

Reforma Tributária (LC 214/2025) no Brasil: o impacto potencial sobre a demanda aérea, a conectividade e o 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

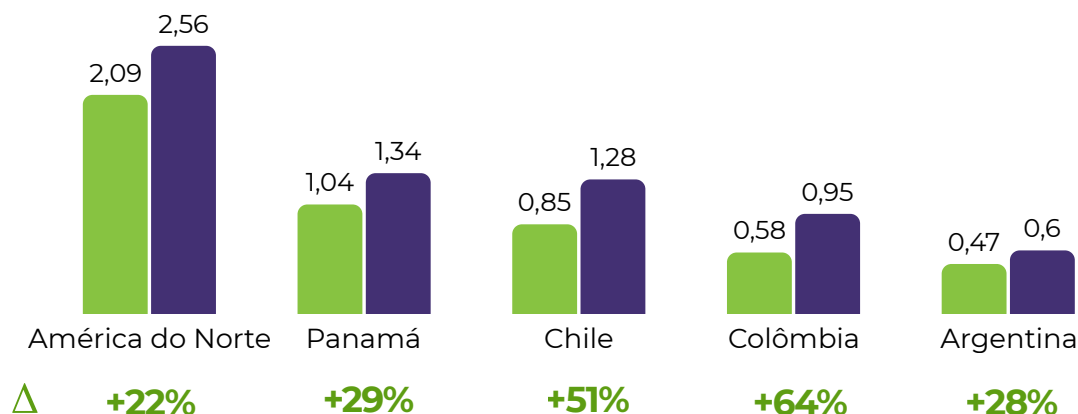
Embora o mercado aéreo brasileiro tenha crescido, o número de viagens aéreas per capita permaneceu praticamente estável na última década, enquanto os países pares da região registraram expansão considerável.

VIAGENS AÉREAS PER CAPITA

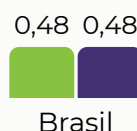
● 2014

● 2024

△ Variação 2014–2024



O crescimento ficou atrás dos países pares da região

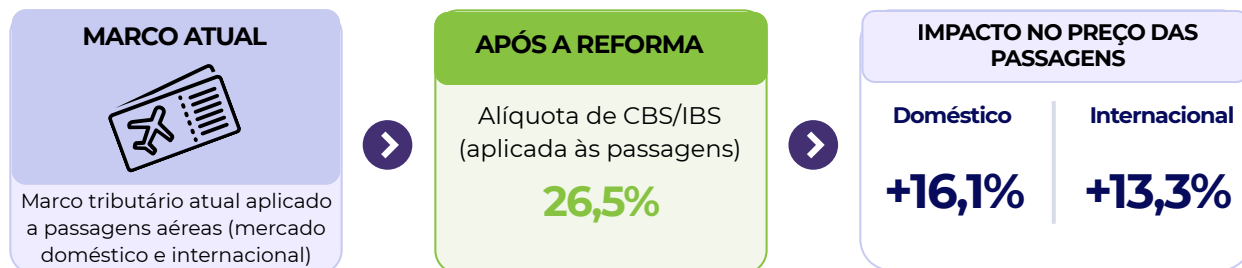


0%

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



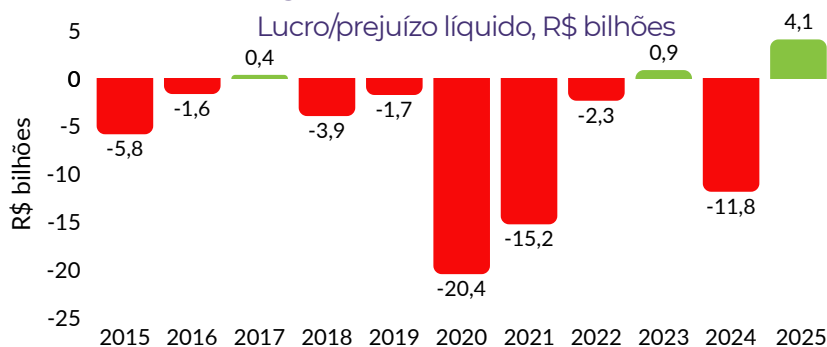
D. As companhias aéreas estão sob pressão financeira

