

BOLETIM DE INTELIGÊNCIA

ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS EM TURISMO

Volume 2
2º trimestre | 2021

MINISTÉRIO DO
TURISMO



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL

FICHA TÉCNICA

PRESIDENTE DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Jair Messias Bolsonaro

MINISTRO DE ESTADO DO TURISMO

Gilson Machado Neto

SECRETÁRIO-EXECUTIVO

Daniel Diniz Nepomuceno

SECRETÁRIA NACIONAL DE ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS, PARCERIAS E CONCESSÕES

Débora Moraes da Cunha Gonçalves

DIRETORA DE ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS - SUBSTITUTA

Gleurance Sousa da Luz

COORDENADORA-GERAL DE ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS - SUBSTITUTA

Cinthia Fernanda Garcia Marques

COORDENADORA DE MAPEAMENTO DE INVESTIMENTOS E PESQUISA DE MERCADO

Cinthia Fernanda Garcia Marques

COORDENADORA DE ARTICULAÇÃO COM INVESTIDORES - SUBSTITUTA

Renata Guimarães Machado Ramos

APOIO

Debbiê Glória de Araújo Nunes da Silva

George Harrison Gonçalves Fagundes

Paula Schulz dos Santos

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	4
DADOS E INDICADORES	5
AMBIENTE DE NEGÓCIOS	5
COMPETITIVIDADE DO AMBIENTE DE NEGÓCIOS EM HOTELARIA E TURISMO - BRASIL E AMÉRICA LATINA.....	5
COMPARATIVO DE COMPETITIVIDADE – RANKING GERAL – 1º E 2º TRIMESTRES DE 2021	6
COMPARATIVO DE QUALIDADE – 1º E 2º TRIMESTRES DE 2021	7
DIMENSIONAMENTO DO MERCADO TURÍSTICO BRASILEIRO.....	8
MOBILIDADE E CONECTIVIDADE	10
INVESTIMENTO ESTRANGEIRO DIRETO (IED)	10
DIMENSIONAMENTO DE MERCADO	10
CONJUNTURA DA AVIAÇÃO CIVIL	21
TRABALHO E EMPREGO NO TRANSPORTE AÉREO.....	28
CONJUNTURA DO TURISMO NÁUTICO E NAVIOS DE CRUZEIRO	29
TRABALHO E EMPREGO NO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO.....	34
CONJUNTURA DO TRANSPORTE TERRESTRE	36
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS.....	36
TRABALHO E EMPREGO NO TRANSPORTE TERRESTRE.....	37
TRENS TURÍSTICOS.....	39
PARCERIAS E CONCESSÕES	41
REFERÊNCIAS	43
LINKS ÚTEIS	44

APRESENTAÇÃO

O **Boletim de Inteligência - Atração de Investimentos em Turismo** é uma publicação trimestral para prover insumos a investidores potenciais, domésticos e internacionais sobre o mercado brasileiro de turismo. Assim, espera-se proporcionar mais segurança com uma base de informações para empreendedores que queiram lançar novos projetos no mercado turístico brasileiro.

Este Volume 2 está dividido em duas partes: a primeira traz uma atualização dos estudos e análises da cadeia produtiva do turismo brasileiro apresentados no **Volume 1** e a segunda é voltada ao tema **Conectividade e Mobilidade**, com panoramas e análises do cenário nacional na referida temática.

No Ministério do Turismo, a coordenação responsável pelas políticas públicas de mobilidade e conectividade é a Coordenação-Geral de Mobilidade e Conectividade Turística – CGMob. Além dela, há o Fórum de Mobilidade e Conectividade Turística - MOBTur.

Entende-se por mobilidade turística a realização, com autonomia, dos deslocamentos desejados pelos turistas. Já a conectividade turística refere-se à ligação logística, considerando infraestruturas e serviços, entre diversos pontos de interesse turístico, que permite que as viagens sejam realizadas de forma integrada e eficiente, atendendo expectativas de turistas e proporcionando condições para o desenvolvimento econômico da região.

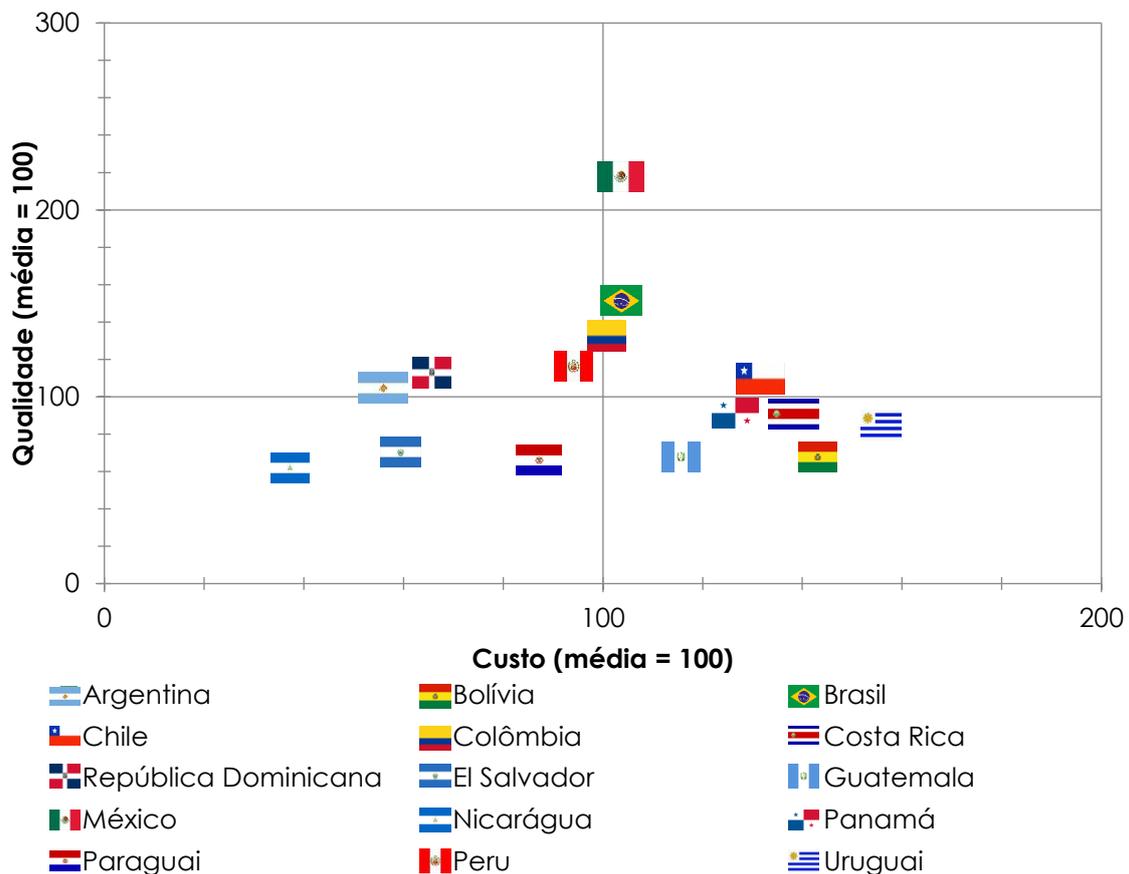
DADOS E INDICADORES

Ambiente de Negócios

O ambiente de negócios é a rede de fornecedores, distribuidores, competidores, trabalhadores e clientes de uma indústria. Aqui, especificamente, são expostos os dados focados no turismo e na relação do Brasil com a América Latina. Considerando a importância da continuidade das informações para verificação de padrões e alterações, há a exposição do mesmo recorte realizado no 1º volume deste Boletim: destinos da América Latina que tenham recebido mais de um milhão de turistas com pernoite ou mais de cem mil excursionistas em cruzeiros marítimos.

Competitividade do ambiente de negócios em Hotelaria e Turismo - Brasil e América Latina

Passa o mouse em cima da bandeira dos países para visualizar seus nomes e pontuações



Fonte: fDi Benchmark, 2021

Ainda em relação ao primeiro trimestre de 2021, pequenas mudanças no índice de qualidade foram verificadas, não afetando a pontuação geral dos países. Não houve alterações no índice de custo. Sendo assim, destaca-se:

- O país que mais subiu em pontuação geral foi o Panamá, com um aumento de 0,95%;
- O maior registro de queda na pontuação geral foi da Guatemala, de 0,99%;
- O Brasil teve um aumento de 0,12% em sua pontuação geral, o que não afetou sua posição no ranking.
- Em relação à qualidade, o Panamá passou a Costa Rica, saindo do 9º para o 8º lugar. O mesmo aconteceu entre Bolívia e Guatemala, tendo a Bolívia saído da 14ª para a 13ª posição.

Comparativo de competitividade – Ranking Geral – 1º e 2º trimestres de 2021

Local	1º trimestre/2021		2º trimestre/ 2021		Diferença	
	Posição	Nota (0-100)	Posição	Nota (0-100)	Pontos	%
México	2	99,65	1	100,00	0,35	0,35%
Nicarágua	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%
Colômbia	6	72,56	6	72,44	-0,12	-0,17%
El Salvador	7	71,99	7	72,20	0,21	0,29%
Peru	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%
Paraguai	11	55,42	11	55,40	-0,02	-0,03%
Panamá	12	52,87	12	53,38	0,51	0,95%
Equador	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%
Uruguai	16	46,82	16	46,61	-0,21	-0,44%
Bolívia	17	42,55	17	42,55	0,00	0 %

Fonte: fDi Benchmark, 2021

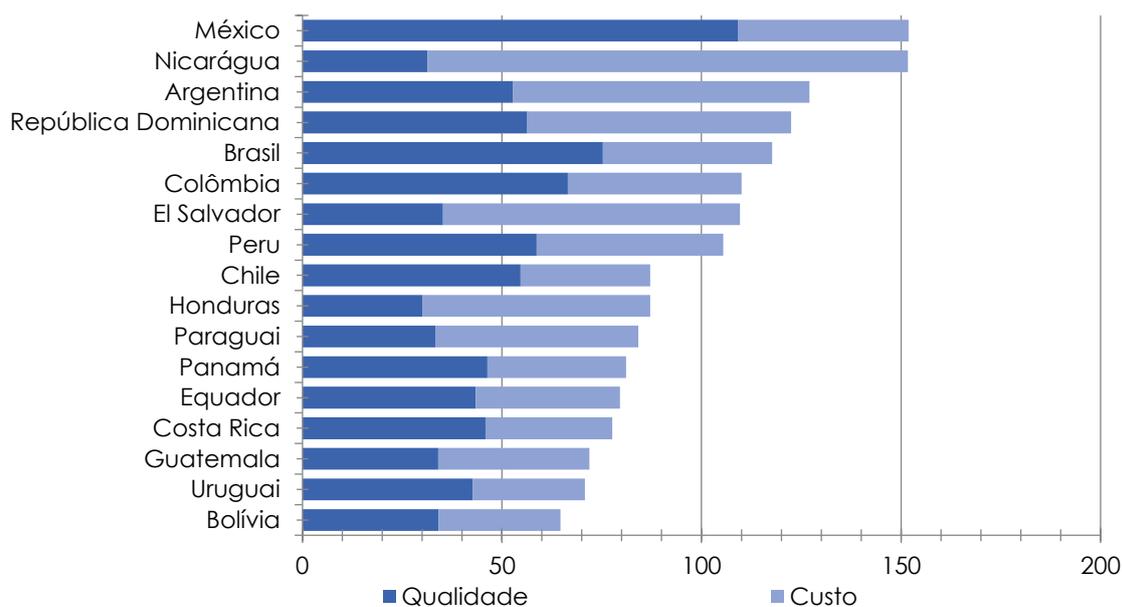
Comparativo de qualidade – 1º e 2º trimestres de 2021

Local	Qualidade				Diferença	
	1º trimestre/2021		2º trimestre/ 2021		Posição	Pontos
	Posição	Pontuação	Posição	Pontuação		
México	1	217,79	1	218,45	=	0,66
Brasil	2	150,68	2	150,66	=	-0,02
Colômbia	3	133,68	3	133,01	=	-0,67
Peru	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
Equador	10	86,90	10	86,88	=	-0,02
Uruguai	11	86,31	11	85,50	=	-0,81
El Salvador	12	70,08	12	70,42	=	0,34
Bolívia	14	68,32	13	68,15	1+	-0,17
Guatemala	13	69,71	14	68,10	1-	-1,61
Paraguai	15	66,80	15	66,52	=	-0,28
Nicarágua	16	63,33	16	62,67	=	-0,66
Honduras	17	60,30	17	60,25	=	-0,05

Fonte: fDi Benchmark, 2021

O Brasil segue em 2º lugar em qualidade e 10º em custo, numa relação de paridade 50/50%, que não é a ideal para representar a realidade, mas é um método de identificação do direcionamento do ambiente de negócios. Considerando isso, o ranking de países se apresenta da seguinte forma:

Gráfico 1: Qualidade e Custo – Peso 50/50%



Fonte: fDi Benchmark, 2021

Analisando de forma mais detalhada, pode-se perceber que México e Brasil seguem apresentando a melhor oferta qualitativa. Em termos de dimensão de mercado e potencial, os competidores diretos são Chile, México e Brasil.

Em relação à Disponibilidade e Qualidade da Força de Trabalho e à Qualidade de Infraestrutura e Acessibilidade, não houve alteração nos rankings entre o primeiro e o segundo trimestre de 2021.

Dimensionamento do mercado turístico brasileiro

As informações do Cadastur são disponibilizadas pela CGST na seção de [Dados Abertos do portal do MTur](#).¹ **A crescente registrada no último ano se dá em razão da ampliação da verba do [Fundo Geral de Turismo \(FUNGETUR\)](#) desde 2020, em virtude do crédito emergencial.** A seguir, apresenta-se a diferença do número de prestadores de serviços cadastrados entre o 4º trimestre de 2020 e o 1º trimestre de 2021.

