

Transporte de carga aérea bate recorde

Volume neste ano, até agosto, chega a 625,7 mil toneladas, o maior dos últimos 21 anos, segundo a Anac

Por Cristian Favaro — De São Paulo
05/10/2021 05h01 Atualizado há 4 horas



Meneguette, diretor da Latam, que lidera o transporte de carga aérea no país:
“Agora entramos na alta temporada” Foto: Claudio Belli/Valor

A procura por transporte de carga internacional em aviões está bastante aquecida. O volume de carga transportada, do exterior para o mercado brasileiro e do país para fora, chegou a 625,7 mil toneladas neste ano, até agosto - recorde da série histórica da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), iniciada em 2000. Em relação a 2019, o montante representa alta de 13,5%.

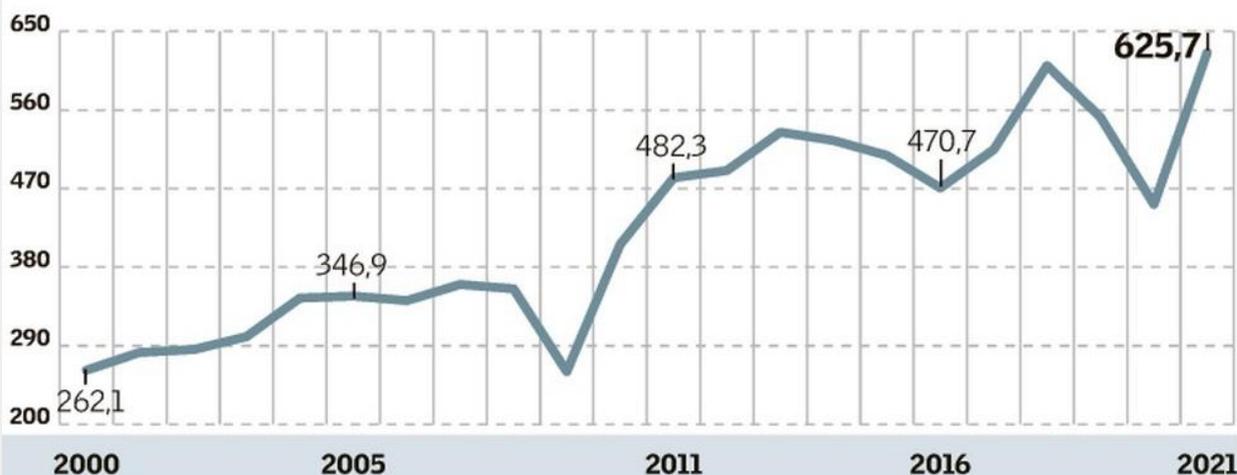
Este movimento é explicado, em parte, pela falta de contêineres no transporte marítimo, um modal mais barato do que o aéreo. E sinaliza que uma boa parte das empresas está retomando os negócios com mais força, passado o período mais delicado da pandemia.

A receita das companhias aéreas com carga neste ano já supera a registrada em 2019. Além de aviões cargueiros, as companhias usam as barrigas dos aviões que transportam passageiros.

No ar

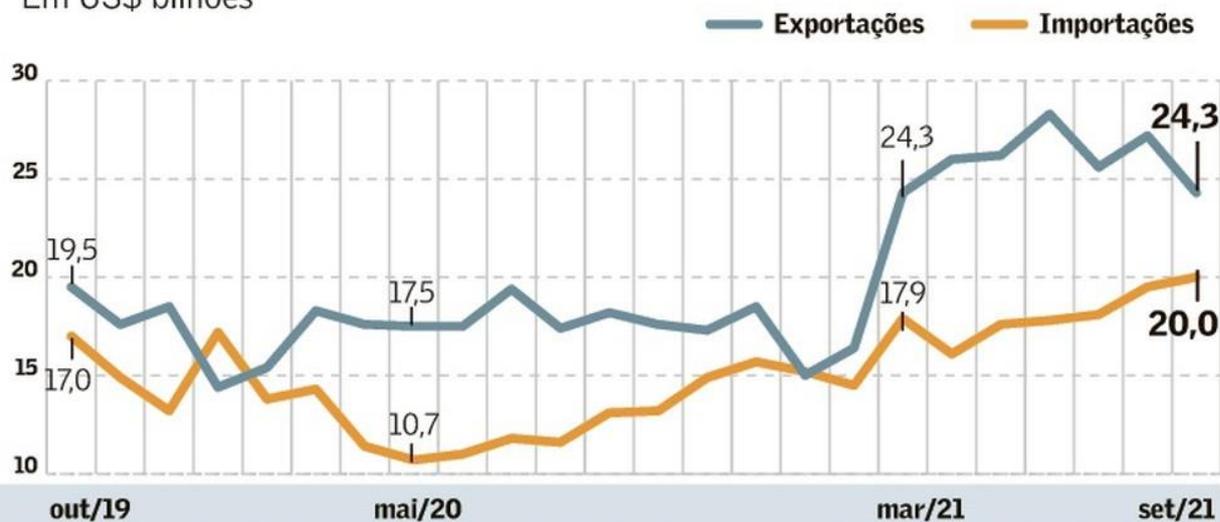
Volume* de carga e correio transportados por avião de/para Brasil

■ Em mil toneladas



■ Balança comercial brasileira

Em US\$ bilhões



Fontes: Anac e Secex/ME. Elaboração: Valor Data * Acumulado de janeiro a agosto de cada ano

A Latam é a líder no mercado no transporte de encomendas internacionais no Brasil. Em agosto teve 16,4% desse mercado, somando Latam, Lan Chile, Absa e Lan Cargo, de acordo com dados da Anac. O segundo lugar é da americana Atlas, com 12,2%, seguida pela Korean Air Lines, com 5%.