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

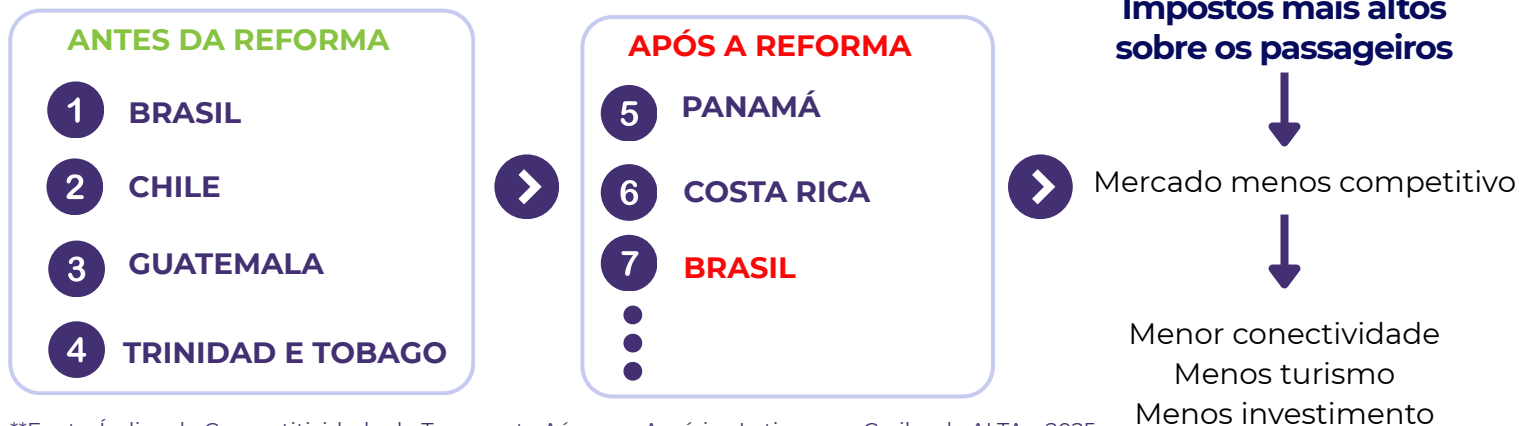
O desempenho financeiro reflete múltiplos fatores, incluindo a pandemia de COVID-19, a volatilidade cambial, o preço dos combustíveis e as condições gerais de mercado. O gráfico é apresentado unicamente para ilustrar a capacidade limitada do setor de absorver custos estruturais adicionais.

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).**



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

B. Crescimento do turismo em risco

≈360,000

empregos a menos relacionados ao turismo até 2036
em relação ao cenário-base de crescimento

≈US\$ 7,7 bilhões

a menos no PIB de Viagens e Turismo em 2036
equivalente a ≈US\$ 640 milhões por mês

Quase 1 em cada 4

novos empregos projetados no turismo poderia não se concretizar entre 2026 e 2036

No cenário-base de crescimento, o emprego relacionado ao turismo poderia aumentar de 8,3 milhões em 2026 para 9,8 milhões em 2036. No cenário tributário modelado, alcançaria cerca de 9,44 milhões.

Cenário ilustrativo que combina os efeitos sobre o turismo doméstico e internacional. A estimativa doméstica aplica a redução modelada de 21,1% na demanda por viagens aéreas à parcela estimada da atividade turística doméstica associada às viagens aéreas. A estimativa internacional aplica a redução modelada de 17,8% na demanda em um cenário internacional de ida e volta no qual a alíquota de referência CBS/IBS de 26,5% é aplicada à parcela do itinerário correspondente ao Brasil, considerada equivalente a 50% da tarifa total. As estimativas pressupõem transmissão integral à atividade turística antes dos efeitos de substituição. Consulte o Apêndice para a metodologia.

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:

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

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 dos principais desafios na estimação das elasticidades da demanda por transporte aéreo é que as tarifas aéreas são endógenas, uma vez que as companhias aéreas ajustam os preços dinamicamente em resposta à demanda, à concorrência, à sazonalidade e às condições da malha aérea. Para lidar com essa questão, o estudo UdeSA/ALTA¹ estima as elasticidades utilizando uma abordagem de variáveis instrumentais por Mínimos Quadrados em Dois Estágios (2SLS), instrumentalizando as tarifas com variáveis exógenas relacionadas a custos e à malha aérea — incluindo preços do combustível de aviação, variáveis defasadas de custos e instrumentos de capacidade das companhias aéreas — e controlando por efeitos fixos de origem-destino, efeitos temporais, sazonalidade e restrições relacionadas à COVID-19.