Atividade	Número de prestadores de serviços			
	4º tri/ 2020	1º tri/2021	Diferença	%
Guia de Turismo*	24.308	24.885	577	2,37%
Acampamento Turístico*	315	366	51	16,19%
Agência de Turismo*	33.390	33.778	388	1,16%
Meios de Hospedagem*	16.584	16.761	177	1,07%
Parque Temático*	182	198	16	8,79%
Transportadora turística*	14.638	14.568	-70	-0,48%
Casas de Espetáculos e Equipamentos de Animação Turística	375	435	60	16,00%
Centro de Convenções	214	216	2	0,93%
Empreendimento de Apoio ao Turismo Náutico ou à Pesca Desportiva	260	302	42	16,15%
Empreendimento de Entretenimento e Lazer e Parques Aquáticos	377	406	29	7,69%
Locadora de Veículos	1.771	1.873	102	5,76%
Organizador de Eventos*	6.680	7.188	508	7,60%
Prestador de Serviços de Infraestrutura de Apoio a Eventos	3.460	3.886	426	12,31%
Prestador Especializado em Segmentos Turísticos	5.193	5.717	524	10,09%
Restaurantes, Cafeterias e Bares	11.608	13.768	2.160	18,61%

*Cadastramento obrigatório

Fonte: CGRF/MTur, 2021

¹ O cadastramento é obrigatório para Guias de Turismo, Acampamentos Turísticos, Agências de Turismo, Meios de Hospedagem, Parques Temáticos, Transportadoras Turísticas e Organizadores de Eventos. Por isso, deve-se notar que o número de empreendimentos em atividade pode ser maior do que o relatado.

Há um crescimento geral nos registros, com destaque para as seguintes atividades: Restaurantes, Cafeterias e Bares (18,61%); Acampamentos Turísticos (16,19%); Empreendimentos de apoio ao Turismo Náutico ou à Pesca Desportiva (16,15%); e as Casas de Espetáculos e Equipamentos de Animação Turística (16,00%). O único segmento que demonstrou ligeira queda foi o de Transportadoras Turísticas (-0,48%).

Não houve alterações nos índices de Investimento Estrangeiro Direto no Turismo nem atualizações na arrecadação tributária.

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Investimento Estrangeiro Direto (IED)

Entre a origem e o destino existe o trânsito do turista. Em alguns roteiros esse fluxo por si só já se configura positivamente como uma experiência de viagem. Caso as condicionantes de mobilidade e conectividade não estejam à altura do destino, a experiência pode se tornar um transtorno. Como apontado na introdução, a conectividade turística refere-se ao nível de ligação logística entre diversas atrações turísticas - compreendendo sua infraestrutura e serviços conexos. Caso bem equacionada, permitirá que as viagens sejam realizadas de forma integrada e eficiente, atendendo expectativas de turistas e proporcionando condições para o desenvolvimento do potencial turístico da região.

Em relação ao Investimento Estrangeiro Direto, no setor de Mobilidade e Conectividade, o Brasil recebeu, nos últimos anos, **7 projetos que somaram o valor total de US\$ 585,4 milhões de dólares e geraram 662 postos de emprego.**

Ano	Projetos	Capital de investimento (milhões de dólares)	Empregos
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

Fonte: fDi Markets, 2021

Dimensionamento de mercado

De acordo com o fDi Benchmark, a indústria de transporte de passageiros do Brasil, em quantidade de empresas, é a maior da América Latina.

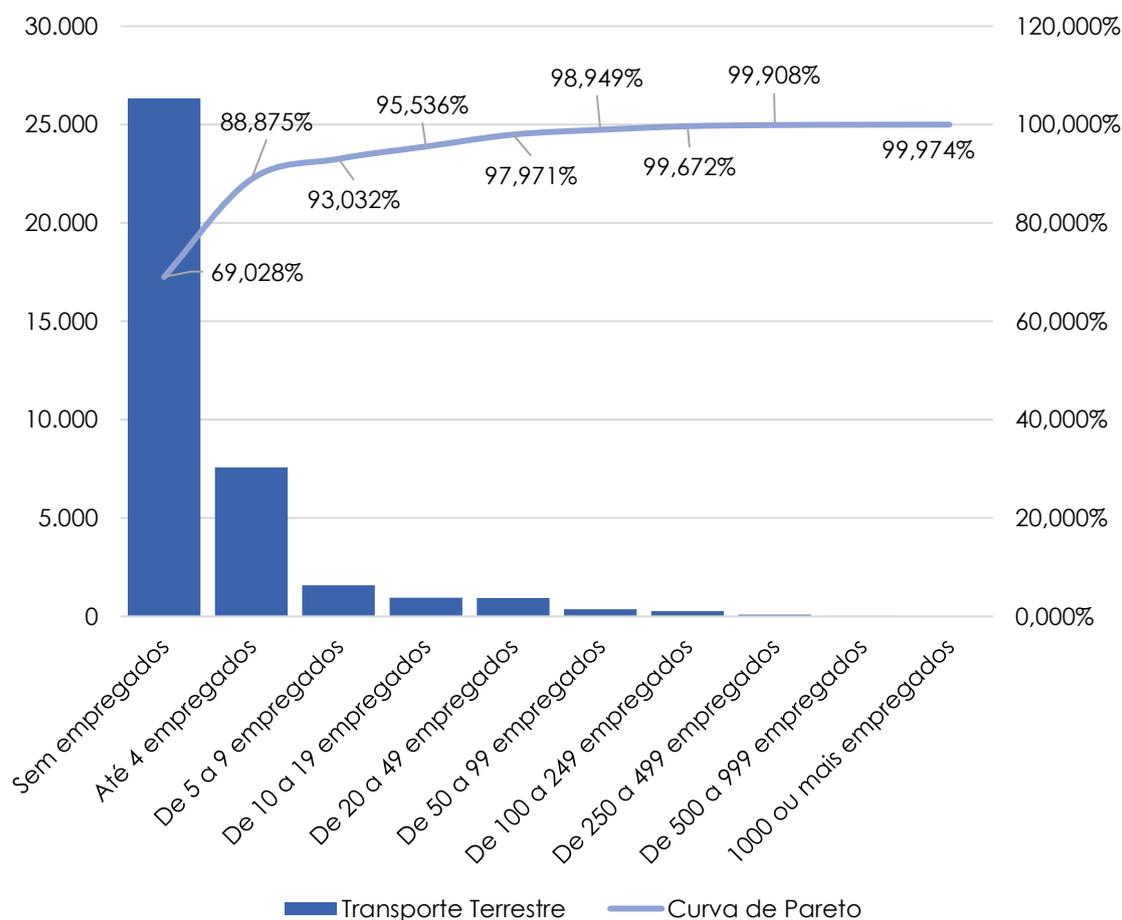
Um olhar mais apurado na distribuição de Pareto dessas firmas irá revelar um mercado ainda inexplorado, uma vez que não se consegue desagregar as empresas de frete empresarial que eventualmente façam o transporte turístico, das de maior porte. As últimas contendo marca e penetração de mercado mais profissional, além do município de domínio. Como em qualquer distribuição de Pareto, aproximadamente 80% das receitas serão advindas de não menos que 20% do número de firmas existentes. No caso de transportes terrestres de passageiros, cujo mercado de rotas regulares e irregulares ainda se encontra engessado,

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Dimensionamento de mercado

temos algo como 11,12% das firmas a gerar o bojo das receitas, sendo 10 firmas com mais de 1000 empregados, 25 com 500 a 999 empregados e 90 na faixa dos 250 a 499 empregados nesse segmento.

Gráfico 2: Distribuição das Firms de Transporte Terrestre (Pax) 2019 - IPEA - ACT



Ressalva-se que o setor compreende o rodoviário, aéreo e aquaviário. No rodoviário, o melhor recorte é o de fretamento turístico.

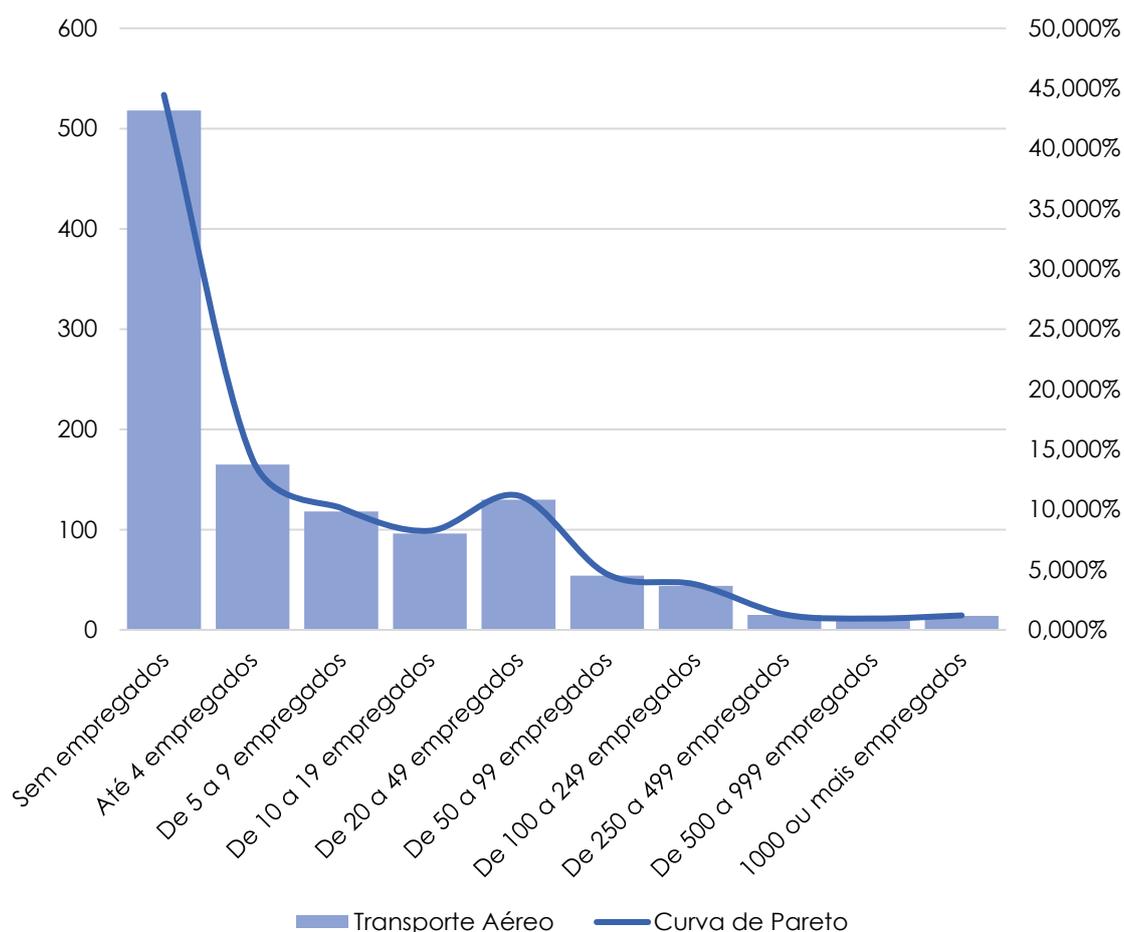
Na mesma lógica de distribuição de Pareto, observamos no gráfico 2 uma característica específica no setor de transporte aéreo. No mercado doméstico de linhas regulares há uma predominância de três companhias: a multinacional LATAM, seguida pela Azul e Gol. Segundo a Associação Brasileira das Empresas AÉREAS (ABEAR), a frota das principais aeronaves de longo curso desse segmento contraiu de 536 aeronaves em 2017 a 502 em 2019, de um total de 15 mil aeronaves. Em

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Dimensionamento de mercado

contrapartida, essas mesmas 502 aeronaves, o equivalente a 3,35% do total, que são operadas pelas três empresas foram responsáveis pela oferta de 99% dos assentos e faturamento do setor.

Gráfico 3: Distribuição das Firms de Transporte Aéreo (Pax) 2019



Por fim, o setor de transporte aquaviário apresenta características similares ao de transporte terrestre rodoviário de passageiros, merecendo destaque o seu uso na Amazônia, região norte do país.

