aumento del 11,3% con respecto a 2018, generando ingresos de R \$ 703,9 millones (23,5% más que en 2018). El Mediterráneo y el Caribe fueron los principales destinos elegidos por los brasileños que viajaron al exterior para realizar cruceros marítimos.

Así, la temporada brasileña 2019/2020 registró **8 barcos, 144 cruceros realizados, 28.730 camas y 7.869 tripulantes**. El tiempo promedio de crucero fue de **5,2 días** y el **gasto promedio por pasajero con la compra del viaje alcanzó R \$ 3.256,27**. El impacto económico total es de **R\$ 2.240 mil millones**, entre los gastos incurridos por las navieras y el consumo de los cruceristas y tripulantes en los destinos.

En relación a los barcos que pasan por la costa brasileña, **hay 24 barcos de 18 compañías diferentes**, que cubren **29 destinos**. Se ofrecieron **32,053 camas, con 12,520 tripulantes y 224 días**.

Entre los pasajeros de cruceros que realizarían viajes domésticos (cabotaje) y / o internacionales, más de 30.000 personas abandonaron debido a la pandemia Covid-19 (hasta que se realizó la encuesta). Esto generó una pérdida de ingresos estimada para las empresas de más de R\$ 70 millones. El perfil de los cruceros se presenta a continuación. – [investigación realizada por CLIA Brasil](#).



Fuente de datos: CLIA Brasil/ FGV, 2021

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Coyuntura de Turismo Náutico y Cruceros

El Boletín de Inteligencia de Mercados en Turismo - Turismo Náutico, publicado por [Rede de Inteligência de Mercado no Turismo – RIMT/MTur](#), presenta un nuevo panorama del Turismo Náutico en el país, destacando la oferta del segmento en Brasil. Los principales puertos públicos brasileños y actividades náuticas prioritarias, contenidos en el documento mencionado, se presentan a continuación.



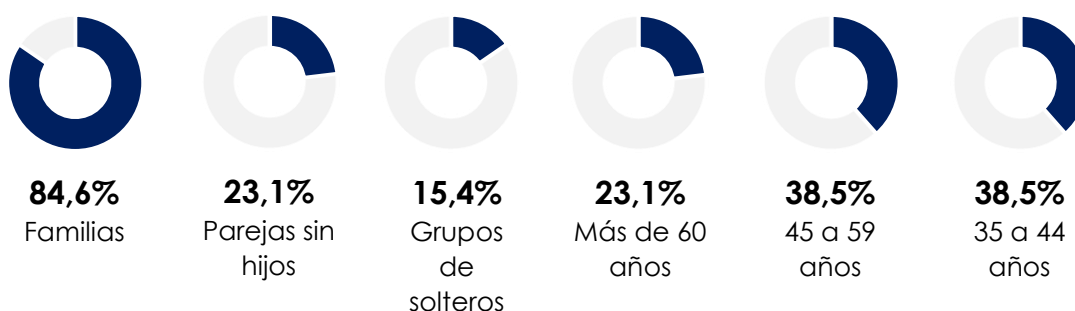
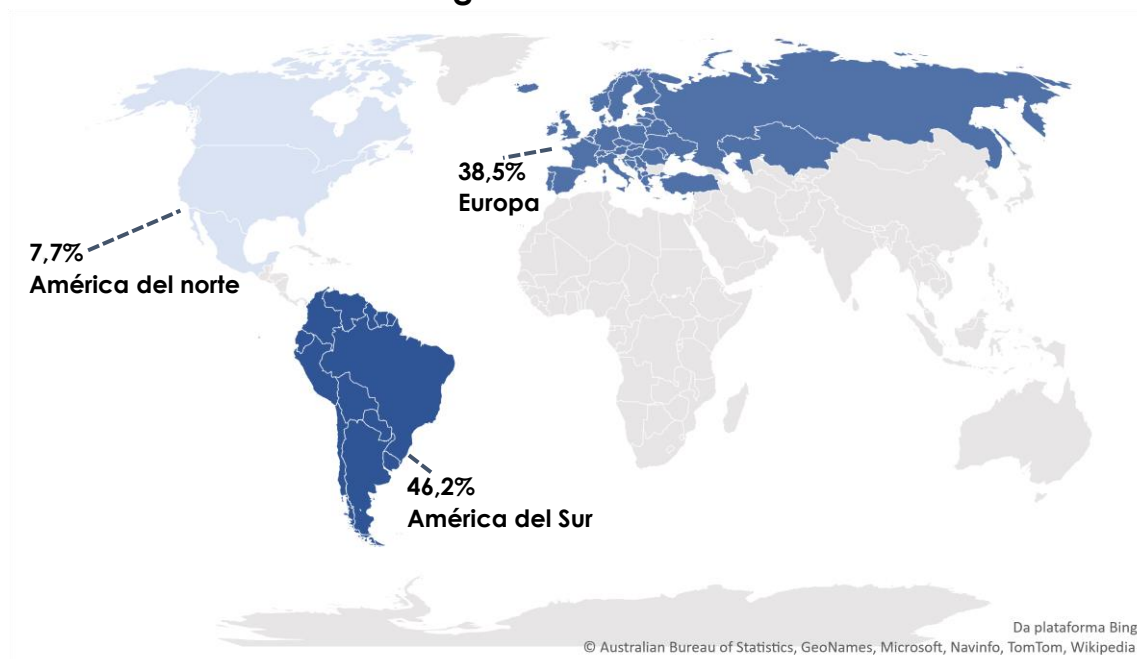
Fuente de datos: Encuesta a miembros de RIMT / MTur y asociados de Braztoa.

