

Impactos Potenciais da Reforma Tributária do Brasil na Demanda por Transporte Aéreo, Conectividade e Turismo

A reforma tributária do Brasil elevaria substancialmente a carga tributária efetiva sobre o transporte aéreo, com potencial impacto sobre a demanda de passageiros, a conectividade e a competitividade econômica de longo prazo do país.

A Reforma Tributária do Brasil e o Futuro da Conectividade Aérea

Como as mudanças na tributação de passageiros podem influenciar a competitividade, a conectividade e o crescimento de longo prazo.

A aviação é um motor estratégico da economia brasileira

O setor sustenta crescimento, empregos e turismo. Manter a aviação acessível e competitiva é essencial para o pleno crescimento do Brasil no longo prazo.

A. A aviação já gera valor significativo



US\$46
bilhões

de contribuição ao
PIB do Brasil (ATAG)

IMPACTO ECONÔMICO



1,9
milhão

de empregos
sustentados pela
aviação (ATAG)



≈US\$22
bilhões

em gastos de turismo
doméstico viabilizados
(WTTC/PNAD Turismo, IBGE)

IMPACTO NO TURISMO



2 em cada 3
visitantes
internacionais chegam
ao Brasil por via aérea
(Embratur 2025)

Exemplos de setores que dependem da conectividade aérea



Saúde e Indústria Farmacêutica

Mais de **US\$ 3 bilhões** importados anualmente por via aérea em vacinas, medicamentos e insumos farmacêuticos ativos. Essencial para a saúde pública e para tratamentos complexos.



Automotivo e Manufatura

O Brasil é o **8º maior produtor mundial de veículos**, com mais de **2,5 milhões de unidades** em 2024. O setor depende de importações aéreas de sensores, módulos, componentes eletrônicos e peças just-in-time.



Eletrônicos e Telecomunicações

Importa mais de **US\$ 1 bilhão** em chips, SSDs e baterias de lítio por via aérea. O setor de TIC contribui com **mais de 6%** do PIB e impulsiona o 5G, a Indústria 4.0 e os serviços digitais.



Agronegócio

O Brasil é **um dos maiores exportadores mundiais de melão** (mais de **250 mil toneladas** por ano). Frutas premium, carnes refrigeradas e sementes híbridas dependem da logística aérea.

B. O Brasil tem espaço significativo para ampliar o acesso ao transporte aéreo

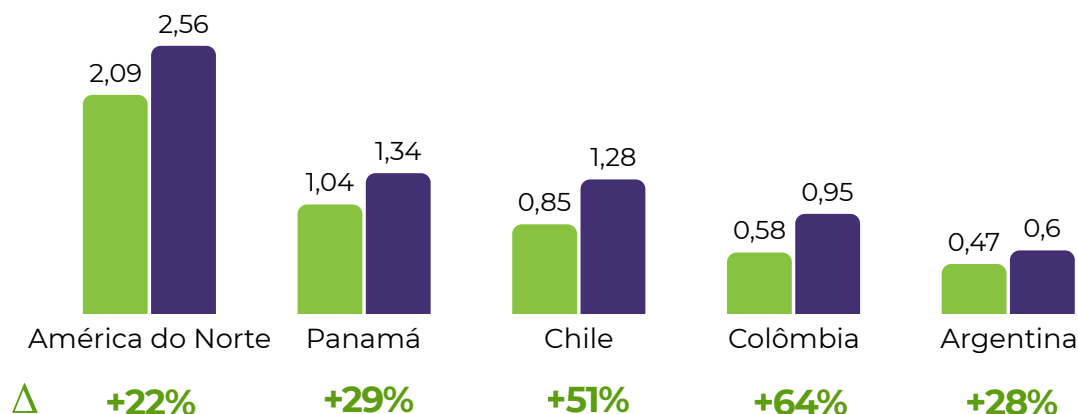
Embora o mercado aéreo brasileiro tenha crescido, o número de viagens aéreas per capita permaneceu praticamente estável na última década, enquanto os países pares da região registraram expansão considerável.