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Dimensionamento de mercado

Gráfico 4: Distribuição das Firms de Transporte Aquático (Pax) 2019

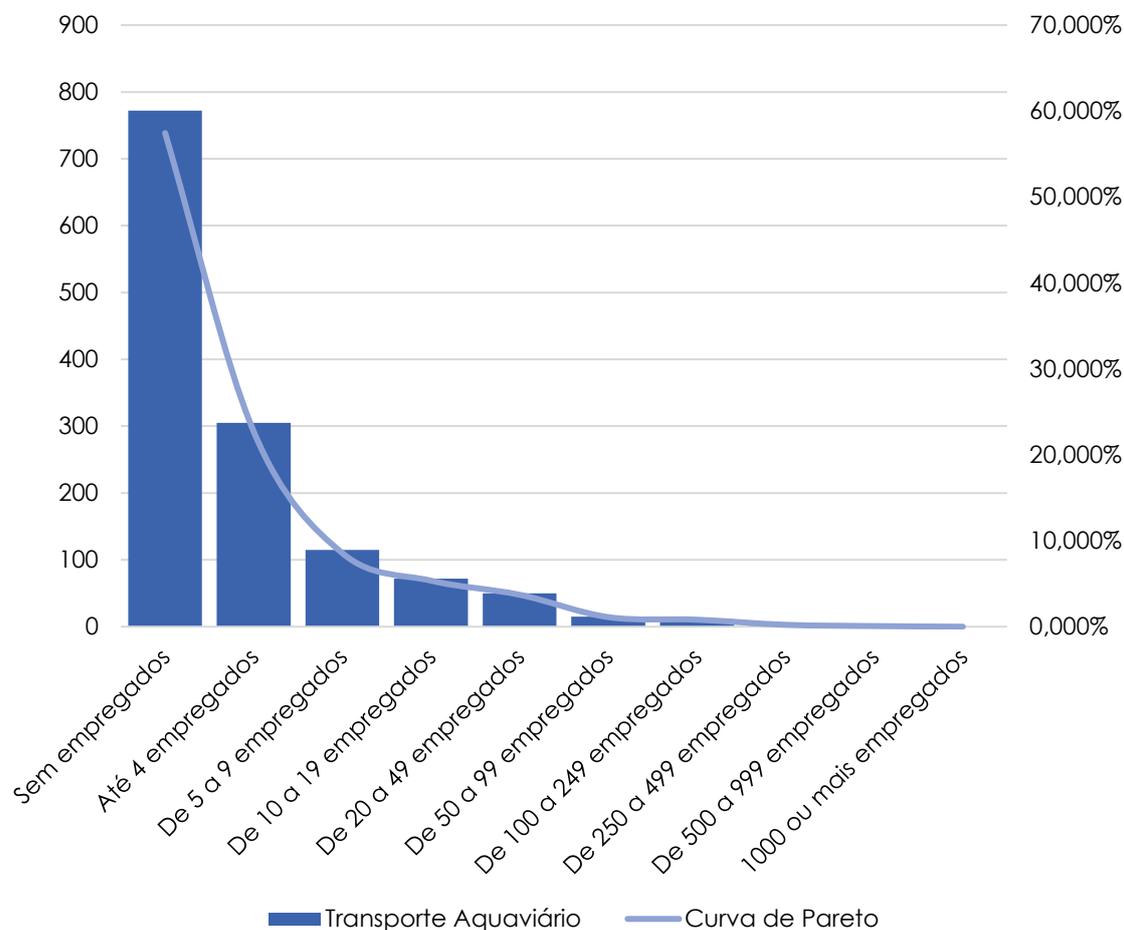
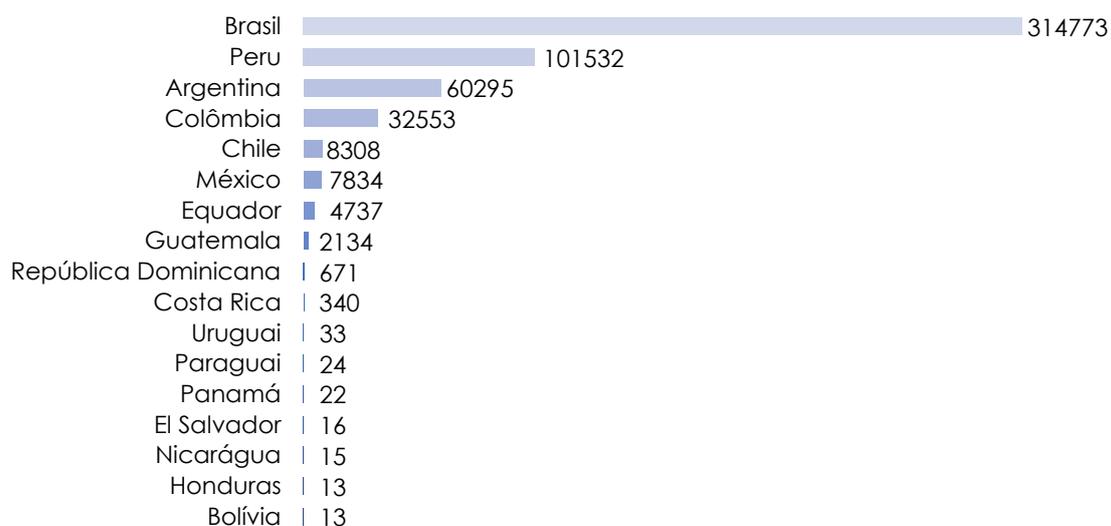


Gráfico 5: Dimensão da indústria de transporte de passageiros, 2021



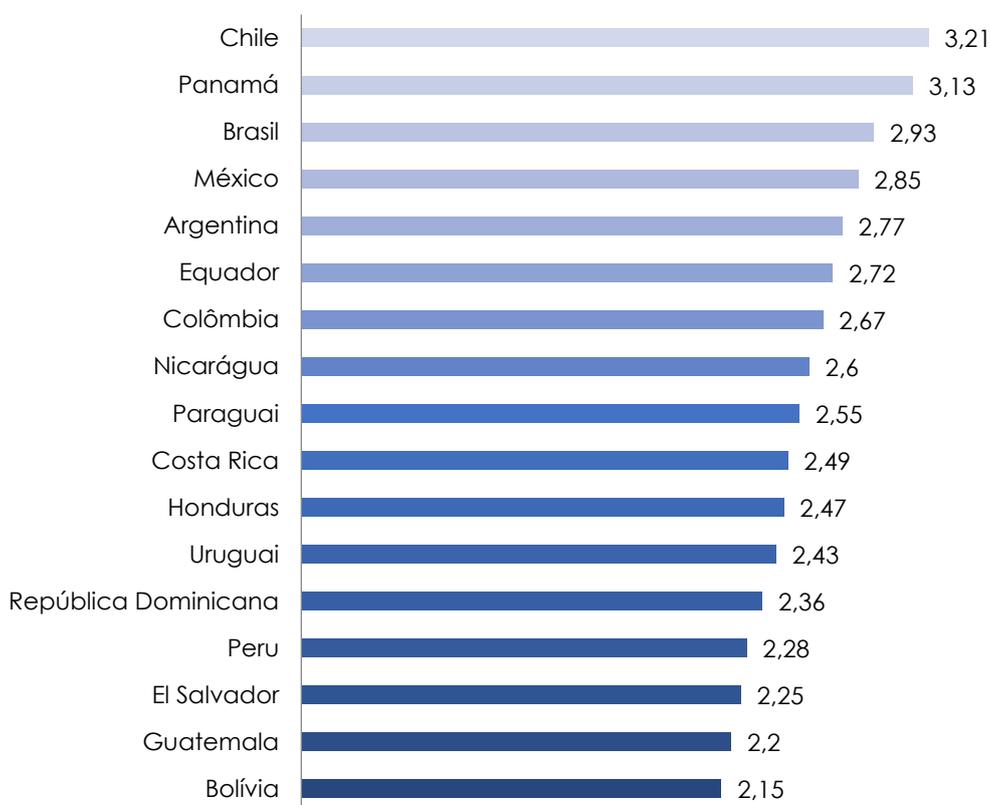
Fonte: fDi Markets, 2021

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Dimensionamento de mercado

O índice de Qualidade de Infraestrutura de Comércio Exterior e de Transporte é parte do já consolidado Índice de Performance Logística (LPI) do Banco Mundial. A pontuação varia entre "muito baixo" (1) e "muito alto" (5). O Brasil ocupa o 3º lugar no ranking da América Latina, pontuando 2,99 (0-5), **13% acima da média da América Latina**. O top 5 é composto, em ordem, por Chile, Panamá, Brasil, México e Argentina. Já os países com os piores indicadores são República Dominicana, Peru, El Salvador, Guatemala e Bolívia. Vale uma ressalva, dada a disparidade das dimensões e populações dos respectivos países. Na ausência de um índice LPI sub-regional, ficamos com a distorcida impressão de que a dotação de infraestrutura dos estados menos desenvolvidos é equivalente ao dos mais desenvolvidos. A saber, a densidade de estradas pavimentadas e ferrovias para cada 100 km² do estado de São Paulo é mais próxima à apresentada nos Estados Unidos da América que no restante do país.

Gráfico 6: Qualidade de Infraestrutura de Comércio Exterior e de Transporte

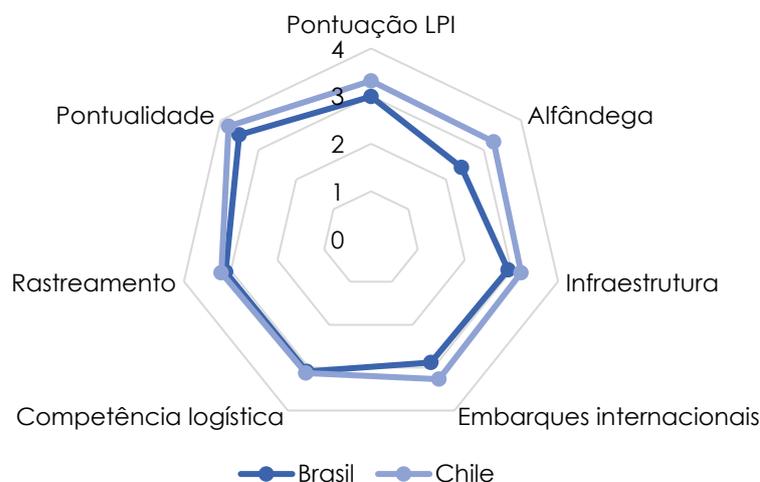


Fonte: fDi Benchmark, 2021

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Dimensionamento de mercado

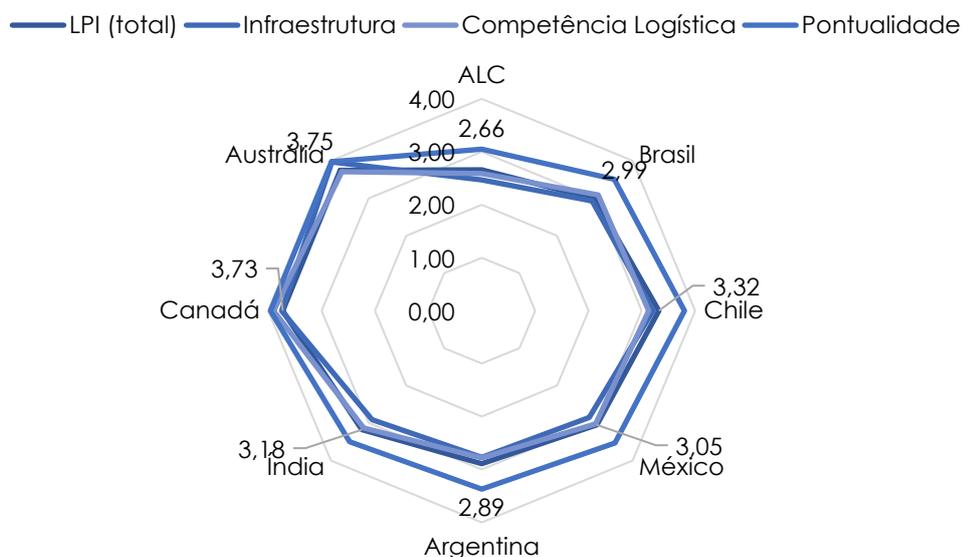
Gráfico 7: Comparativo de performance logística (LPI) Brasil e Chile



Fonte: Banco Mundial, 2018

Em outra perspectiva de maior atenção ao potencial investidor na cadeia produtiva do turismo consistem alguns dos critérios do LPI: a infraestrutura no destino, o nível de competência logística e sua pontualidade, os quais afetam positiva ou negativamente a cadeia de fornecedores, assim como o nível esperado de qualidade na prestação de serviço. O Gráfico 8 escolheu alguns competidores com distintos graus de desenvolvimento nestes critérios e que constituem economias continentais, quer maduras, quer emergentes. Ressaltamos o score geral do LPI dos contendores, apontando os principais na América Latina acima da média da região.

Gráfico 8: Índice de Competitividade Logística - Seleção



MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Dimensionamento de mercado

O investidor que pretende capitalizar o segmento de transportes na cadeia produtiva do turismo deve dar atenção a três pontos fundamentais: quais são os pares de origem e destino com melhor potencial para investir; onde eles se encontram e quantos consumidores potenciais existem.

Para traçar esse panorama, é preciso lançar mão de duas ferramentas:

- pesquisa mercadológica via big data; e
- emprego desses dados via duas metodologias de análise.

Uma das premissas da economia do turismo consiste no padrão da queda da atratividade decorrente da distância, entendida aqui em sua dimensão espaço-temporal e em como ele reflete nas escolhas dos consumidores. O último e mais amplo estudo nesta linha, realizado pela politécnica de Hong Kong², aponta haver um padrão de queda exponencial da demanda (quer por bem ou serviço) conforme a distância aumenta. Trata-se do “*Distance Decay Model (DDM)*”.

Logicamente, outros fatores são importantes, como: o tipo de viagem segregada por frequência, ponto a ponto de pouca duração e maior frequência ou multidestino, de longa duração e aspiracional (baixa frequência), o nível de desenvolvimento dos pares de mercados e do viajante, o apelo mercadológico do destino na matriz O-D, qual o grau de facilidade de acessibilidade e conectividade, assim como que aspectos de custo proporcionados pelo ambiente de negócios afetam positiva ou negativamente o destino. Posto isso, o estudo supracitado considera que a lei da queda da distância é um fato após análise de 1.915 pares de O-D no mundo entre 146 destinos que representaram 77,3% da demanda mundial de turismo em 2002.

Descobriu-se, sinteticamente, que 80% do turismo internacional ocorre em até 1000 km de distância da origem, que para cada milhar de quilômetro adicional há uma queda na demanda de aproximadamente 50% e que há a possibilidade de se observar três tipos de curva com suas respectivas “zonas efetivas de exclusão turística” conforme a distância

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>

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Dimensionamento de mercado

aumenta, conforme a Figura 2 da pesquisa reproduzida abaixo. No caso brasileiro, a ZEET apresenta *plateaus* no entorno sul-americano imediato e picos, sem muita surpresa, nos principais mercados demandados pelo fluxo internacional emissivo brasileiro – Europa e América do Norte, conforme a figura 3 da pesquisa.

Figura 2: Volume cumulativo de chegadas

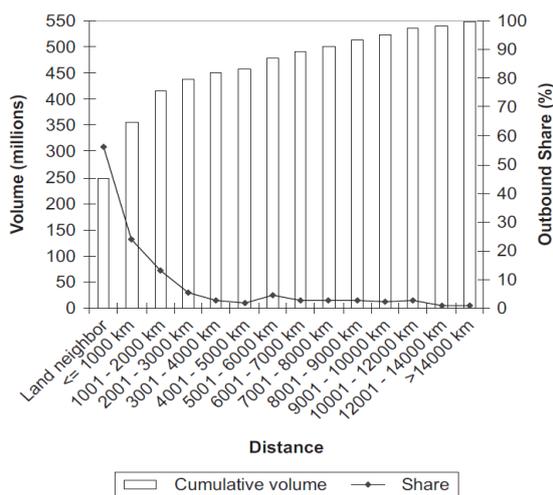
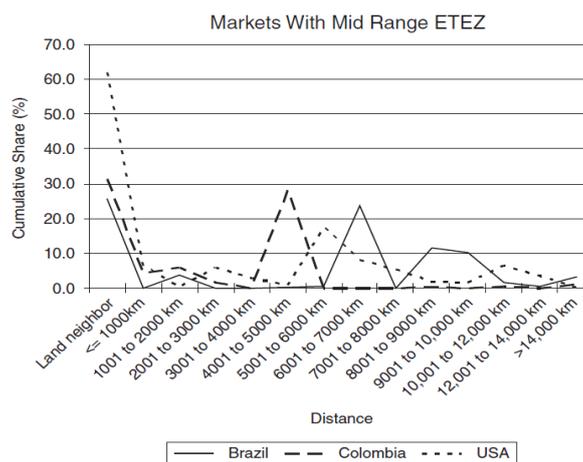


Figura 3: ZEET do Brasil



Complementarmente ao DDM, há o modelo gravitacional, empregado em *supply chain*. Em resumo, parte da hipótese de que o número de viagens produzidas pela zona *i*, em várias modalidades de transporte, e atraídas pela zona *j* é diretamente proporcional ao tamanho de suas economias e inversamente proporcional à distância entre elas. Esses dois métodos, aliados à *big data* fornecem um mapeamento da matriz real e potencial de O-D do mercado aéreo brasileiro. O estudo foi realizado pelo Ministério da Infraestrutura, EPL e pela Labtrans, a quem o Ministério do Turismo contratou para realizar estudos similares de mapeamento.³

Os dados de *big data* foram capturados da telefonia móvel em 2017 via parceria com a empresa Telefônica / Vivo. A ferramenta agregada de usuários permite cruzar os dados e fornece apuradas informações que permitem traçar cenários de expansão da oferta e demanda. Esses, por sinal, são cruciais ao potencial investidor.

