



DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL  
DIVISÃO DE SERVIÇOS AÉREOS INTERNACIONAIS

# ESTUDO DE CARGA AÉREA INTERNACIONAL NO BRASIL



Dezembro de 2002

# **ESTUDO DE CARGA INTERNACIONAL**

## **INTRODUÇÃO**

O presente trabalho trata da avaliação do mercado de carga aérea internacional brasileiro.

O objetivo é diagnosticar os principais fluxos internacionais de carga aérea, as principais empresas que operam nesse mercado, a quantidade de carga movimentada, bem como as medidas que possam ser adotadas para incentivar o desenvolvimento das empresas brasileiras de transporte aéreo de carga e o surgimento de novas empresas nacionais para participar deste mercado.

## SITUAÇÃO ECONÔMICA DOS PAÍSES DA REGIÃO

O quadro nº 1 ilustra a situação econômica dos países da América do Sul. Pode-se observar que o Brasil possui o maior PIB da região e o maior volume de importação/exportação, o que significa maior volume de carga transportada, seja pelo modal aéreo ou qualquer outro.

<b>PAÍS</b>	<b>ANO</b>	<b>PIB Bi US</b>	<b>IMPORT. Bi US</b>	<b>EXPORT. Bi US</b>	<b>IMP + EXP Bi US</b>
Brasil	2002	510,3	49,7	59,3	109
Argentina	2002	268,8	8,9	25,4	34,3
Chile	2002	75,5	15,3	16,9	32,2
Equador	2002	17,9	6,3	5,0	11,3
Colômbia	2002	82,4	12,6	11,8	24,4
Peru	2002	53,0	7,4	7,4	14,8
Venezuela	2002	126,1	11,6	23,9	33,5

Fonte ALADI

Obs.: PIB de 2001 e Imp. e Exp. de 2002

Quadro nº 1

Na realidade, o Brasil, com sua população e sua indústria, classifica-se como a 8ª economia do mundo e a 1ª da América Latina, sendo 60% de nossas exportações de produtos industrializados. Estes produtos, pelo seu alto valor agregado, são, por natureza, em grande parte, adequados ao modal aéreo.

Essa diferença, no PIB e no volume de importação/exportação, deveria refletir-se, naturalmente, em uma aviação cargueira brasileira de dimensões bem maiores, o que não ocorre.

Podemos citar a Lan Chile que, segundo declaração de seu presidente, obtém 40% de suas receitas da carga aérea, efetuando atualmente 7 vôos cargueiros semanais entre os EEUU e o Brasil, com B 767- 300, prosseguindo para Santiago, com uma economia sete vezes menor que a brasileira e um volume de importação/exportação três vezes menor, enquanto o Brasil possui somente 9 vôos cargueiros regulares semanais com os EEUU, operadas pela VARIG com 3 DC-10 e a ABSA com 1 B767-300.

## EVOLUÇÃO DA CARGA AÉREA NOS TECA

Parte da carga aérea internacional movimentada nos aeroportos administrados pela INFRAERO não passa pelos armazéns da rede TECA, portanto fugindo do controle estatístico daquela empresa. Tal afirmativa prende-se ao fato de que há a alternativa de ser a carga desembarcada diretamente para caminhões, ou ainda encaminhada para armazéns privados. Não obstante, serve de parâmetro para uma análise do crescimento das exportações/ importações ao longo dos últimos dez anos.

Notamos pelos dados do quadro nº 2, fonte INFRAERO, que o crescimento nos últimos 10 anos foi de 85,3%, apesar da retração da economia brasileira nos anos de 1998 e 1999, fruto das crises asiática e russa que culminou com a forte desvalorização do real em janeiro de 1999 e fraco desempenho econômico do Brasil, além do atentado de 11 de setembro de 2001.

Se expurgarmos os anos de 1998, 1999, 2001 e 2002, teremos um crescimento da carga aérea de 106,5% em 6 anos (1993 a 2000).

Deve ser observado, também, o crescente aumento das exportações que nos últimos dez anos foi de 143%, ultrapassando as importações pela primeira vez nesse período.

<b>TONELAGEM DE CARGA RECEBIDA NA REDE TECA</b>			
<b>ANO</b>	<b>IMPORTAÇÃO</b>	<b>EXPORTAÇÃO</b>	<b>SOMA</b>
1993	153.290	94.603	247.893
1994	201.800	102.487	304.287
1995	285.326	125.682	411.008
1996	291.398	115.449	406.847
1997	332.437	158.804	491.241
1998	304.116	152.059	456.175
1999	282.227	168.106	450.333
2000	318.074	193.987	512.061
2001	297.870	196.121	493.991
2002	229.474	229.880	459.354

Quadro nº 2

Apesar deste estudo tratar somente da carga aérea internacional, é interessante observar o desempenho no setor doméstico, quadro nº 3, onde podemos observar que o volume transportado pelo modal aéreo alcançou somente 0,3% de toda a carga transportada no país em 1999, o que, indubitavelmente, representa um percentual muito baixo. Este percentual não sofreu alteração até o ano de 2002.

<b>QUANTIDADE DE CARGA TRANSPORTADA EM TONELADAS- QUILÔMETRO, POR MODO DE TRANSPORTE</b>		
Modo de Transporte	Ton. Km	Percentual
Rodoviário	444.079	62,6 %
Ferroviário	141.239	19,9 %
Aquaviário	90.444	12,8 %
Dutoviário	31.420	4,4 %
Aéreo	2.195	0,3 %
<b>SOMA</b>	<b>709.386</b>	<b>100 %</b>

**Quadro nº 3**

## **FLUXOS INTERNACIONAIS DE CARGA**

Existem dois fluxos principais de carga aérea para o Brasil: aquele proveniente da América do Norte, e o proveniente da Europa.

