

Nota metodológica sobre o estudo dos impactos econômicos do transporte aéreo no Brasil em 2019

A mensuração dos impactos intersetoriais foi feita com base na metodologia desenvolvida por Wassily Leontief (Prêmio Nobel de Economia de 1973), cuja aplicação no Brasil gerou a Matriz de Insumo Produto (MIP) publicada e atualizada regularmente pelo IBGE. As dimensões escolhidas pelo estudo foram: valor adicionado, impostos pagos, empregos gerados e os respectivos salários.

O primeiro passo foi estimar o nível de atividade econômica do transporte aéreo no Brasil considerado como um todo, incluindo todas as empresas aéreas operando no país, sejam elas, nacionais, estrangeiras, cargueiras e de passageiros, de aviação executiva etc. Isso foi feito usando as estatísticas do IBGE, combinando-as com as da ANAC. Determinado o nível de atividade econômica setorial com base nas pesquisas mensais e anuais de serviços do IBGE (PMS e PAS, respectivamente) nas quatro dimensões citadas e aplicando os seus resultados à MIP, calculou-se os impactos diretos, indiretos e induzidos da atividade do transporte aéreo em 2019¹. Trata-se de cálculo muito detalhado por serem inúmeras as bases de dados consultadas, sendo todas elas oficiais e disponíveis ao público em geral pela Internet.

A peculiaridade deste estudo é que, diferentemente de outros semelhantes feitos para outros setores econômicos, foi construída uma ligação quantitativa entre o nível de atividade do transporte aéreo com as demais atividades características do turismo, conforme definição feita pelo IPEA (hotelaria, alimentação, agências de viagens, transporte terrestre, transporte aquaviário, aluguel de transportes, cultura e recreação, além do próprio transporte aéreo). Estas atividades foram chamadas de catalisadas porque, parte delas, não existiria não fosse o transporte aéreo transportar seus passageiros nos locais de destino².

Assim, com base nos dados do Ministério do Turismo, calculou-se quanto cada passageiro transportado gasta, em média, nas outras atividades características do turismo, as quais, por sua vez, geram impactos diretos, indiretos e induzidos. Esse efeito catalisador praticamente dobra os impactos econômicos do transporte aéreo em relação ao que seria calculado se considerado isoladamente. Trata-se de uma abordagem quantitativa na qual o transporte é visto como uma parte de um sistema maior, o turismo.

Esse tratamento abrangente foi feito inicialmente pela prestigiosa Oxford Economics há cerca de dez anos. Entretanto, a contribuição que este estudo realiza está na compreensão do conjunto das atividades características do turismo. Reside, sobretudo, no detalhamento inédito dos cálculos (e na sua exaustiva referência) proporcionado pela riqueza das informações estatísticas oficiais disponíveis no Brasil. Verdadeiramente, são pouquíssimos os países no mundo em que estudos como este poderiam ser feitos com este grau de assertividade e com tão pequena defasagem temporal.

(Maurício Emboaba, ABEAR, em 05/05/2020)

¹ Impactos diretos são proporcionados pelos salários pagos, pela compra de bens e serviços realizados pela atividade econômica analisada (empresas aéreas). No caso, incluem compras de combustível, serviços aeroportuários, impostos pagos etc. As empresas cujos bens e serviços são comprados também compram outros bens e serviços. A estes impactos econômicos dá-se o nome de indiretos. No caso, por exemplo, as empresas de distribuição de combustível compram caminhões, pneus, serviços de manutenção etc.

Os impactos induzidos (ou efeito renda) correspondem à ativação econômica que os salários pagos aos funcionários da atividade econômica em estudo quando estes os gastam em suas compras pessoais (supermercados, combustível, escolas, serviços pessoais etc.).

² Os impactos catalisados correspondem aos efeitos que um setor provoca em outro mesmo que não haja uma transação direta. Assim, os passageiros das empresas aéreas adquirem serviços de hotelaria, alimentação, contratam agentes de viagens etc. Não há uma interação entre as empresas aéreas e estes serviços exemplificados. Contudo, se a empresa aérea não tivesse transportado os passageiros, a quantidade de hóspedes nos hotéis seria menor, a quantidade de clientes também seria menor e assim por diante. A essas compras adicionais que as empresas aéreas proporcionam (ainda que não participem delas) dá-se o nome de impactos catalisados.