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

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Dimensionamento de mercado

A pesquisa captou 1,881 bilhão de viagens sendo que 77% deste universo empregou automóvel particular – corroborando a validade pela preferência de destinos mais próximos ao centro de gravidade da origem do consumidor. O alvo do investidor, portanto, centra-se nos 23% restantes. Em termos de modalidades coletivas de transporte, houve cerca de 1,27 milhão de viagens ferroviárias (0,3%), 3,43 milhões de viagens no hidroviário (1%), 337,40 milhões no rodoviário e cerca de 74,5 milhões de passageiros no aéreo em 2017 (18%). Em 2019, foram 95,290 milhões de passageiros pagos transportados nas rotas domésticas e 24,140 milhões nas internacionais, prefigurando um aumento de 27,91% aos passageiros domésticos comparando-se com 2017. Em suma, o mercado aéreo brasileiro movimentou 119,430 milhões de passageiros pagos em 2019. Tendo impactado no turismo ao agregar valor direto de R\$19,1 bi, indiretamente em R\$4,9 bi e induzido em R\$ 29 bi, totalizando R\$ 50,3bi de contribuição total à cadeia produtiva do turismo e adicionando R\$103,4 bi ou 1,4% do PIB brasileiro em 2019.⁴

Os dados de maior relevância para o investidor são que o país teve 1,806 bilhão de deslocamentos nas 60.130 ligações terrestres disponíveis.

Matriz O-D em Rotas Terrestres Únicas		
Sudeste	36,0%	21.647
Sul	22,7%	13.650
Nordeste	19,9%	11.966
Centro-Oeste	13,9%	8.358
Norte	7,6%	4.570
Total de ligações terrestres		60.130

Já para o setor aéreo foram identificadas 5.273 ligações entre aeroportos que movimentaram cerca de 74,5 mi de passageiros em 2017.

Matriz O-D em Rotas Aéreas Únicas		
Sudeste	26,5%	1.397
Sul	23,9%	1.260
Nordeste	17,9%	944
Centro-Oeste	17,8%	939
Norte	13,8%	728
Total de ligações aéreas		5.273

⁴ Panorama 2019 – o setor aéreo em dados e análises. ABEAR, 2020.

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

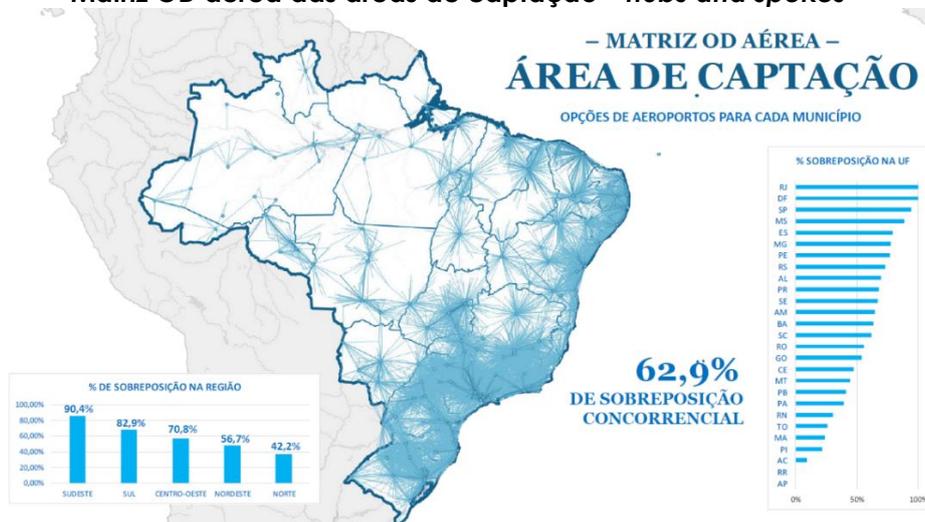
Dimensionamento de mercado

Na malha aérea há uma média de sobreposição concorrencial de 62,9%, variando de um mínimo de 42,2% no Norte, ao máximo de 90,4% no Sudeste, onde há a maior concentração dos centros de gravidade econômica e populacional no país. Aqui, os modelos de DDM e gravitacional entram em ação na leitura do *big data* e dos cenários fornecidos. O estudo concluiu que no Brasil cada aeroporto possui, em média, 4,13 concorrentes. Em maio último, a ANAC informou que a rota média doméstica compreende 654 km e 1h43 em tempo médio de missão. Atualmente, a fotografia dos aeroportos por porte e classificação da Secretaria de Aviação Civil (SAC) encontra-se na tabela a seguir:

Dimensionamento de mercado: aeródromos públicos por classe, 2021 (maio)	
Classe do equipamento	Número de aeródromos públicos cadastrados
Classe I	464
Classe II	23
Classe III	17
Classe IV	12
Total	516

Obs.: as classes são determinadas pela RBAC 153, fundamentando-se conforme a média aritmética do número de PAX transportados no período de referência (movimentação mínima de 500 em voos regulares). Sinteticamente, os maiores estão na classe IV.

Matriz OD aérea das áreas de captação – hubs and spokes



O estudo de rotas potenciais viáveis passíveis de desenvolvimento no país. Dois cenários foram traçados, um com matriz de ligação linear (ponto a ponto) e outro otimizado centrado no sistema de nodos e eixos (*hubs-and-spokes*) o qual já se desenvolveu no país, dada a sobreposição de aeroportos nas Unidades Territoriais de Planejamento. Eis alguns dos parâmetros base desses cenários que o investidor deve ter em mente quando no planejamento do potencial das rotas:

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Dimensionamento de mercado

- A porcentagem da população com rendimento acima de dois salários mínimos nas UTP de origem e destino, a qual configura 92% da demanda por transporte aéreo;
- A distância mínima de 140 km de grande arco
- Demanda mínima anual de 624 passageiros (pax), em suma pelo menos operar um Caravan com duas frequências semanais e load factor a 70%;
- Ligação entre os aeroportos já em operação e concedidos assim como os previstos no PAN 2018-2038.

O cenário mais realista é o segundo, que considera todas as ligações O-D operantes ou potenciais num modelo de nodos e eixos numa rede otimizada que contempla também os demais modos de transporte. Em suma, até 2038 é possível que o mercado doméstico brasileiro aumente a demanda em até 76%, com incremento de demanda da ordem de 73 milhões de pax, aumentando em 178,57% as novas rotas economicamente viáveis (cerca de 675), configurando um universo total de 1.053 ligações na malha aérea de OD nacional. Isso incrementaria as receitas da indústria em US\$ 16,893 bi, um aumento potencial de 91% sobre as receitas aferidas em 2019. O potencial de mercado doméstico viável brasileiro pode alcançar 168,759 milhões de passageiros pagos transportados nesse interregno.

Cenário do Potencial de Mercado Viável – Matriz OD aérea – MINFRA.

	Base (2019)	Cenário 2 - Rede integrada otimizada	variação
<i>Demanda doméstica (PAX)</i>	95.749.995	168.759.995	76%
<i>Receita da indústria (US \$)</i>	US\$8.841.078.434	\$16.893.769.835	91%
<i>Oferta (ASK)</i>	117.964.560.807	98.160.659.585	-17%
<i>Número de ligações O/D viáveis</i>	378	1053	178,57%

Componentes do Cenário 2

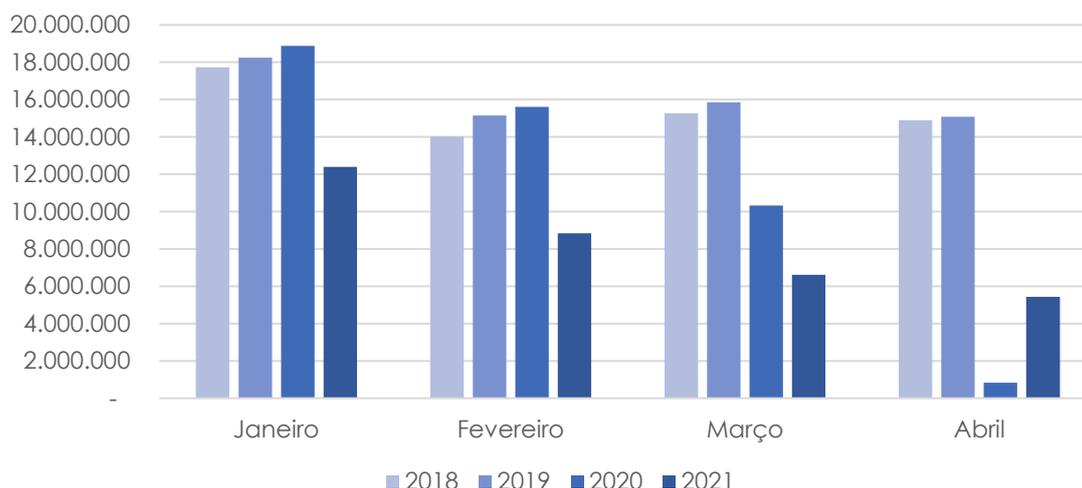
Aeronave	Cenário 2	
	Pax (load máx)	Número de rotas potenciais viáveis com 100% de viabilidade observada
E190E2	106	41
E195E2	132	13
A220-100	115	27
A220-300	141	13
A319Neo	140	3
B737-M7	156	473
ATR-72	68	77
ATR-42	45	134
CESNA	9	207
CARAVAN		
Total		988

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Conjuntura da Aviação Civil

Com um alto índice de correlação com o turismo (acima de 90%), não surpreende que um dos setores mais impactados pela pandemia de Covid-19 no Brasil tenha sido o da aviação civil. O setor registrou grandes quedas na movimentação mensal de passageiros a partir do mês de março de 2020, assim como sensível contração da densidade da malha aérea. O [Sistema Hórus](#), da Secretaria Nacional de Aviação Civil, apresenta dados de infraestrutura, operação e desempenho dos aeródromos do Brasil. A partir dele, é possível realizar análises sobre a conjuntura da aviação mês a mês. Sendo assim, apresenta-se o panorama geral da indústria, impactos e recuperação da Covid-19.

Gráfico 9: Comparativo da movimentação mensal de passageiros via voo regular e não regular, embarque e desembarque, aeródromos das capitais e regionais, voos domésticos 2018 – 2021



Fonte: CGMob e Sistema Hórus – Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Aviação Civil.

O Gráfico 9 apresenta a evolução comparativa do número de passageiros mensalmente transportados em voos domésticos regulares e irregulares (compreendendo embarques e desembarques) para os anos de 2018 ao presente ano. Não se observou, ainda, um ponto de inflexão à taxa de crescimento acumulada em níveis pré-pandêmicos.

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Conjuntura da Aviação Civil

O maior impacto observado se dá na movimentação mensal de passageiros internacionais visto que, conforme o agravamento da pandemia, foram impostas restrições nas fronteiras entre os países, sendo estes motivos de iniciativas discutidas na Organização Mundial do Turismo e demais instituições consultadas. A OMT tem acompanhado o nível de restrições existentes no trânsito internacional de passageiros aéreos. Seu décimo relatório aponta que 34% de todos os destinos no mundo estão parcialmente fechados, enquanto 36% exigem comprovação negativa de contágio (via testes). Existem, por ora, expressivas diferenças regionais sendo o mercado europeu o que temos países com restrições mais severas em menor número (13%) enquanto 70% dos destinos na Ásia e Pacífico estão completamente restritos a viagem internacional. Nas Américas, o índice de países com as fronteiras fechadas está em 20%.

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

Característico em quedas abruptas e pronunciadas tal qual a experimentada desde março do ano passado, a sensibilidade em qualquer variação de recuperação poderá equivocadamente sinalizar um cenário positivo. Três padrões gerais podem ser observados após uma depressão, uma recuperação em V, dado que a capacidade instalada não foi destruída, uma queda em L, a um patamar inferior donde há destruição da capacidade instalada, e uma recuperação em W, onde os fatores subjacentes e estruturais da crise ainda não foram sanados. Parece-nos que no cenário doméstico brasileiro temos uma recuperação em V, até o momento. Ressalva deve ser feita ao mercado internacional. Por exemplo, no **Gráfico 10** temos um **aumento de 412,81% na movimentação internacional de abril de 2021 em relação ao mesmo mês em 2020**. Todavia, o número de passageiros transportados é reduzido em relação aos anos não pandêmicos.