También se presentan la demanda y tendencias en Turismo Náutico, identificando los principales estados emisores, el origen de los clientes y el perfil del público consumidor, según los gráficos que se presentan a continuación:

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Coyuntura de Turismo Náutico y Cruceros

Origen de los clientes



Tendencias



Adquisición y alquiler de embarcaciones para ocio familiar



Eventos que promueven sesiones de cine drive-in-style en barcos

Compartir embarcaciones mediante la adquisición de cupos para el uso de embarcaciones y motos de agua con cita previa en aplicaciones específicas



Alquiler de embarcaciones por aplicaciones y plataformas. Ejemplos disponibles en el mercado brasileño: Nautal, Yatchnet, Click and Boat, Wind Charter, Entre Ilhas etc.



Teletrabajo en embarcaciones con Internet 4G y Wi-Fi

Fuente de datos: Encuesta a miembros de RIMT / MTur y asociados de Braztoa

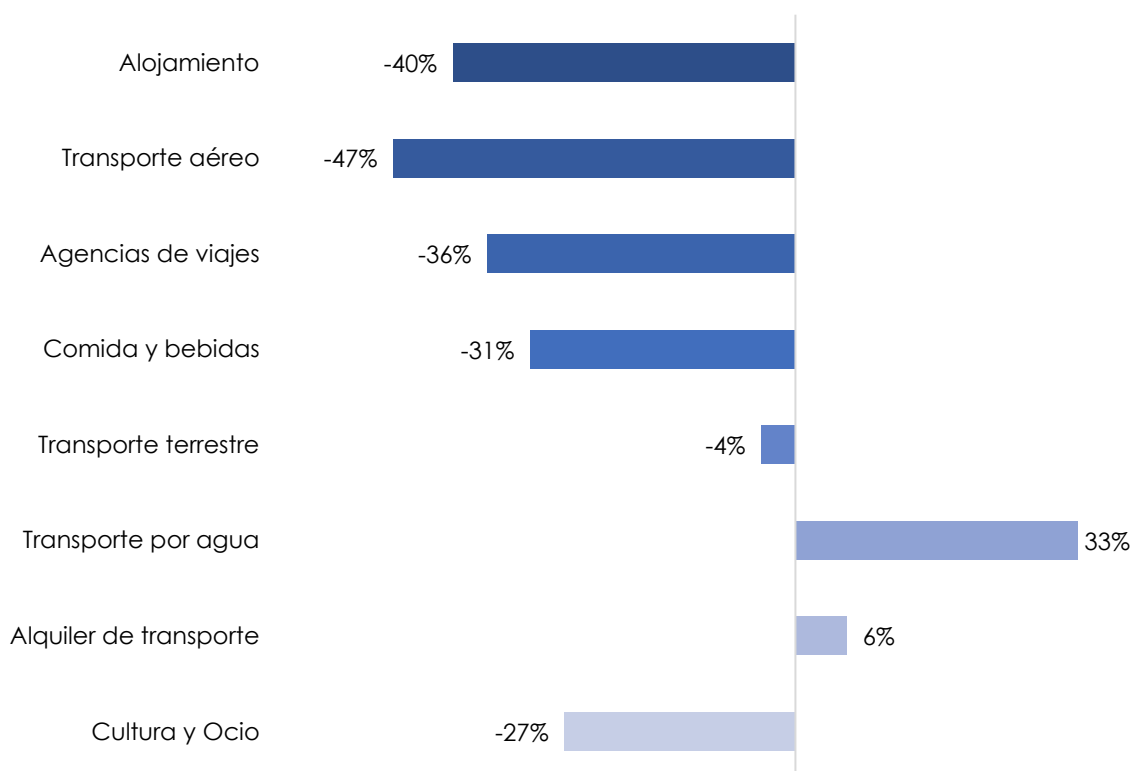
MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Coyuntura de Turismo Náutico y Cruceros