A Latam, com sede no Chile e que está em recuperação judicial, tem colhido frutos da forte demanda por transporte internacional. No segundo trimestre teve crescimento de 37,5% na receita de carga global em relação a igual trimestre de 2019, para US\$ 370 milhões, enquanto a de passageiros caiu 77% em igual base, para US\$ 455 milhões.

“Agora entramos na alta temporada, tanto para atender o Natal e também, na América do Sul, temos a época de frutas”, disse Otávio Meneguette, diretor da Latam Cargo. Hoje, os cargueiros estão decolagem com taxa de ocupação acima de 90%.

A expectativa da empresa é aumentar a capacidade ofertada, sobretudo ao usar aviões da frota que estão parados ou com tempo ocioso, entre eles os Boeing 777 e 787. Atualmente, a Latam opera globalmente 50 voos cargueiros semanais em média. Em agosto, a empresa realizou 44 voos internacionais de passageiros partindo do Brasil por semana, número que deve chegar a 85 em outubro.

Meneguette explicou que parte da procura elevada veio com o desalinhamento da cadeia marítima. A falta de contêineres ainda é um problema grave, que afeta vários setores. Nas rotas de importação vindas da China, o frete médio registrado em julho deste ano foi 7,35 vezes maior do que há um ano, segundo dados da Logcomex.

“O mercado marítimo é imenso, então qualquer migração dele para o aéreo puxa a demanda muito rapidamente”, disse o executivo da Latam.

A Sertrading, uma das maiores trading companies do país, registra, desde o fim de março deste ano, crescimento na casa de 5% no volume importado via modal aéreo, diante dos entraves ao transporte marítimo, disse o vice-presidente e sócio da empresa, Luciano Sapata. “Vimos casos pontuais em que o uso do modal aéreo é para suprir uma demanda de urgência”, explicou.

A migração do navio para o avião, feita com cuidado por causa do custo mais elevado, foi feita neste ano por empresas dos setores automotivo, eletrônico e de tecnologia, sobretudo para trazer semicondutores, que estão em falta no mercado. O movimento, diz o executivo da Sertrading, trata-se de algo pontual e deve ser revertido diante da normalização das cadeias de transporte, mais adiante.

O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Luiz Carlos Moraes, observou em uma entrevista coletiva no mês passado que o setor automobilístico tem feito todo o possível para manter a cadeia de produção ativa. “Para atender produção temos as áreas de logística trazendo peças por aviões, acionando toda a rede de fornecedores e as matrizes para ter um menor impacto”, disse.

No Brasil, a demanda em alta por carga levou a Air France-KLM a inaugurar, no fim de junho, uma rota semanal exclusivamente cargueira (com modelo Boeing 777-200F, com capacidade de 102 toneladas) entre São Paulo e Paris. “Inicialmente a rota era um projeto-piloto, mas estamos com boa demanda e ela será mantida”, diz a diretora de cargas da Air France -KLM para América do Sul, Enrica Calonghi. Com essa novidade, a empresa tem agora seis rotas cargueiras semanais ligando o país - eram cinco antes da pandemia.

A retomada da rota de passageiros Fortaleza-Paris, em 22 de outubro, com três voos semanais, também vai permitir um crescimento dos negócios, pelo espaço disponível na barriga da aeronave. Com isso, a empresa terá 25 voos de passageiro por semana para o Brasil, contra 44 antes da pandemia.

No segundo trimestre o grupo registrou uma receita total de 2,75 bilhões de euros, queda de 61% na comparação com igual período de 2019. No braço de carga, a receita foi 894 milhões de euros, crescimento de 67% em igual base.

A executiva contou que o segmento de transporte de carga do Brasil é bastante diversificado. O agronegócio tem peso relevante: mais de 50% da capacidade dos voos de carga de São Paulo e Rio de Janeiro para a Europa são dedicados ao transporte de manga, mamão, figo, limão.

O bom momento para a carga aérea também é uma realidade em todo o mundo. Ontem, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata, na sigla em inglês) projetou que a capacidade

(medida em toneladas de carga por quilômetro) deverá superar os níveis de 2019 em 8% neste ano. Em 2022, o crescimento deverá de ser de 13% em relação ao período pré-pandemia.

A demanda global por transporte de passageiro (medido em receita por passageiro por quilômetro) deve fechar 2021 representando 40% do nível de 2019 e 61% do pré-pandemia em 2022.