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE Conjuntura da Aviação Civil

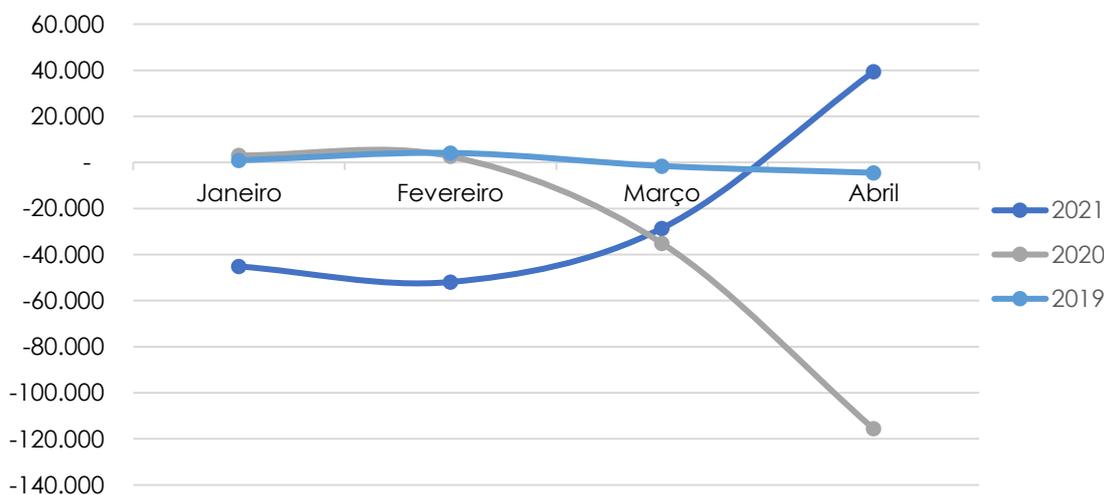
Gráfico 10: Comparativo da movimentação mensal de passageiros via voo regular e não regular, embarque e desembarque, aeródromos das capitais e regionais, **voos internacionais** 2018 – 2021



Fonte: CGMob e Sistema Hórus – Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Ao observar a diferença do número de aeronaves em movimentação mensal, relacionadas ao mesmo período do ano anterior, há maior nitidez da dimensão da queda e início de recuperação dos voos nacionais do país. Deve-se considerar que a análise é comparativa, relativa ao ano anterior e necessita ser apreciada junto aos valores globais, apresentados em tabela após o gráfico.

Gráfico 11: Diferença da movimentação mensal de aeronaves via voo regular e não regular, embarque e desembarque, aeródromos das capitais e regionais, **voos domésticos** 2019-2021



Fonte: CGMob e Sistema Hórus – Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Aviação Civil.

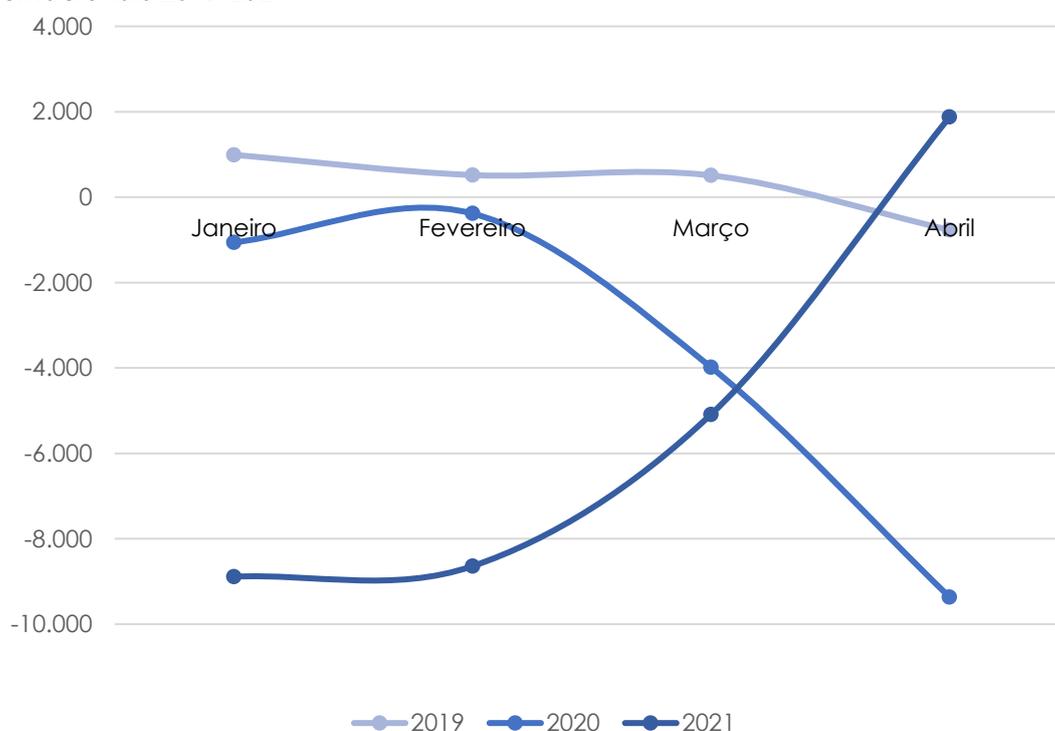
MOBILIDADE E CONECTIVIDADE Conjuntura da Aviação Civil

Voos nacionais - Valores globais				
	2021	2020	2019	2018
Janeiro	106.470	151.633	148.608	147.712
Fevereiro	78.168	130.070	127.469	123.351
Março	69.826	98.425	133.556	135.121
Abril	49.884	10.526	126.120	130.636
Voos nacionais - Diferença em relação ao ano anterior				
	2021	2020	2019	
Janeiro	- 45.163	3.025	896	
Fevereiro	- 51.902	2.601	4.118	
Março	- 28.599	-35.131	-1.565	
Abril	39.358	-115.594	-4.516	

Fonte: CGMob e Sistema Hórus – Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Movimento semelhante de recuperação, em suas devidas proporções, pode ser observado na diferença da movimentação internacional de aeronaves.

Gráfico 12: Diferença da movimentação mensal de aeronaves via voo regular e não regular, embarque e desembarque, aeródromos das capitais e regionais, voos internacionais 2019-2021



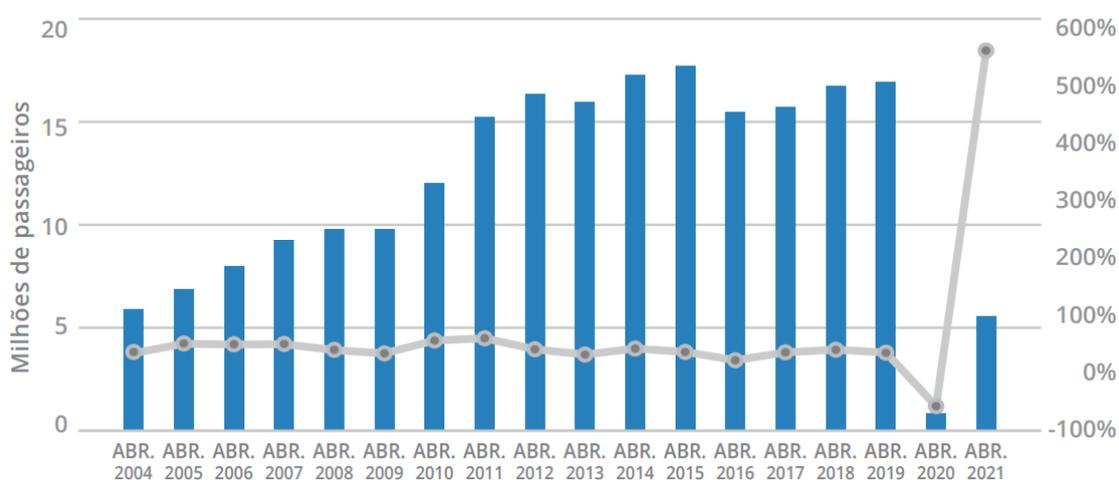
MOBILIDADE E CONECTIVIDADE Conjuntura da Aviação Civil

Voos internacionais - Valores globais				
	2021	2020	2019	2018
Janeiro	4.165	13.053	14.114	13.123
Fevereiro	3.174	11.816	12.200	11.683
Março	3.412	8.500	12.483	11.974
Abril	3.219	1.343	10.707	11.476
Voos internacionais - Diferença em relação ao ano anterior				
	2021	2020	2019	
Janeiro	- 8.888	-1.061	991	
Fevereiro	- 8.642	-384	517	
Março	- 5.088	-3.983	509	
Abril	1.876	-9.364	-769	

Fonte: CGMob e Sistema Hórus – Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Aviação Civil.

No documento [Conjuntura do Setor Aéreo – maio 2021](#), publicado pelo Ministério da Infraestrutura, apresenta-se que, entre maio de 2020 e abril de 2021, foi registrado o transporte de 82,3 milhões de passageiros processados, apontando uma queda de 58,2% em relação ao montante verificado em igual período do ano anterior. Já no acumulado dos primeiros quatro meses de 2021 (janeiro a abril), a movimentação de passageiros processados foi de 34,2 milhões de viajantes, 33,0% a menos do que o apurado no mesmo intervalo de tempo em 2020, antes da pandemia.

Gráfico 13: Evolução e variação anual de movimentação de passageiros processados nos aeroportos brasileiros em abril (2004-2021)



Fonte: CGMob e Sistema Hórus (BRASIL, 2019b). Dados obtidos em: maio/2021. Elaboração: LabTrans/UFSC (2021)

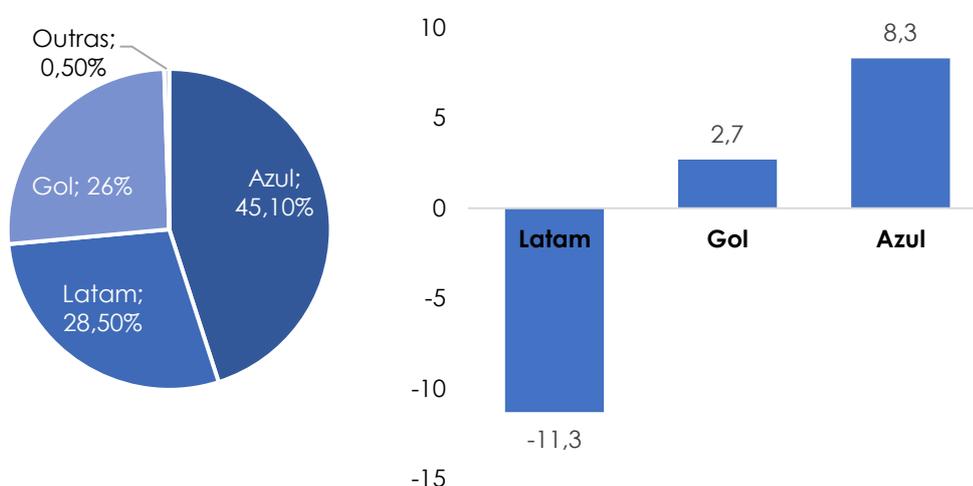
Acrescenta-se ainda que, em abril de 2021, foram transportados 5,6 milhões de passageiros processados, apontando uma **recuperação de 544,4% em relação ao valor registrado em abril de 2020**. Apesar da forte

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE Conjuntura da Aviação Civil

alta, o resultado se caracteriza como o segundo mais baixo em toda a série histórica do mês, ficando à frente apenas do montante apurado em abril de 2020, fortemente impactado pela pandemia de Covid-19. Em comparação a abril de 2019, a movimentação no mesmo mês de 2021 foi 67,0% menor.

Posteriormente, o mesmo documento apresenta o *market share* das companhias aéreas no mercado doméstico e suas respectivas variações em pontos percentuais, relativos a abril de 2021.

Gráfico 14: Market share das companhias aéreas no mercado Brasileiro e variações percentuais, abril de 2021



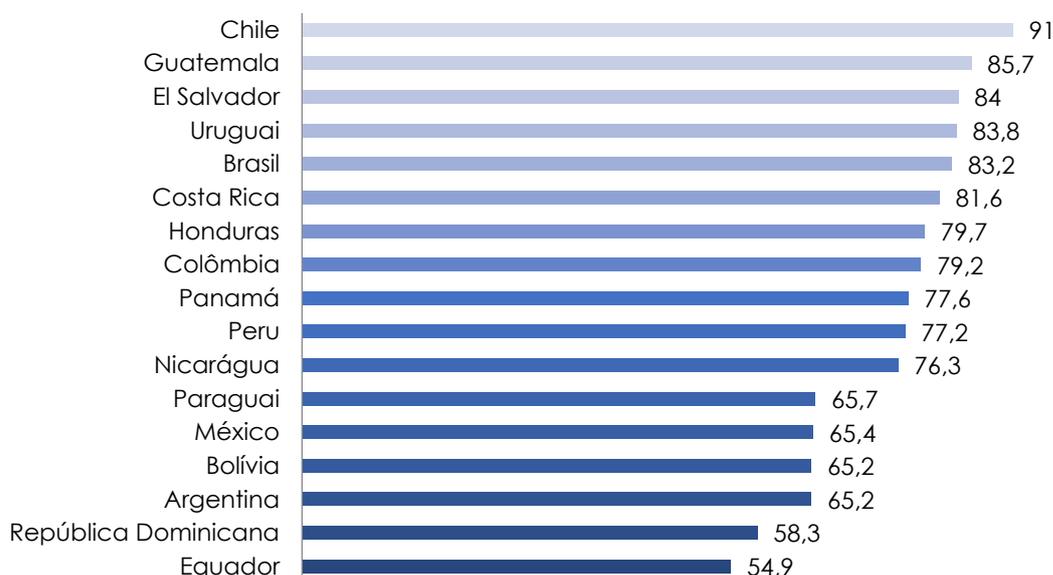
Fonte: CGMob e ANAC (2020). Dados obtidos em: maio/2021. Elaboração: LabTrans/UFSC (2021)

Em abril de 2021, comparado ao mesmo mês de 2020, foram apuradas altas de 239,7%, na quantidade de horas voadas, e de 288,2%, na quantidade de combustíveis consumidos. Porém, em relação a abril de 2019, os indicadores apresentaram quedas de 60,7% e de 66,3%, respectivamente. No acumulado de 2021, em relação a igual período de 2020, ambos os indicadores demonstraram recuo: de 33,0%, na quantidade de horas voadas, e de 34,3%, na quantidade de combustíveis consumidos.