Trabajo y empleo en el transporte acuático

El transporte acuático representa solo el 1% de la recaudación de impuestos federales en la economía del turismo. Aun así, entre 2019 y 2020, fue la Actividad Turística Característica (ACT) la que presentó el mayor cambio porcentual en los ingresos, con un crecimiento del 32,7%. Los resultados positivos provinieron solo de la región Sur, con un aumento del 131,8%, y todos los demás macrorregiones registraron una disminución. Además de este ACT, el único otro que tuvo un aumento en la recaudación federal fue el Alquiler de Transporte, pero de manera más tímida, con un crecimiento del 6%, como se muestra en el Gráfico 22, que se presenta a continuación.

Gráfico 22: Cambio porcentual de los ingresos federales, por ACT, 2020/2019



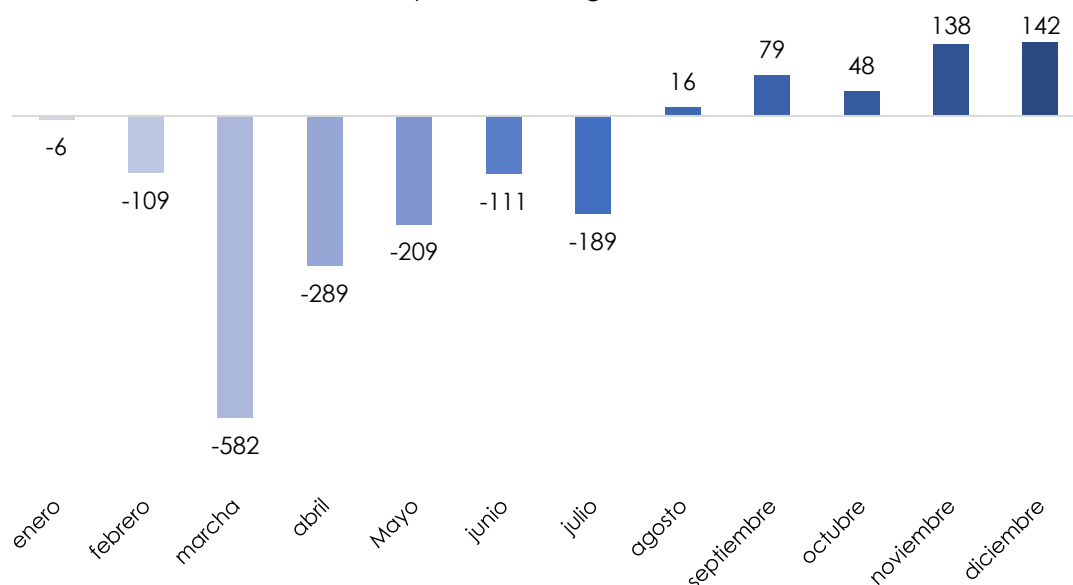
Fuente de datos: CGDI / MTur, Ministerio de Economía - Registro General de Ocupados y Desempleados (CAGED) e Informe Anual de Información Social (RAIS).

En relación al Transporte Acuático, en 2020, hubo una reducción de puestos de trabajo en los primeros siete meses del año. Se cerraron 1.495 puestos hasta julio. Por otro lado, entre agosto y diciembre se abrieron 423 vacantes, lo que representa una recuperación del 28,3%.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Coyuntura de Turismo Náutico y Cruceros

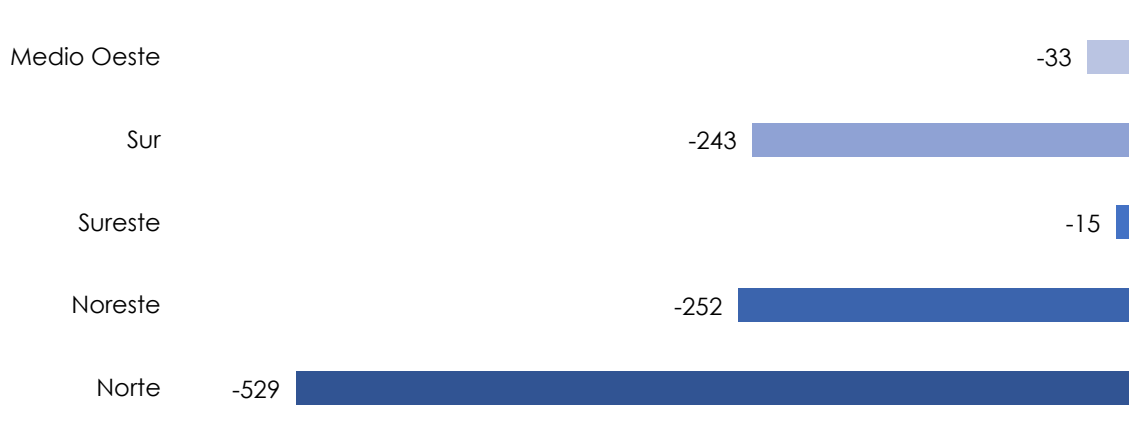
Gráfico 23: Balance de contrataciones y despidos en la ACT de Transporte Acuático, por macrorregión, 2020