VIAGENS AÉREAS PER CAPITA

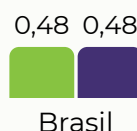
● 2014

● 2024

△ Variação 2014–2024



O crescimento ficou atrás dos países pares da região

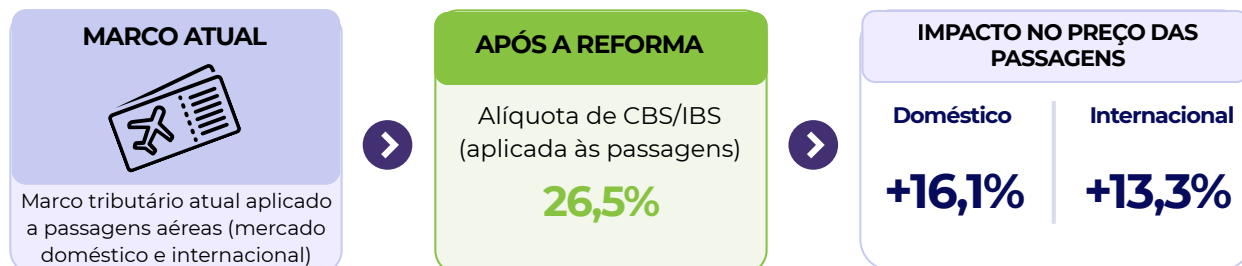


0%

Como a reforma tributária afeta a conectividade aérea

O aumento da tributação sobre passageiros pode elevar o preço das passagens, reduzindo a demanda e dificultando a expansão da conectividade aérea.

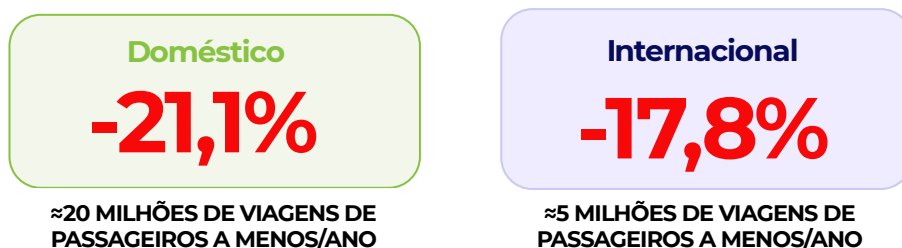
A. A reforma eleva o custo de voar



Aumento estimado da tarifa média sob o tratamento de CBS/IBS proposto para passagens aéreas domésticas e internacionais. Metodologia resumida no Apêndice.

B. Preços mais altos podem reduzir a demanda

Redução estimada na demanda de passageiros



Estimativas baseadas na elasticidade-preço observada da demanda por transporte aéreo no Brasil. Metodologia resumida no Apêndice.

C. A redução da demanda exige ajustes por parte das companhias aéreas



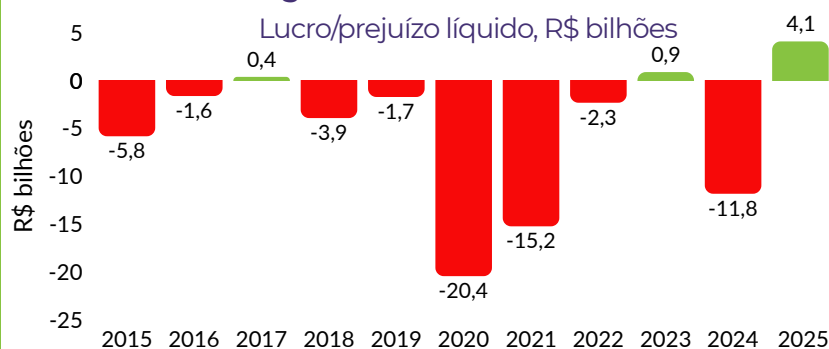
D. As companhias aéreas estão sob pressão financeira

Entre 2015 e o 3T2025, as companhias aéreas brasileiras acumularam

R\$55 bilhões

em prejuízos líquidos.