No que tange aos impostos e taxas para acesso ao transporte aéreo internacional, o Brasil ocupa a 5ª posição em relação à América Latina, em ranking de 2018. **Isso significa que o país está entre os 5 que mais cobram taxas e impostos nessa seleção geográfica.**

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE Conjuntura da Aviação Civil

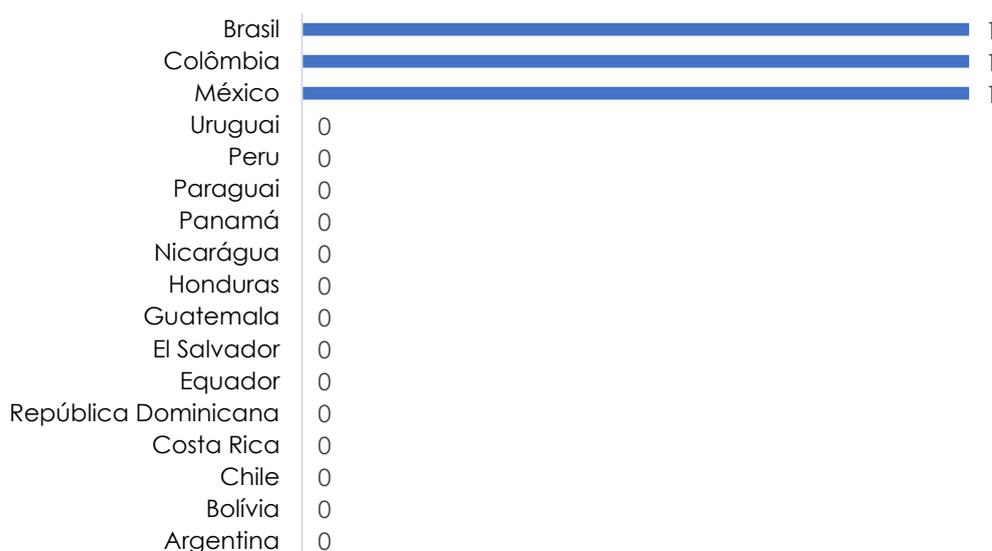
Gráfico 15: Impostos e taxas para acesso ao transporte **aéreo internacional**, 2018



Fonte: fDi Benchmark, 2021

O *Official Airline Guide Megahubs* identificou, em 2019, os 50 aeroportos mais internacionalmente conectados do mundo. O Índice é gerado pela comparação do número de conexões agendadas de e para voos internacionais com o número de destinos atendidos pelo aeroporto. Nesse sentido, os únicos países da América Latina que fazem parte do ranking são o Brasil, a Colômbia e o México, com um aeroporto cada.

Gráfico 16: Hubs internacionais, 2019



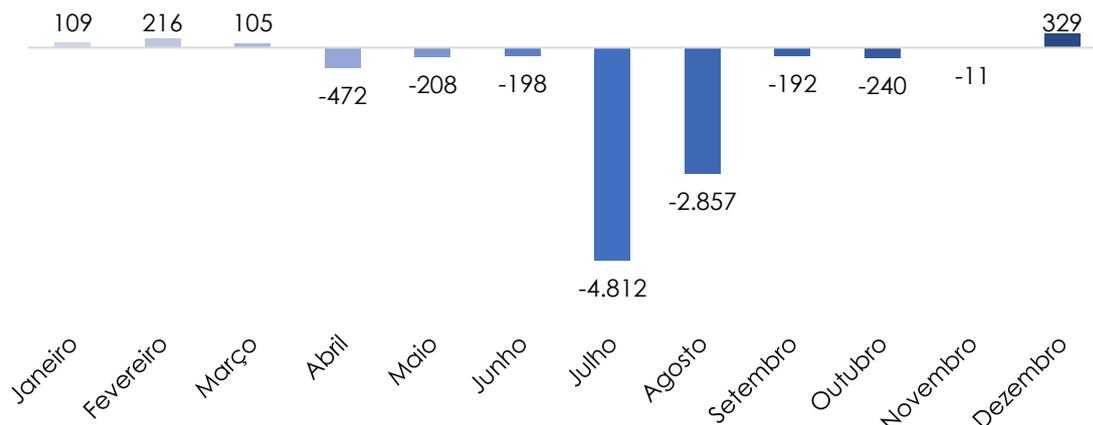
Fonte: fDi Benchmark e OAG Megahubs Index

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE Conjuntura da Aviação Civil

Trabalho e Emprego no Transporte Aéreo

A ACT Transporte Aéreo teve redução de 8.331 postos de emprego em 2020. Com maior saldo negativo de contratações no mês de julho, o setor só apresentou saldo positivo de contratações novamente no mês de dezembro.

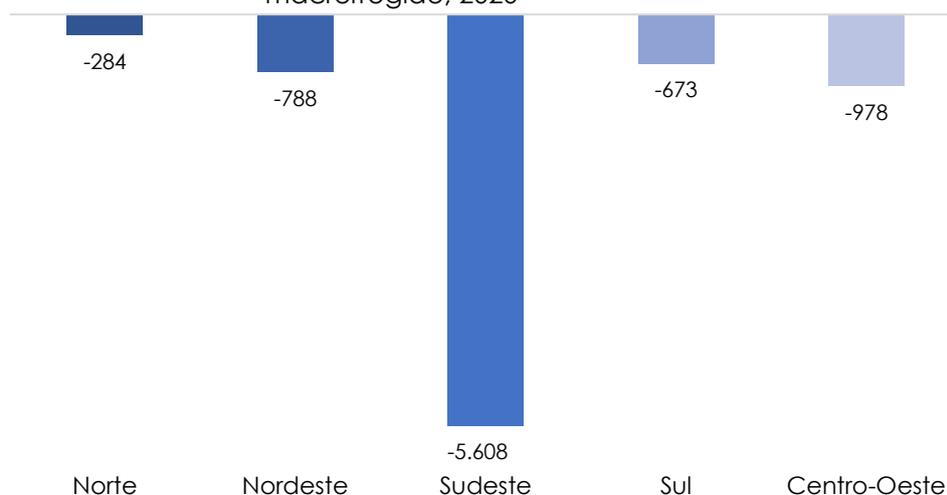
Gráfico 17: Saldo de Contratações e Demissões na ACT Transporte Aéreo, por macrorregião, 2020



Fonte: CGDI/MTur, Ministério da Economia - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) e Relação Anual das Informações Sociais (RAIS).

A queda mais expressiva em postos de trabalho ocorreu na região Sudeste. Deve-se levar em consideração que a região era responsável por 70% das ocupações formais no setor em 2019. A menor queda foi verificada na região Norte.

Gráfico 18: Saldo de Contratações e Demissões na ACT Transporte Aéreo, por macrorregião, 2020



Fonte: CGDI/MTur, Ministério da Economia - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) e Relação Anual das Informações Sociais (RAIS).

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Conjuntura do Turismo Náutico e Navios de Cruzeiro

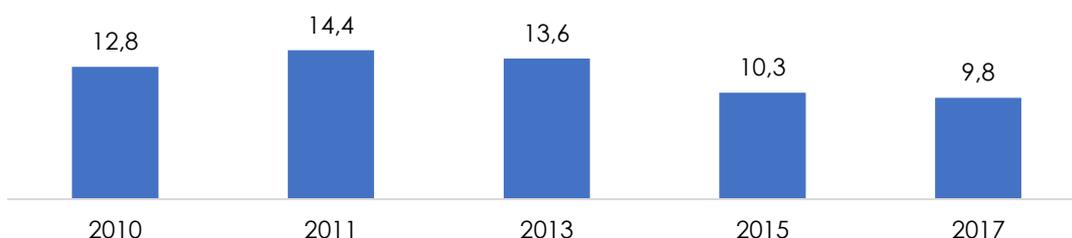
Atualmente, encontra-se em curso o Grupo Técnico (GT) de Turismo em Águas, no âmbito do Fórum de Mobilidade e Conectividade Turística. O GT produziu o documento intitulado “Texto Base para Discussão”, contendo uma visão geral do Turismo em Águas, que contempla os assuntos de Turismo Náutico (Cruzeiros e Esporte e Recreação), Turismo de Sol e Praia, Turismo de Pesca e Turismo de Aventura (Ecoturismo).

O documento traz uma visão geral do tema, abordando informações sobre o potencial brasileiro, possibilidades de desenvolvimento, aspectos conceituais, benefícios, cadeia do turismo envolvida, perfil do turista, razões para a escolha do destino, principais destinos por atividades, investimentos em infraestrutura turística, apoio ao crédito para o setor privado, Portal de Investimentos do Ministério do Turismo, *Vade Mecum*, estudos e planos, bases de dados e sistemas oficiais.

Ademais, o Texto Base para Discussão apresenta os seguintes tópicos especiais para desenvolvimento: Revisão da Política Marítima Nacional; Estruturas e instalações de apoio náutico; Importação de embarcações; Redução de carga tributária, Turismo náutico de cruzeiros e Centros de visitação subaquáticos e recifes artificiais.

O Transporte Fluvial de Passageiros ocorre numa malha estimada em 25.000 km de rios navegáveis na Bacia Amazônica. Este é majoritariamente utilizado por moradores locais, mas também para fins turísticos. A evolução dos passageiros de 2011 a 2017 é apresentada a seguir.

Gráfico 19: Evolução na estimativa de transporte de passageiros no transporte fluvial da região amazônica, com base em levantamentos de campo (milhões de passageiros)



Fonte: CGMob/ LabTrans, 2021

O número de passageiros embarcados em cruzeiros marítimos teve crescimento constante entre 2004 e 2011, com pico na temporada

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Conjuntura do Turismo Náutico e Navios de Cruzeiro

2011/2012. Após esta, apresentou queda até 2016-2017 e voltou a crescer até o ano de 2020.

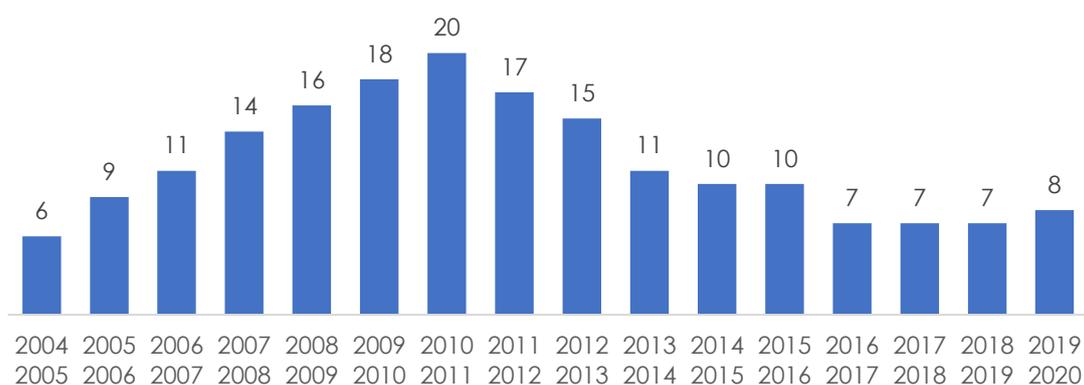
Gráfico 20: Número de passageiros embarcados em cruzeiros marítimos, 2004 a 2020



Fonte: CGMob/ LabTrans, 2021

Em relação ao número de navios utilizados por temporada, a evolução do crescimento é semelhante à de passageiros embarcados, com a ressalva de que o número se manteve estável entre 2014 e 2016 e 2017 a 2019.

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



Fonte: CGMob/ LabTrans, 2021

De acordo com a [Associação Internacional de Cruzeiros – CLIA Brasil](#), entre os viajantes de cruzeiros de cabotagem no país, a maioria é de brasileiros praticando turismo doméstico. O setor é muito atraente aos brasileiros por suas características de serviços e possibilidades de visitar vários destinos em uma mesma viagem.

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Conjuntura do Turismo Náutico e Navios de Cruzeiro

Ainda segundo a associação, o número de turistas residentes no Brasil e que realizaram viagens de cruzeiros no exterior durante o ano de 2019 foi de 217.313, o que significou um aumento de 11,3% em relação a 2018, gerando uma receita de R\$ 703,9 milhões (23,5% a mais do que em 2018). Mediterrâneo e Caribe foram os principais destinos de preferência para os brasileiros que viajaram ao exterior para realizar cruzeiros marítimos.

Sendo assim, a temporada 2019/2020 brasileira registrou **8 Navios, 144 Cruzeiros realizados, 28.730 leitos e 7.869 tripulantes**. O tempo médio dos cruzeiros foi de **5,2 dias**, e o gasto médio por passageiro com a compra da viagem chegou a **R\$ 3.256,27**. O impacto econômico total somo **R\$ 2,240 bilhão, entre despesas realizadas pelas armadoras e o consumo dos cruzeiristas e tripulantes nos destinos**.

Em relação aos navios de passagem pela costa brasileira, verificou-se **24 embarcações de 18 companhias diferentes**, abarcando **29 destinos**. Foram ofertados **32.053 leitos**, com **12.520 tripulantes e 224 diárias**.

Entre cruzeiristas que realizariam viagens domésticas (cabotagem) e/ou internacionais, mais de 30 mil pessoas desistiram devido à pandemia de Covid-19 (até o momento da realização da pesquisa). Isso gerou uma perda estimada de receita para as empresas de mais de R\$ 70 milhões. A seguir, apresenta-se o **perfil dos cruzeiristas** – [pesquisa realizada pela CLIA Brasil](#).



Fonte: CLIA Brasil/ FGV, 2021

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Conjuntura do Turismo Náutico e Navios de Cruzeiro

O Boletim de Inteligência de Mercado no Turismo – Turismo Náutico, publicado pela [Rede de Inteligência de Mercado no Turismo – RIMT/MTur](#), apresenta um novo panorama do Turismo Náutico no país, dando destaque à oferta do segmento no Brasil. A seguir, são apresentados os principais portos públicos brasileiros e atividades náuticas prioritárias, contidos no referido documento.