Fuente de datos: CGDI / MTur, Ministerio de Economía - Registro General de Ocupados y Desempleados (CAGED) e Informe Anual de Información Social (RAIS).

Todos los macrorregiones informaron despidos en 2020, siendo las menos afectadas el sureste y el medio oeste. El mayor impacto ocurrió en la región norte.

Gráfico 24: Balance de contrataciones y despidos en la ACT de Transporte Acuático, por macrorregión, 2020



Fuente de datos: CGDI / MTur, Ministerio de Economía - Registro General de Ocupados y Desempleados (CAGED) e Informe Anual de Información Social (RAIS).

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Coyuntura de Transporte Terrestre

Transporte de pasajeros por carretera

El transporte terrestre representa alrededor del 30% del transporte total de pasajeros en el país, como se muestra en [Anuario Estadístico de Turismo 2020](#). De acuerdo a [LabTrans](#), La red vial del país tiene 73.100 km de longitud, 64.000 km de carreteras pavimentadas y 9.100 km de carreteras sin pavimentar. Están previstos otros 47.500 km de carreteras. El transporte por carretera de pasajeros, en 2019, tuvo ingresos de R \$ 187.230.000,00, y en 2020 la facturación alcanzó R \$ 123.780.000,00, una caída del 33,89%. La facturación por servicio ofrecido se divide de la siguiente manera:

Transporte de pasajeros por carretera - Facturación por servicio			
	2019	2020	Diferencia
Convencional con baño	R\$ 117.030.000,00	R\$ 66.760.000,00	-R\$ 50.270.000,00
Ejecutivo	R\$ 59.300.000,00	R\$ 40.570.000,00	-R\$ 18.730.000,00
Cama con aire acondicionado	R\$ 5.500.000,00	R\$ 9.390.000,00	R\$ 3.890.000,00
Semi-cama	R\$ 5.120.000,00	R\$ 6.620.000,00	R\$ 1.500.000,00
Convencional sin baño	R\$ 280.000,00	R\$ 440.000,00	R\$ 160.000,00
Total	R\$ 187.230.000,00	R\$ 123.780.000,00	

Fuente de datos: CGMob y ANTT (2021). Datos obtenidos en: julio / 2021.

En cuanto a los billetes vendidos, la categoría principal es el transporte convencional con baño. Esta modalidad representó el 57% del volumen total de ventas en 2020, es decir, el 57% del total. Entre 2019 y 2020, hubo una caída del 25,5% en la venta de entradas. Las categorías cuyo volumen de ventas aumentó fueron Semi-cama y Cama con aire acondicionado. Para la suma total de los segmentos, la pérdida del boleto promedio fue de 12,69%, habiendo caído de R\$ 7,46 por pasajero a R\$ 6,62.

Transporte de pasajeros por carretera - Número de billetes por servicio			
	2019	2020	Diferencia
Convencional con baño	17,1 mi	10,7 mi	-6,4
Ejecutivo	6 mi	5,6 mi	-0,4
Cama con aire acondicionado	1,1 mi	1,4 mi	0,3
Semi-cama	0,6 mi	0,8 mi	0,2
Convencional sin baño	0,3 mi	0,2 mi	-0,1
Total	25,1 mi	18,7 mi	

Fuente de datos: CGMob y ANTT (2021). Datos obtenidos en: julio de 2021.

La regulación de la prestación del transporte colectivo por carretera interestatal e internacional de pasajeros que se realiza en régimen de fletamento viene dada por la Resolución ANTT N ° 4.777, de 6 de julio de 2015.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Coyuntura de Transporte Terrestre

El servicio bajo chárter se puede realizar de las siguientes formas:

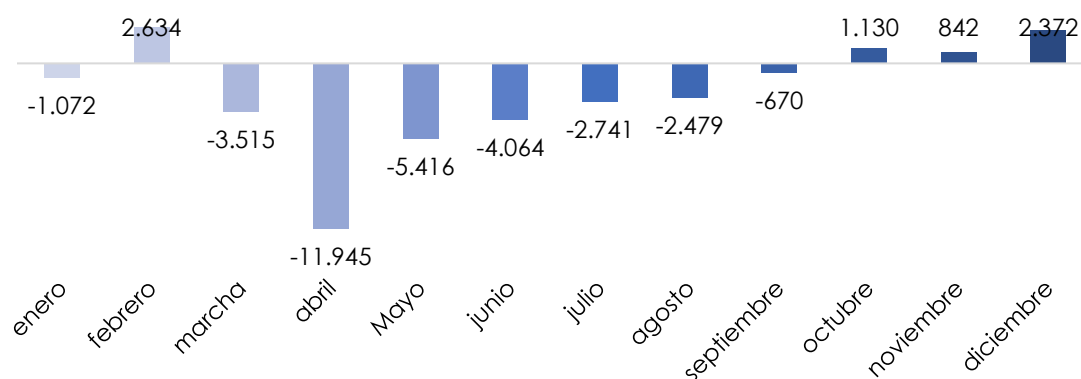
- Turístico;
- Eventual; y
- Continuo.

Para brindar este tipo de servicio, el transportista interesado debe solicitar un Plazo de Autorización de Charter (TAF), que es el instrumento que le da derecho al transportista a brindar el servicio y emitir la licencia de viaje de charter turístico, ya sea ocasional o continuo.

Trabajo y empleo en el Transporte Terrestre

La ACT Transporte Terrestre abarca desde actividades como el transporte por carretera en taxi hasta el transporte colectivo de pasajeros por carretera. El sector sufrió una caída de 24.924 puestos de trabajo en 2020, según datos del CAGED del Ministerio de Economía. Por las restricciones impuestas por la crisis sanitaria de marzo de 2020 y la consiguiente caída del tráfico de pasajeros, el mes de abril fue el de mayor saldo negativo de contratos, totalizando 11.945 bajas. Una modesta recuperación recién comenzó en diciembre del mismo año, con la apertura de **2.372 nuevos puestos de trabajo**⁴.

Gráfico 25: Saldo mensual de contrataciones y despidos en ACT Transporte Terrestre, por mes, 2020



Fuente de datos: CGDI / MTur, Ministerio de Economía - Registro General de Ocupados y Desempleados (CAGED) e Informe Anual de Información Social (RAIS).

⁴ Revista Dados e Informações, CGDI/MTur, A1, 2ª edição, junho de 2021.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Coyuntura de Transporte Terrestre

El mayor número de despidos por macrorregión en 2020 fue en el sureste, con 13.505 puestos de trabajo cerrados. Luego, el Sur y Nordeste, con 4.841 y 3.949, respectivamente. La región con menos despidos fue la Norte, con 933 bajas, como se muestra en el **Gráfico 26**, que se presenta a continuación.

Gráfico 26: Balance de contrataciones y despidos en ACT Transporte Terrestre, por macrorregión, 2020

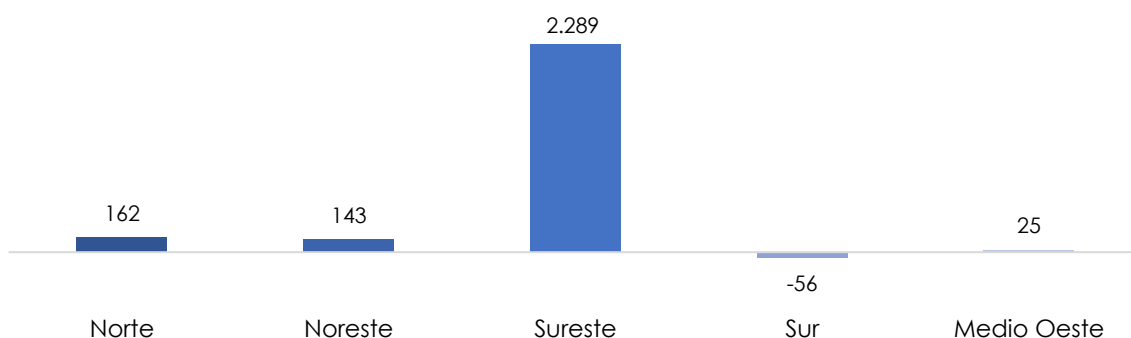


Fuente de datos: CGDI / MTur, Ministerio de Economía - Registro General de Ocupados y Desempleados (CAGED) e Informe Anual de Información Social (RAIS).

El Alquiler de Transporte es un ACT que tiene su mercado dividido entre residentes y turistas. Junto con el Transporte Acuático, que fue uno de los dos sectores que tuvo un incremento en los Ingresos Federales en 2020, en comparación con 2019, como se muestra en el **Gráfico 27**.