Companhias aéreas brasileiras acumularam prejuízos líquidos significativos entre 2015 e 2025



Fonte: Análise ALTA com base em dados da ANAC

Capacidade limitada de absorver custos adicionais

O desempenho financeiro reflete múltiplos fatores, incluindo a pandemia de COVID-19, a volatilidade cambial, o preço dos combustíveis e as condições gerais de mercado. O gráfico é apresentado unicamente para ilustrar a capacidade limitada do setor de absorver custos estruturais adicionais.

Por que isso importa para o futuro do Brasil

Em um país que já está atrás de seus pares regionais em crescimento da aviação, manter a competitividade é essencial para reduzir essa diferença.

A. O Brasil passaria do marco tributário de passageiros mais competitivo da região para a sétima posição

Ranking ilustrativo dos impostos e taxas sobre passageiros na América Latina e no Caribe, antes e depois do novo marco tributário proposto (20 países).**

ANTES DA REFORMA

- 1 BRASIL
- 2 CHILE
- 3 GUATEMALA
- 4 TRINIDAD E TOBAGO



APÓS A REFORMA

- 5 PANAMÁ
- 6 COSTA RICA
- 7 BRASIL
- ...

**Fonte: Índice de Competitividade do Transporte Aéreo da ALTA na América Latina e no Caribe – 2025

B. Por que a competitividade importa

Impostos mais altos sobre passageiros

Mercado menos competitivo



Mercado menos competitivo

- Menos rotas
- Menos conectividade
- Menos turismo
- Menos empregos e menos investimento

C. O que está em jogo



TURISMO

O transporte aéreo viabiliza

≈US\$ 22 bilhões

em gastos de turismo doméstico e impulsiona a chegada de visitantes internacionais.

2 em cada 3

visitantes internacionais chegam por via aérea.



CONECTIVIDADE

A conectividade aérea cresceu, mas o Brasil segue atrás.

+129%

de crescimento nas rotas domésticas desde 2014.

+133%

de crescimento nas rotas internacionais desde 2014.



CRESCIMENTO FUTURO

Viagens aéreas per capita

2014 0,48 → 2024 0,48

Enquanto outros países avançaram, o Brasil permaneceu estagnado.

Um mercado aéreo menos competitivo dificultaria a expansão da conectividade, o apoio ao turismo, a facilitação do comércio de alto valor, o fortalecimento de setores produtivos, a atração de investimentos e a geração de empregos qualificados.

Como quase metade da carga aérea internacional é transportada no porão de aeronaves de passageiros (belly cargo), a redução da conectividade também pode afetar a movimentação de mercadorias de alto valor e sensíveis ao tempo.

Consideração de Política Pública

Manter um marco tributário competitivo para a aviação ajudaria o Brasil a continuar expandindo sua conectividade, ao mesmo tempo em que apoiaria o turismo, o investimento e o crescimento econômico.

APÊNDICE

Marco Tributário

Este documento modela os efeitos potenciais da reforma tributária do Brasil sobre a demanda de transporte aéreo, em um cenário no qual a maior carga tributária efetiva se reflete no nível final das tarifas aéreas, de forma consistente com a aplicação do CBS/IBS aos serviços de transporte. No âmbito do CBS, os serviços de transporte são tratados como serviços tributáveis, tendo como base de cálculo o valor da transação.

Para as passagens domésticas, a análise compara uma referência estimada de carga tributária setorial efetiva pré-reforma de aproximadamente 9% com um cenário de referência de CBS/IBS de 26,5%. Sob essas premissas, o aumento estimado no nível final das tarifas chega a aproximadamente 16,1%, calculado da seguinte forma:

$$\left(\frac{1 + 0,265}{1 + 0,09} - 1 \right) \times 100 = 16,1\%$$

A referência pré-reforma utilizada neste documento não representa um IMPOSTO explícito previamente aplicado às passagens domésticas. Ela reflete, isto sim, uma estimativa da carga tributária setorial efetiva, utilizada exclusivamente para modelar as variações no preço final ao passageiro.