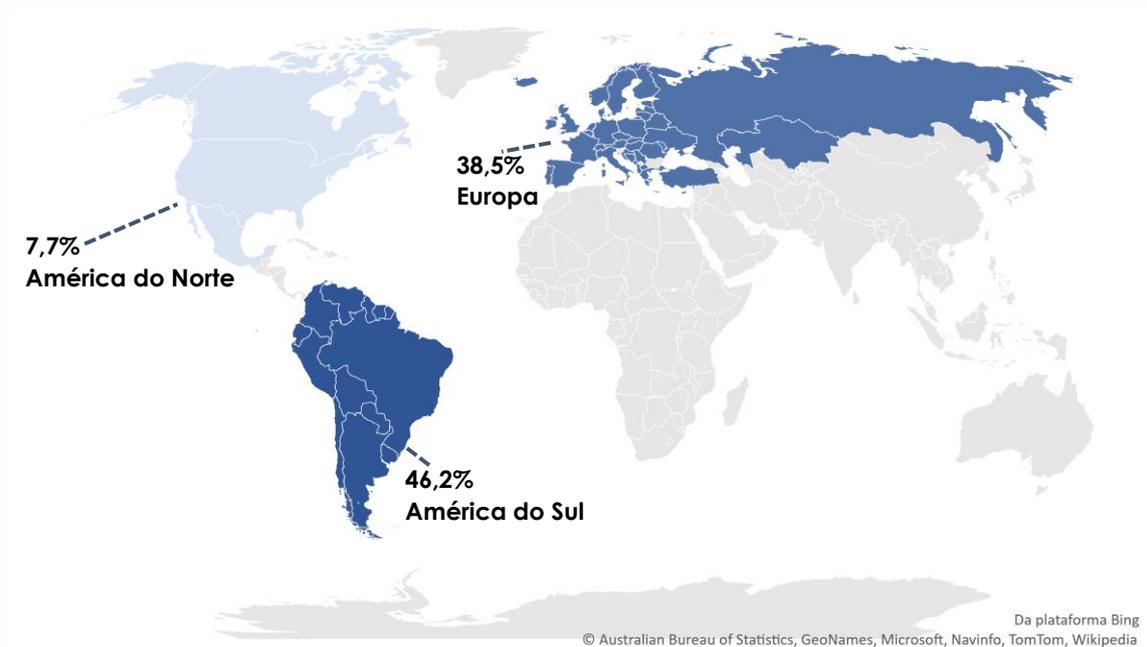
Fonte: Pesquisa com membros da RIMT/MTur e associados Braztoa.

A demanda e as tendências do Turismo Náutico também são apresentadas, identificando os principais estados emissores, a procedência dos clientes e o perfil do público consumidor, conforme gráficos apresentados abaixo:

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Conjuntura do Turismo Náutico e Navios de Cruzeiro

Procedência dos clientes



84,6%
Famílias



23,1%
Casais sem filhos



15,4%
Grupos de solteiros



23,1%
Acima de 60 anos



38,5%
45 a 59 anos



38,5%
35 a 44 anos

Tendências



Aquisição e aluguel de embarcações para lazer em família



Eventos que promovam sessões de cinema estilo drive-in em embarcações

Compartilhamento de embarcações por meio da aquisição de cotas para utilização de lanchas e jet-skis por agendamento em aplicativos específicos



Aluguel de embarcações por aplicativos e plataformas. Exemplos disponíveis no mercado brasileiro: Nautal, Yatchnet, Click and Boat, Wind Charter, Entre Ilhas etc



Teletrabalho em embarcações com Internet 4G e wi-fi

Fonte: Pesquisa com membros da RIMT/ MTur e associados Braztoa

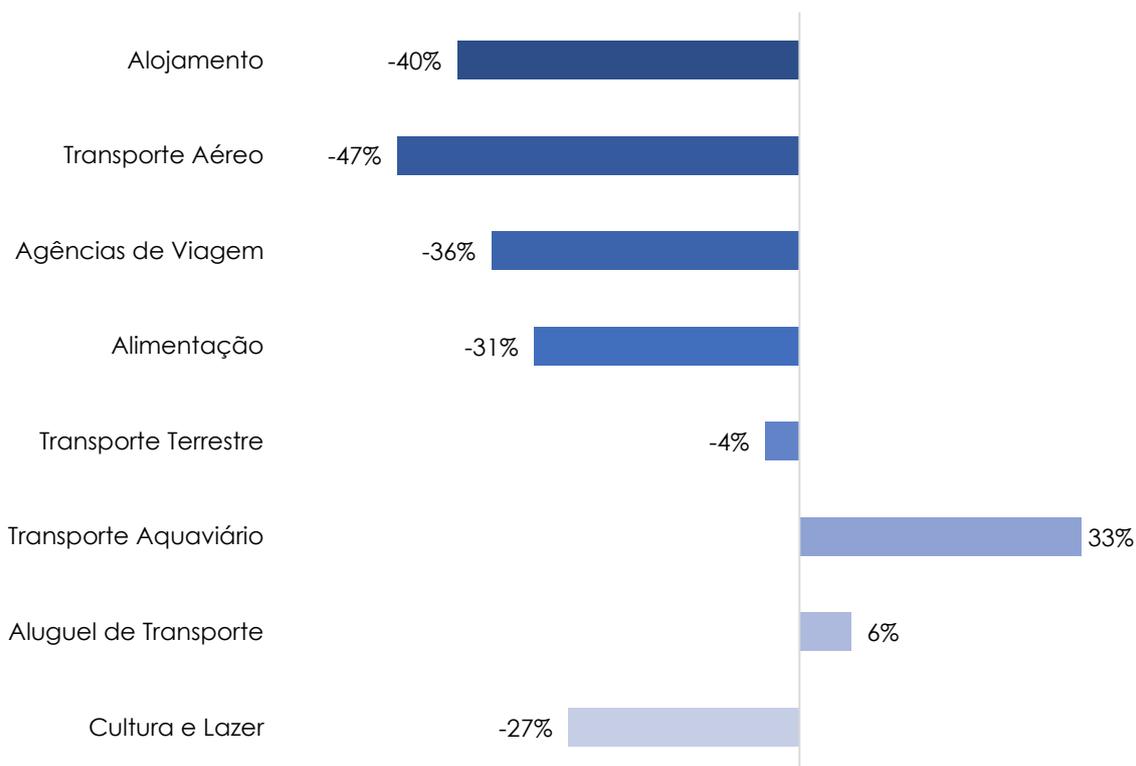
MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Conjuntura do Turismo Náutico e Navios de Cruzeiro

Trabalho e Emprego no Transporte Aquaviário

O Transporte Aquaviário corresponde a apenas 1% da arrecadação federal de tributos na economia do turismo. Ainda assim, entre 2019 e 2020, foi a Atividade Característica do Turismo (ACT) que apresentou maior variação percentual em arrecadação, com um crescimento de 32,7%. Os resultados positivos vieram unicamente da região Sul, com um aumento de 131,8%, sendo que todas as outras macrorregiões relataram queda. Além dessa ACT, a única outra que teve aumento na arrecadação federal foi o Aluguel de Transporte, porém de forma mais tímida, com crescimento de 6%, conforme o **Gráfico 22**, apresentado a seguir.

Gráfico 22: Variação Percentual da Arrecadação Federal, por ACT, 2020/2019



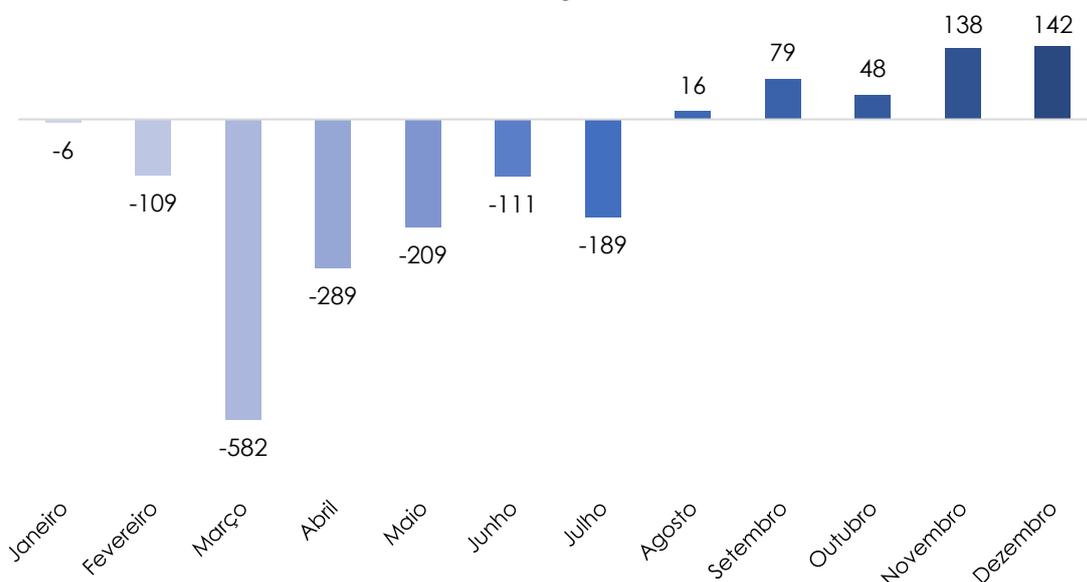
Fonte: CGDI/MTur, Ministério da Economia - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) e Relação Anual das Informações Sociais (RAIS).

Em relação ao Transporte Aquaviário, no ano de 2020, houve baixa de empregos nos primeiros sete meses do ano. Foram 1.495 postos fechados até julho. Por outro lado, entre agosto e dezembro, 423 vagas foram abertas, representando uma recuperação de 28,3%.

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Conjuntura do Turismo Náutico e Navios de Cruzeiro

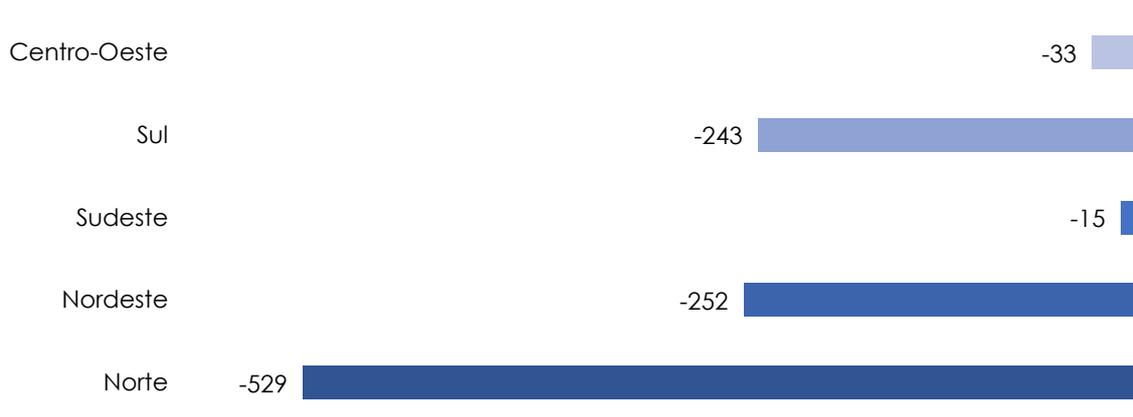
Gráfico 23: Saldo de Contratações e Demissões na ACT Transporte Aquaviário, por macrorregião, 2020



Fonte: CGDI/MTur, Ministério da Economia - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) e Relação Anual das Informações Sociais (RAIS).

Todas as macrorregiões relataram demissões no ano de 2020, sendo que as menos impactadas foram Sudeste e Centro-Oeste. O maior impacto ocorreu na região Norte.

Gráfico 24: Saldo de Contratações e Demissões na ACT Transporte Aquaviário, por macrorregião, 2020



Fonte: CGDI/MTur, Ministério da Economia - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) e Relação Anual das Informações Sociais (RAIS).

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Conjuntura do Transporte Terrestre

Transporte Rodoviário de Passageiros

O Transporte Terrestre representa cerca de 30% do transporte total de passageiros no país, conforme consta no [Anuário Estatístico de Turismo 2020](#). De acordo com o [LabTrans](#), a malha rodoviária do país possui 73,1 mil km de extensão, com 64 mil km de rodovias pavimentadas e 9,1 mil km de rodovias não pavimentadas. Outros 47,5 mil km de rodovias estão planejados. O transporte rodoviário de passageiros, em 2019, faturou R\$ 187.230.000,00, e em 2020 o faturamento chegou a R\$ 123.780.000,00, uma queda de 33,89%. Os faturamentos por serviço ofertado se dividem da seguinte forma:

Transporte rodoviário de passageiros - Faturamento por serviço			
	2019	2020	Diferença
Convencional c/ sanitário	R\$ 117.030.000,00	R\$ 66.760.000,00	-R\$ 50.270.000,00
Executivo	R\$ 59.300.000,00	R\$ 40.570.000,00	-R\$ 18.730.000,00
Leito c/ ar-condicionado	R\$ 5.500.000,00	R\$ 9.390.000,00	R\$ 3.890.000,00
Semileito	R\$ 5.120.000,00	R\$ 6.620.000,00	R\$ 1.500.000,00
Convencional s/ sanitário	R\$ 280.000,00	R\$ 440.000,00	R\$ 160.000,00
Total	R\$ 187.230.000,00	R\$ 123.780.000,00	

Fonte: CGMob e ANTT (2021). Dados obtidos em: julho/2021.

Em termos de bilhetes vendidos, a categoria principal é de transporte convencional com sanitário. Essa modalidade representou 57% do volume total de vendas em 2020, ou seja, 57% do total. Entre 2019 e 2020, houve uma queda de 25,5% na venda de bilhetes. As categorias cujo volume de vendas aumentou foram Semileito e Leito com ar-condicionado. Para a soma geral dos segmentos, a perda do tíquete médio foi de 12,69%, tendo caído de R\$ 7,46 por passageiro para R\$ 6,62.

Transporte rodoviário de passageiros - Quantidade de bilhetes por serviço			
	2019	2020	Diferença
Convencional com sanitário	17,1 mi	10,7 mi	-6,4
Executivo	6 mi	5,6 mi	-0,4
Semileito	1,1 mi	1,4 mi	0,3
Leito com ar-condicionado	0,6 mi	0,8 mi	0,2
Convencional sem sanitário	0,3 mi	0,2 mi	-0,1
Total	25,1 mi	18,7 mi	

Fonte: CGMob e ANTT (2021). Dados obtidos em: julho/2021.

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

A regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento se dá por meio da Resolução ANTT nº 4.777, de 6 de julho de 2015.

O serviço em regime de fretamento pode ser realizado sob as seguintes formas:

- Turístico;
- Eventual; e
- Contínuo.

Para prestar esse tipo de serviço, o transportador interessado deve requerer um Termo de Autorização de Fretamento (TAF), que é o instrumento que habilita um transportador a prestar o serviço e a emitir a licença de viagem de fretamento turístico, eventual ou contínuo.