El sector registró crecimiento en todos los macrorregiones, con énfasis en las regiones Sur y Nordeste, donde la recaudación aumentó en más del 25%. En relación al empleo en el sector, solo la región Sur registró un saldo negativo. El mayor crecimiento se produjo en el sureste, con 2.289 nuevos puestos de trabajo.

Gráfico 27: Saldo de contrataciones y despidos en Alquiler de Transporte ACT, por macrorregión, 2020



Fuente de datos: CGDI / MTur, Ministerio de Economía - Registro General de Ocupados y Desempleados (CAGED) e Informe Anual de Información Social (RAIS).

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Coyuntura de Transporte Terrestre

Trenes Turísticos

La [Resolución ANTT N° 359, de 26 de noviembre de 2003](#), establece procedimientos relacionados con la operación de trenes turísticos, histórico-culturales y conmemorativos. Los trenes con finalidad turística y cultural-histórica se caracterizan por contribuir a la preservación del patrimonio histórico y la memoria de los ferrocarriles y por su funcionamiento continuado durante todo el año.

Actualmente, Brasil tiene **24 líneas de trenes turísticos** y conmemorativos, que suman **más de 2.170 km de longitud**. El estado con mayor extensión es **Mató Grosso do Sul, con un 40%, distribuido en dos líneas**. Los trenes conmemorativos se caracterizan por la realización de hechos puntuales y aislados. En estos casos, se expiden autorizaciones para realizar transporte ferroviario en fechas puntuales y pierden su vigencia luego de la realización de los respectivos eventos.

A continuación, se presenta el listado de trenes turísticos e histórico-culturales cuyo transporte fue autorizado por la ANTT, de conformidad con la citada resolución:

Línea	Unidad de Federación	Extensión	Titular de la sección /Concesionaria
Estação de Viana/ Estação de Araguaia	Espírito Santo	46 km	
Campo Grande/ Indubrasil a Corumbá	Mató Grosso do Sul	441 km	
Campo Grande/ Corumbá	Mató Grosso do Sul	459,58 km	
São João Del Rei/ Tiradentes	Minas Gerais	12 km	DNIT
São Lourenço/ Soledade de Minas	Minas Gerais	10 km	
Passa Quatro/ coronel Fulgêncio	Minas Gerais	10 km	
Ouro Preto/ Mariana	Minas Gerais	18 km	
Ponta Grossa/ Guarapuava/ Cascavel	Paraná	505 km	
Morretes/ Antonina	Paraná	17 km	
Curitiba/ Morretes	Paraná	68 km	Rumo Malha Sul S.A.
Paraíba do Sul/ Cavarú	Rio de Janeiro	14 km	
Bento Gonçalves/ Carlos Barbosa	Rio Grande do Sul	48 km	
Rio Pardo/ Cachoeira do Sul	Rio Grande do Sul	56 km	
Montenegro/ Guaporé/ Estrela	Rio Grande do Sul	106 km	
Tubarão/ Imbituba/ Urussanga	Santa Catarina	159 km	Ferrovía Teresa Cristina S.A.
Rio Negrinho/ Rio Natal/ Corupá	Santa Catarina	59 km	Rumo Malha Sul S.A.
Piratuba/ Marcelino Ramos	Santa Catarina	26 km	Rumo Malha Sul S.A.
Brás/ Mooca	São Paulo	3 km	MRS Logística S.A.
Campinas/ Jaguariúna	São Paulo	25 km	
Assis/ Paraguaçu Paulista/ Quatá	São Paulo	60 km	
Paranapiacaba	São Paulo	304 km	
Rio Grande da Serra/ Paranapiacaba	São Paulo	12 km	
São José do Rio Preto/ Eng. Schmitt	São Paulo	105 km	
Guararema/ Luiz Carlos	São Paulo	55 km	MRS Logística S.A.