As estimativas de elasticidade resultantes são utilizadas neste documento como insumos para uma simulação de política pública. Os aumentos estimados das tarifas associados ao regime tributário proposto são aplicados diretamente às respectivas elasticidades da demanda para avaliar a variação esperada no volume de passageiros, sob a hipótese ceteris paribus. A análise não tem como objetivo prever os resultados efetivos do mercado, mas sim estimar a sensibilidade da demanda de passageiros no cenário tributário modelado. Os impactos efetivos podem variar entre rotas, condições de concorrência e segmentos de passageiros.

Os impactos sobre o turismo são estimados aplicando-se as reduções modeladas na demanda por transporte aéreo à parcela da atividade turística associada à aviação. Para o turismo doméstico, a análise utiliza a projeção da Pesquisa de Impacto Econômico do WTTC (World Travel & Tourism Council) de R\$ 785,7 bilhões em gastos de visitantes domésticos em 2036 e uma calibração da ALTA baseada nos padrões de propensão a viajar, utilização do transporte aéreo e gastos da Pnad Turismo (IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Essa calibração estima que 18,36% dos gastos de visitantes domésticos podem estar associados ao transporte aéreo; trata-se de uma proxy da ALTA, e não de uma estatística publicada diretamente pela Pnad. A aplicação da redução modelada de 21,1% na demanda doméstica por transporte aéreo resulta em aproximadamente R\$ 30,4 bilhões em gastos de visitantes associados ao volume de viagens afetado.

Para o turismo internacional, o WTTC projeta R\$ 59,7 bilhões em gastos de visitantes internacionais em 2036. Dados da Embratur indicam que aproximadamente 66% dos visitantes internacionais chegam ao Brasil por via aérea; essa participação é utilizada como proxy da proporção dos gastos de visitantes internacionais associada às chegadas por via aérea, uma vez que os gastos por modo de entrada não são observados diretamente. A redução modelada de 17,8% na demanda internacional pressupõe que a alíquota de referência de 26,5% da CBS/IBS seja aplicada à parcela de uma viagem internacional de ida e volta correspondente ao trecho com origem no Brasil, considerada, para fins de modelagem, como equivalente a 50% da tarifa total, resultando em um aumento equivalente de 13,25% no preço total da viagem de ida e volta. Isso resulta em aproximadamente R\$ 7,0 bilhões em gastos de visitantes internacionais associados ao volume de viagens afetado.

Os R\$ 37,4 bilhões combinados em gastos de visitantes afetados são convertidos em PIB de Viagens e Turismo utilizando a estrutura do WTTC para 2036 sensível aos gastos. A análise aplica a razão entre PIB direto + efeitos da cadeia de suprimentos doméstica – vazamento por importações + PIB induzido e o consumo turístico interno, equivalente a 1,154. O investimento de capital e os gastos coletivos do governo são excluídos, pois não se pressupõe que se ajustem proporcionalmente às variações na demanda de passageiros. Isso resulta em aproximadamente R\$ 43,2 bilhões, ou US\$ 7,7 bilhões, a menos no PIB anual de Viagens e Turismo em 2036.

O impacto sobre o emprego é estimado utilizando a intensidade de emprego implícita do WTTC para 2036, de 9,80 milhões de empregos sustentados por R\$ 1.172,1 bilhões em PIB de Viagens e Turismo, resultando em aproximadamente 360 mil empregos a menos relacionados ao turismo. Isso representa cerca de 24% — quase um em cada quatro — dos aproximadamente 1,51 milhão de empregos adicionais no turismo previstos no cenário-base do WTTC para 2026–2036.

Essas estimativas representam um cenário ilustrativo de transmissão integral e pressupõem que a menor demanda por transporte aéreo se traduza proporcionalmente em menor atividade turística, antes de uma possível substituição por outros modos de transporte, destinos ou padrões de gastos. Elas representam a diferença em relação ao cenário-base do WTTC para 2036, e não perdas acumuladas entre 2026 e 2036 nem perdas de empregos efetivamente observadas. A projeção do WTTC é utilizada como cenário-base de referência e não deve ser interpretada como um contrafactual “sem reforma” validado de forma independente. O valor de ≈US\$ 640 milhões por mês apresentado no documento principal corresponde ao equivalente mensal da diferença anual estimada de US\$ 7,7 bilhões no PIB em 2036.

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



www.alt.aero