Trabalho e Emprego no Transporte Terrestre

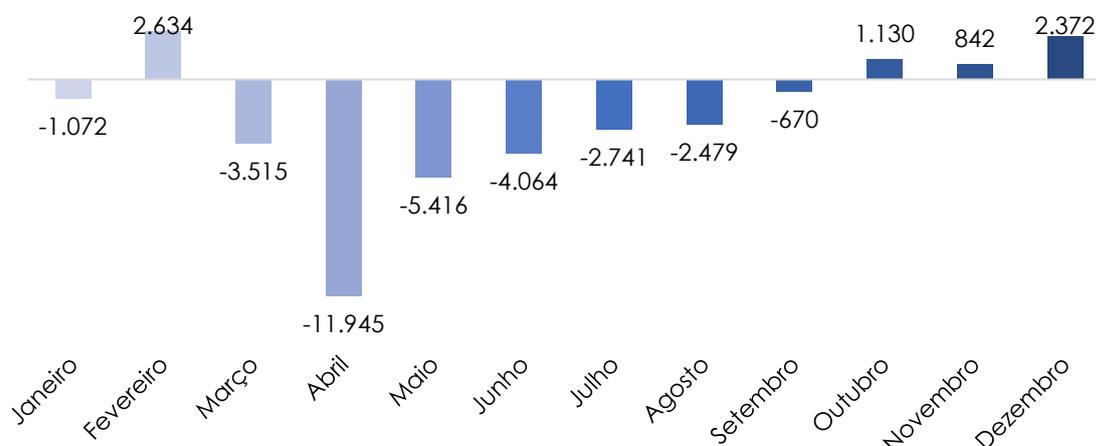
A ACT Transporte engloba desde atividades como transporte rodoviário de táxi a transporte rodoviário coletivo de passageiros. O setor sofreu queda de 24.924 postos de trabalho no ano de 2020, de acordo com os dados do CAGED do Ministério da Economia. Devido às restrições impostas pela crise sanitária em março de 2020 e à consequente queda na circulação de passageiros, o mês de abril foi o que apresentou o maior saldo negativo de contratações, totalizando 11.945 baixas. Uma modesta recuperação só começou a ocorrer em dezembro do mesmo ano, com a **abertura de 2.372 novos postos de trabalho**⁵.

⁵ Revista Dados e Informações, CGDI/MTur, A1, 2ª edição, junho de 2021.

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Conjuntura do Transporte Terrestre

Gráfico 25: Saldo mensal de Contratações e Demissões na ACT Transporte Terrestre, por mês, 2020



Fonte: CGDI/MTur, Ministério da Economia - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) e Relação Anual das Informações Sociais (RAIS).

O maior número de demissões por macrorregião em 2020 foi no Sudeste, com 13.505 postos fechados. Em seguida, Sul e Nordeste, com 4.841 e 3.949, respectivamente. A região com menos demissões foi a Norte, com 933 baixas, conforme o **Gráfico 26**, apresentado a seguir.

Gráfico 26: Saldo de Contratações e Demissões na ACT Transporte Terrestre, por macrorregião, 2020



Fonte: CGDI/MTur, Ministério da Economia - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) e Relação Anual das Informações Sociais (RAIS).

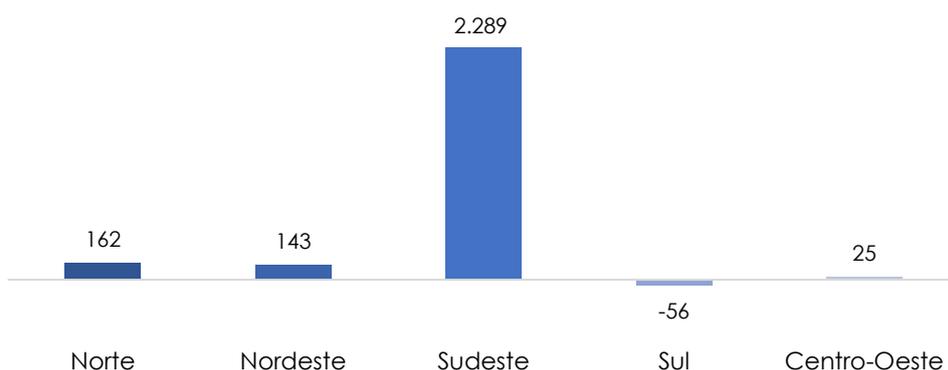
O Aluguel de Transportes é uma ACT que tem seu mercado dividido entre residentes e turistas. Junto ao transporte aquaviário, que foi um dos dois setores que teve aumento da Arrecadação Federal em 2020, em relação a 2019, conforme demonstra o **Gráfico 27**.

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Conjuntura do Transporte Terrestre

O setor registrou crescimento em todas as macrorregiões, com destaque para as regiões Sul e Nordeste, em que a arrecadação subiu mais de 25%. Em relação a empregos no setor, apenas a região Sul registrou saldo negativo. O maior crescimento se deu no Sudeste, com 2.289 novos postos de trabalho.

Gráfico 27: Saldo de Contratações e Demissões na ACT Aluguel de Transporte, por macrorregião, 2020



Fonte: CGDI/MTur, Ministério da Economia - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) e Relação Anual das Informações Sociais (RAIS).

Trens Turísticos

A [Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003](#), estabelece procedimentos relativos à operação dos trens turísticos, histórico-culturais e comemorativos. Os trens com finalidade turística e histórico-cultural caracterizam-se por contribuírem para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias e pela operação continuada ao longo do ano.

Atualmente, o Brasil possui **24 linhas de trens turísticos e comemorativos, que somam mais de 2.170 km de extensão**. O estado que tem a maior extensão é o **Mato Grosso do Sul**, com 40%, distribuída em duas linhas. Os trens comemorativos caracterizam-se pela realização de eventos específicos e isolados. Nestes casos, as autorizações são emitidas para a realização do transporte ferroviário em datas específicas e perdem sua validade após a realização dos respectivos eventos.

A seguir, apresenta-se a relação dos trens turísticos e histórico-culturais cujo transporte foi autorizado pela ANTT, nos termos da resolução supracitada:

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

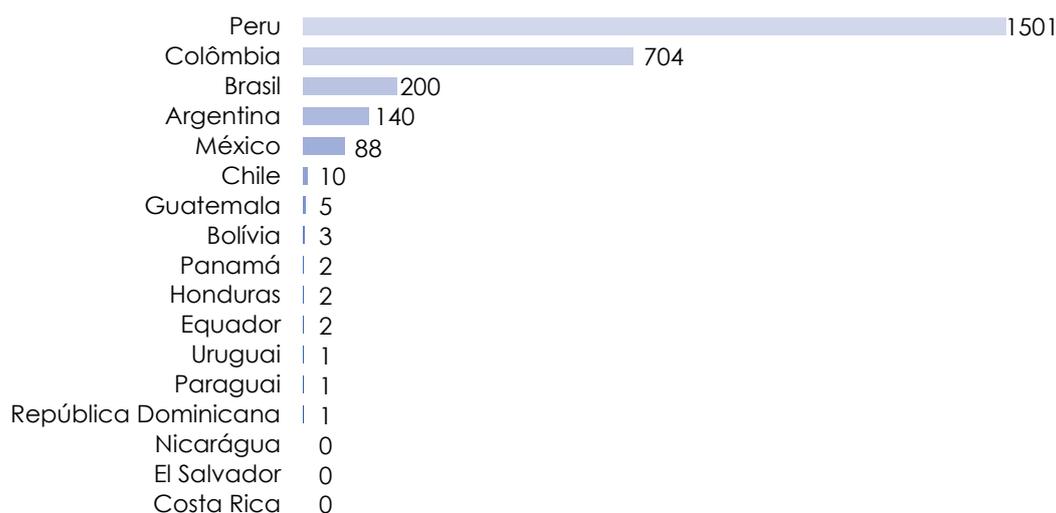
Conjuntura do Transporte Terrestre

Linha	Unidade da Federação	Extensão	Detentor do Trecho/ Concessionária
Estação de Viana/ Estação de Araguaia	Espírito Santo	46 km	
Campo Grande/ Indubrasil a Corumbá	Mato Grosso do Sul	441 km	
Campo Grande/ Corumbá	Mato 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	
			Ferrovia Teresa Cristina S.A.
Tubarão/ Imbituba/ Urussanga	Santa Catarina	159 km	
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.

Fonte: CGMob e ANTT, 2021

O único mercado não liderado pelo Brasil é o de transporte ferroviário, em que o país ocupa a terceira posição do ranking, estando atrás do Peru e da Colômbia.

Gráfico 28: Número de empresas em transporte ferroviário na América Latina, 2021



Fonte: fDi Markets, 2021

Para mais informações, contate: mobilidade@turismo.gov.br.

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Parcerias e Concessões

O [Programa de Parcerias de Investimentos \(PPI\)](#) foi criado, no âmbito da Presidência da República, pela Lei nº 13.334, de 2016, com a finalidade de ampliar e fortalecer a interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria e de outras medidas de desestatização. Nele, estão sendo ofertados portos, aeroportos e rodovias em todo o país. Abaixo, apresenta-se um quadro resumo das oportunidades:

Projeto	Setor	Modelo	Investimento (CAPEX)	Prazo
6ª Rodada de Concessões Aeroportuárias - Blocos Sul, Norte I e Central	Aeroportos	Concessão Comum	R\$ 6.130.000.000,00	30 anos
7ª Rodada de Concessões Aeroportuárias - Blocos RJ/MG, SP/MS e Norte II (16 aeroportos)	Aeroportos	Concessão Comum	R\$ 5.280.000.000,00	
PPP Aeroportos Regionais – Bloco Amazonas	Aeroportos	Parceria Público-Privada	R\$ 380.000.000,00	10 anos
Relicitação do aeroporto de Viracopos, Campinas/SP	Aeroportos	Concessão Comum		
Relicitação do aeroporto São Gonçalo do Amarante/RN (ASGA) em Natal/RN	Aeroportos	Concessão Comum	R\$ 230.000.000,00	
Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU)	Mobilidade Urbana	Desestatização		
Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb)	Mobilidade Urbana	Desestatização		
Linha 2 do metrô da região metropolitana de Belo Horizonte/MG	Mobilidade Urbana	Concessão Comum		
Política de Estímulo à Cabotagem (BR do Mar)	Portos	Política de Fomento		
Terminal Marítimo de Passageiros no porto de Mucuripe/CE	Portos	Arrendamento	R\$ 1.600.000,00	25 anos

Fonte: Programa de Parcerias e Investimentos

MOBILIDADE E CONECTIVIDADE

Parcerias e Concessões

7ª Rodada de Concessão de Aeroportos

Aeroporto	Local	Municípios na Rota Turística	Capacidade instalada (pax/ano)	Movimentação (pax/ano) 2019	Classificação da ANAC	Classificação do PAN	Número de pistas	Aeronave Crítica	Voos regulares
Campo Grande	Campo Grande - MS	Rota Pantanal Sul e Bonito: 7 municípios	1.600.000	1.520.000	Aeroporto de capital	Médio Porte	1	4c	Doméstico
Corumbá	Corumbá-MS	Rotas Pantanal Sul e Bonito: 7 municípios	900.000	28.150	Demais Aeródromos públicos	Local	1	4c	-
JÚLIO CEZAR RIBEIRO (VAL DE CANS)	Belém, PA	Rotas Belém, Santarém-Alter do Chão, Ilha do Marajó: 5 municípios	7.700.000	3.590.000	Aeroporto de capital	Metropolitano Primário	2	4E	Doméstico
MAESTRO WILSON FONSECA	Santarém, PA	Rotas Belém, Santarém-Alter do Chão, Ilha do Marajó: 5 municípios	1.830.000	490.740	Demais Aeródromos públicos	Pequeno Porte	1	4C	Doméstico
ALBERTO ALCOLUMBRE	Macapá, AP	Rota Macapá: 1 município	2.100.000	608.600	Aeroporto de capital	Médio Porte	1	4C	Doméstico
SANTOS DUMONT	Rio de Janeiro, RJ	Rota Rio de Janeiro Imperial: 4 municípios	9.900.000	23.100.000	Aeroporto de capital	Grande Porte	2	4C	Doméstico
PROFESSOR URBANO ERNESTO STUMPF	São José dos Campos, SP	Rotas São Paulo e Litoral Norte: 6 municípios	2.700.000	38.400	-	Local	1	-	-
CONGONHAS	São Paulo, SP	Rotas São Paulo e Litoral Norte: 6 municípios	17.100.000	22.830.000	Aeroporto de capital	Grande Porte	2	4C	Doméstico

Fonte: Programa de Parcerias e Investimentos

REFERÊNCIAS

Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Monitriip Bilhetes de Passagem**. Disponível em: <https://portal.antf.gov.br/passageiros>. Acesso em junho de 2021.

Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Passageiros**. Disponível em: <https://dados.antf.gov.br/dataset/monitriip-bilhetes-de-passagem>. Acesso em junho de 2021.

Brasil. **Programa de Parcerias e Investimentos**. Disponível em: <https://www.ppi.gov.br/index.php>. Acesso em junho de 2021.

Banco Mundial. **Country Score Card: Brazil 2018**. Disponível em: <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/BRA/2018/C/CHL/2018>. Acesso em julho de 2021.

CLIA Brasil. Cruzeiros Marítimos – estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil – temporada 2019-2020. Disponível em: <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>. Acesso em julho de 2021.

Financial Times. **fDi Markets**. Disponível em: www.fdimarkets.com. Acesso em junho de 2021.

Financial times. **fDi Benchmark**. Disponível em: www.fdibenchmark.com. Acesso em junho de 2021.

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

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

Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Aviação Civil. **Sistema Hórus, Movimentação**. Disponível em: <https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Principal>. Acesso em junho de 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.** Disponível em: <http://dadosefatos.turismo.gov.br/revista.html>. Acesso em junho de 2021.

Ministério do Turismo, RIMT. **Boletim de Inteligência de Mercado no Turismo – Turismo Náutico. 8ª edição, julho de 2021.** Disponível em: 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. Acesso em julho de 2021.

The World Bank. **Doing Business Subnacional Brasil 2021.** Disponível em: <https://sbsa.com.br/doing-business-subnacional-brasil-2021/>. Acesso em julho de 2021.

LINKS ÚTEIS

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

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

Ministério do Turismo. **Biblioteca Virtual da Rede de Inteligência de Mercado do Turismo (RIMT).** Disponível em: <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