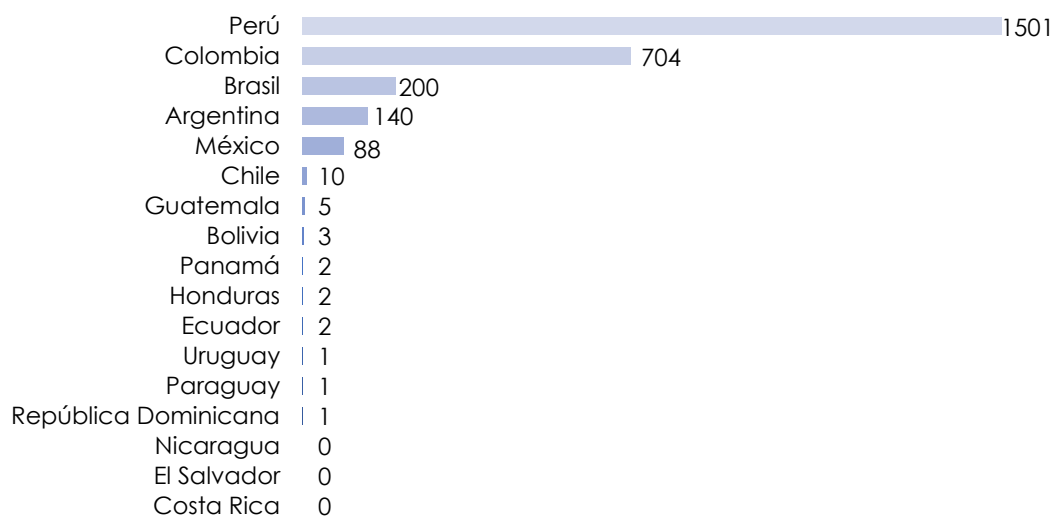
Fuente de datos: CGMob y ANTT, 2021

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Coyuntura de Transporte Terrestre

El único mercado que no lidera Brasil (en América Latina) es el Transporte Ferroviario, en el que el país ocupa la tercera posición en el ranking, detrás de Perú y Colombia.

Gráfico 28: Número de empresas de transporte ferroviario en América Latina, 2021



Fuente de datos: fDi Markets, 2021

Para más información contacte: mobilidade@turismo.gov.br.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Asociaciones y Concesiones

El [Programa de Alianzas de Inversión \(PPI\)](#) fue creado, bajo la Presidencia de la República, mediante la Ley n° 13.334, de 2016, con el propósito de ampliar y fortalecer la interacción entre el Estado y el sector privado a través de la suscripción de contratos de asociación y otros medidas de privatización. En él se ofrecen puertos, aeropuertos y carreteras en todo el país. A continuación, se muestra una tabla resumida de oportunidades:

Proyecto	Sector	Modelo	Inversión (CAPEX)	Plazo
Sexta Ronda de Concesiones Aeroportuarias - Bloques Sur, Norte I y Central	Aeropuertos	Concesión común	R\$ 6.130.000.000,00	30 años
Séptima Ronda de Concesiones Aeroportuarias - Bloques RJ / MG, SP / MS y Norte II (16 aeropuertos)	Aeropuertos	Concesión común	R\$ 5.280.000.000,00	
PPP Regional Aeropuertos - Bloque Amazonas	Aeropuertos	Asociación público-privada	R\$ 380.000.000,00	10 años
Revitalización del aeropuerto de Viracopos, Campinas / SP	Aeropuertos	Concesión común		
Requisa del aeropuerto São Gonçalo do Amarante / RN (ASGA) en Natal / RN	Aeropuertos	Concesión común	R\$ 230.000.000,00	
Compañía Brasileña de Trens Urbanos (CBTU)	Movilidad urbana	Privatización		
Empresa de Tren Urbano de Porto Alegre S.A. (Trensurb)	Movilidad urbana	Privatización		
Línea 2 del metro de la región metropolitana de Belo Horizonte/MG	Movilidad urbana	Concesión común		
Política de incentivos al cabotaje (BR do Mar)	Puertos	Política de desarrollo		
Terminal Marítima de Pasajeros del puerto de Mucuri / CE	Puertos	Alquiler	R\$ 1.600.000,00	25 años

Fuente de datos: Programa de Parecerías e Investimentos

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Asociaciones y Concesiones

Séptima Ronda de Concesiones del Aeropuerto

Aeropuerto	Localización	Municipios de la Ruta Turística	Capacidad instalada (pax / año)	Movimiento (pax / año) 2019	Clasificación ANAC	Clasificación PAN	Número de carriles	Aeronave crítica	Vuelos regulares
Campo Grande	Campo Grande -MS	Ruta Pantanal Sur y Bonito: 7 municipios	1.600.000	1.520.000	Aeropuerto capital	Talla media	1	4c	Doméstico
Corumbá	Corumbá-MS	Rutas Pantanal Sul y Bonito: 7 municipios	900.000	28.150	Otros aeródromos públicos	Local	1	4c	-
JÚLIO CEZAR RIBEIRO (VAL DE CANS)	Belém, PA	Rutas Belém, Santarém-Alter do Chão, Ilha do Marajó: 5 municipios	7.700.000	3.590.000	Aeropuerto capital	Metropolitano primario	2	4E	Doméstico
MAESTRO WILSON FONSECA	Santarém, PA	Rutas Belém, Santarém-Alter do Chão, Ilha do Marajó: 5 municipios	1.830.000	490.740	Otros aeródromos públicos	Talla pequeña	1	4C	Doméstico
ALBERTO ALCOLUMBRE	Macapá, AP	Ruta Macapá: 1 municipio	2.100.000	608.600	Aeropuerto capital	Talla media	1	4C	Doméstico
SANTOS DUMONT	Rio de Janeiro, RJ	Ruta Imperial de Río de Janeiro: 4 municipios	9.900.000	23.100.000	Aeropuerto capital	Gran porte	2	4C	Doméstico
PROFESSOR URBANO ERNESTO STUMPF	São José dos Campos, SP	Rutas São Paulo y Costa Norte: 6 municipios	2.700.000	38.400	-	Local	1	-	-
CONGONHAS	São Paulo, SP	Rutas São Paulo y Costa Norte: 6 municipios	17.100.000	22.830.000	Aeropuerto capital	Gran porte	2	4C	Doméstico