Para as passagens internacionais de ida e volta vendidas no Brasil, este documento modela uma carga equivalente de aproximadamente 13,25% sobre o valor total da passagem. Esse cenário reflete a aplicação de uma alíquota de referência de 26,5% sobre 50% da tarifa de ida e volta, em conformidade com o tratamento estabelecido pela LC 214/2025 para o transporte aéreo internacional de passageiros. A análise utiliza esses valores exclusivamente como premissas de modelagem para a construção dos cenários de demanda. A carga tributária efetiva real e os resultados de mercado dependerão do marco final de implementação e das condições de mercado.

PREMISSAS-CHAVE (CENÁRIO CENTRAL)



Referência pré-reforma de carga tributária setorial efetiva

9%



Alíquota de referência de CBS/IBS aplicada ao transporte aéreo

26,5%



Aumento estimado no nível final das tarifas domésticas

16,1%



Aumento estimado no nível final das tarifas internacionais (passagens de ida e volta vendidas no Brasil)

13,25%

Aumento aproximado no nível final das tarifas de passageiros associado ao cenário tributário modelado, sob as premissas centrais.

Metodologia

Este documento estima o impacto potencial da reforma tributária do Brasil sobre a demanda por transporte aéreo utilizando uma abordagem de elasticidade baseada em cenários. A análise aplica o modelo padrão de elasticidade da demanda:

$$\frac{\Delta Q}{Q} = \epsilon \times \frac{\Delta P}{P}$$

Onde:

- $\frac{\Delta Q}{Q}$ representa a variação percentual estimada na demanda de passageiros
- ϵ representa a elasticidade-preço da demanda
- $\frac{\Delta P}{P}$ representa a variação estimada no nível final das tarifas de passageiros associada ao cenário tributário modelado.

No cenário central:

- as tarifas domésticas aumentam aproximadamente 16,1%;
- as tarifas internacionais de ida e volta vendidas no Brasil aumentam aproximadamente 13,25%.

Para estimar a resposta da demanda, este documento aplica elasticidades-preço específicas para o Brasil, desenvolvidas no estudo UdeSA/ALTA. Estimating Price and Income Air Travel Demand Elasticities in Latin America¹. O estudo baseia-se em mais de uma década de dados mensais em nível de rota na América Latina (2014–2024, excluindo 2020), combinando informações de tráfego de passageiros, tarifas e capacidade no nível origem–destino–mês. Diferentemente das premissas de elasticidade generalizadas frequentemente utilizadas em análises de política de aviação, o estudo estima elasticidades específicas de cada mercado, com base no comportamento observado de passageiros e tarifas em milhares de rotas na região.



A análise se aplica:

-1,31

Elasticidade-preço doméstica

-1,34

Elasticidade-preço internacional

Um desafio central na estimação das elasticidades da demanda por transporte aéreo é a endogeneidade das tarifas, uma vez que as companhias aéreas ajustam os preços de forma dinâmica em resposta à demanda, à concorrência, à sazonalidade e às condições da malha aérea. Para tratar essa questão, o estudo UdeSA/ALTA¹ estima as elasticidades por meio de uma abordagem de variáveis instrumentais de Mínimos Quadrados em Dois Estágios (2SLS – Two-Stage Least Squares), instrumentalizando as tarifas com variáveis exógenas de custo e de rede — incluindo preços do combustível de aviação, variáveis de custo defasadas e instrumentos de capacidade das companhias aéreas —, ao mesmo tempo em que controla efeitos fixos de origem–destino, efeitos temporais, sazonalidade e as restrições impostas pela COVID-19.

As estimativas de elasticidade resultantes são utilizadas neste documento como insumos para uma simulação de política pública. Os aumentos tarifários estimados associados ao marco tributário proposto são aplicados diretamente às elasticidades de demanda correspondentes, a fim de avaliar a variação esperada no volume de passageiros sob a premissa de **ceteris paribus**. A análise não tem como objetivo prever os resultados efetivos de mercado, mas sim estimar a sensibilidade da demanda de passageiros ao cenário tributário modelado. Os impactos reais podem variar conforme a rota, as condições de concorrência e o segmento de passageiros.

¹ UdeSA/ALTA (2024). Estimating Price and Income Air Travel Demand Elasticities in Latin America.



www.alt.aero