Fuente de datos: Programa de Asociaciones e Inversiones

REFERENCIAS

Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Monitriip Bilhetes de Passagem**. Disponible en: <https://portal.antt.gov.br/passageiros>. Acceso en Junio 2021.

Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Passageiros**. Disponible en: <https://dados.antt.gov.br/dataset/monitriip-bilhetes-de-passagem>. Acceso en Junio 2021.

Brasil. **Programa de Parcerias e Investimentos**. Disponible en: <https://www.ppi.gov.br/index.php>. Acceso en Junio 2021.

Banco Mundial. **Country Score Card: Brazil 2018**. Disponible en: <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/BRA/2018/C/CHL/2018>. Acceso en Julio 2021.

CLIA Brasil. Cruzeiros Marítimos – estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil – temporada 2019-2020. Disponible en: [https://abremar.com.br/wp-content/uploads/2020/09/CLIA-Brasil-Estudo-de-Perfil-e-Impactos-Econ%C3%B4micos-de-Cruzeiros-Mar%C3%ADtimos-no-Brasil-%E2%80%93-Temporada-2019-2020 .pdf](https://abremar.com.br/wp-content/uploads/2020/09/CLIA-Brasil-Estudo-de-Perfil-e-Impactos-Econ%C3%B4micos-de-Cruzeiros-Mar%C3%ADtimos-no-Brasil-%E2%80%93-Temporada-2019-2020.pdf). Acceso en Julio 2021.

Financial Times. **fDi Markets**. Disponible en: www.fdimarkets.com. Acceso en Junio 2021.

Financial times. **fDi Benchmark**. Disponible en: www.fdibenchmark.com. Acceso en Junio 2021.

LabTrans e Ministério do Turismo. **Estudos e pesquisas relacionados ao planejamento do transporte turístico no Brasil**. Disponible en: https://www.gov.br/turismo/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/forum-mob-tur/ApresentaoProduto1_Mtur_v04_rmconvertido.pdf. Acceso en Julio 2021.

Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Aviação Civil. **Conjuntura do Setor Aéreo – maio 2021**. Disponible en: <https://horus.labtrans.ufsc.br/api//Resource/File?id=2114>. Acceso en Junio 2021.

Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Aviação Civil. **Sistema Hórus, Movimentação**. Disponible en: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Principal>. Acceso en Junio 2021.

Ministério do Turismo, CGDI. **Revista Dados & Informações do Turismo no Brasil - 2ª Edição/2021: O impacto da pandemia de COVID-19 nos setores de Turismo e Cultura do Brasil.** Disponible en: <http://dadosefatos.turismo.gov.br/revista.html>. Acceso en Junio 2021.

Ministério do Turismo, RIMT. **Boletim de Inteligência de Mercado no Turismo – Turismo Náutico. 8ª edição, Julio 2021.** Disponible en: http://bibliotecarimt.turismo.gov.br/_layouts/15/start.aspx#/SitePages/BI-MT%208%C2%AA%20edi%C3%A7%C3%A3o%20-%20Turismo%20N%C3%A1utico.aspx. Acceso en Julio 2021.

The World Bank. **Doing Business Subnacional Brasil 2021.** Disponible en: <https://sbsa.com.br/doing-business-subnacional-brasil-2021/>. Acceso en Julio 2021.

ENLACES ÚTILES

Ministério do Turismo. **Mapa do Turismo Brasileiro**, 2019 - 2021. Disponible en: <http://dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05.html>.

Ministério do Turismo. **Portal de Investimentos.** Disponible en: <https://investimento.turismo.gov.br/>.

Ministério do Turismo. **Biblioteca Virtual da Rede de Inteligência de Mercado do Turismo (RIMT).** Disponible en: <https://www.gov.br/pt-br/servicos/acessar-conteudo-da-biblioteca-virtual-da-rede-de-inteligencia-de-mercado-do-turismo>.

MINISTÉRIO DO
TURISMO



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL

Portal
de
Investimentos