Vejamos o fluxo da América do Norte: Canadá, México e EEUU.

### **FLUXO DA AMÉRICA DO NORTE EM 2002**

#### **CANADÁ**

A única empresa canadense que voa para o Brasil, a Air Canada, operou 6 freqüências semanais com B767-300 na configuração passageiro e transportou, em seus porões, 2.853 ton. de carga e 110 ton. de correio na rota Toronto/Guarulhos/Toronto.

#### **MÉXICO**

A MAS AIR operou 2 freqüências cargueiras com B767-300, tendo sido transportadas 6.850 ton. de carga na rota México/Manaus/Campinas/México e Guadalajara/Manaus/Campinas/México; e a Aeroméxico, empresa regular de passageiros, operou 4 freqüências semanais com B767-200 na configuração passageiro e transportou, em seus porões, 2002 ton. de carga na rota México/ Guarulhos/México e México/Cancun/Guarulhos (volta).

<b>Fluxo de Carga América do Norte</b>			
País	Empresa	Carga Ton.	Correio Ton.
Canadá	Air Canadá	2.853 porão	110 porão .
México	Mas Air	6.850 cargueiro	0
	Aeroméxico	2002 porão	0

Quadro nº 4

## ESTADOS UNIDOS

Os EEUU é um mercado que deve ser analisado à parte, em virtude do grande volume de tráfego.

Em 2002, operaram 82 freqüências semanais de passageiros, das 105 previstas, com vários tipos de aeronaves “wide body” e transportaram, em seus porões, 70.819 ton. de carga e 1.711 ton. de correio nas rotas: Miami, New York, Dallas, Huston etc para Galeão, Guarulhos, Confins etc. prosseguindo para Buenos Aires, Assunção, Montevideu.

<b>EMPRESAS AMERICANAS REGULARES DE PASSAGEIROS</b>		
Empresa	Carga de Porão Ton.	Correio Ton.
American Airlines	30.676	752
United Airlines	21.221	403
Continental Airlines	7.720	4
Delta Airlines	11.202	552
<b>SOMA</b>	<b>70.819.</b>	<b>1.711</b>

Quadro nº 5

Os EEUU possuem, ainda, 4 empresas de carga, operando vôos regulares num total previsto no Acordo Aéreo de 24 freqüências semanais, as quais transportaram 67.550 ton. de carga em 2002.

<b>EMPRESAS REGULARES DE CARGA AMERICANAS</b>		
Empresa	Carga Ton.	Correio Ton.
Federal Express	31.332	0
Polar Air Cargo	5.709	0
ATLAS	18.821	0
UPS	11.688	0
<b>Soma</b>	<b>67.550</b>	<b>0</b>

Quadro nº 6

As rotas operadas, basicamente, foram:

<b>EMPRESA</b>	<b>Origem EEUU</b>	<b>Destino Brasil</b>	<b>Pontos Intermediários/Além</b>	<b>Destino EEUU</b>
ATLAS	Miami	Manaus Guarulhos Campinas Galeão Confins Salvador	Bogotá Santiago Lima Buenos Aires Quito Guaiquil	Miami
UPS	Miami	Campinas	Caracas Buenos Aires Bogotá	Miami
Federal Express	Memphis	Campinas	Buenos Aires Santiago San Juan	Memphis
Polar	Chicago Miami	Manaus Campinas	Santiago	Miami Chicago New York

Quadro nº 7

É importante observar, no quadro 7, o aproveitamento do direito de 5ª liberdade em pontos intermediários, e além Brasil.

As 1.248 freqüências anuais cargueiras regulares previstas no Acordo Aéreo Brasil/EEUU foram operadas pelas empresas americanas em 2002.

<b>EMPRESA</b>	<b>FREQÜÊNCIAS ANUAIS PREVISTAS</b>	<b>FREQÜÊNCIAS OPERADAS</b>
Federal Express	260	260
Polar Air Cargo	208	208
ATLAS	520	520
UPS	260	260
<b>SOMA</b>	<b>1248</b>	<b>1248</b>

Quadro nº 8

O Acordo Aéreo Brasil/EEUU prevê mais 750 freqüências anuais para vôos não-regulares de carga, das quais 219 foram operadas em 2002. O quadro 9 mostra o nº de vôos realizados nos últimos 4 anos, ressaltando-se que o atentado de 11 setembro de 2001 contribuiu para uma queda acentuada no número de vôos cargueiros internacionais. Além disto, em 2001, a empresa ATLAS deixou de operar como empresa não-regular, transformando-se em regular com 10 freqüências semanais, reduzindo dessa forma o número de vôos não-regulares.

<b>Empresas Não-Regulares de Carga Americanas</b>		
Ano	No de Vôos	Crescimento %
1999	551	-
2000	771	39,9 %
2001	371	(51.9) %
2002	219	(41)%

Quadro nº 9

As empresas cargueiras não-regulares americanas, Flórida West, World Airways, Southern Air, Inc., Gemini Air, Centurion Air Cargo, basicamente, operam as rotas listadas no quadro nº 10, tendo como ponto de origem e destino, nos EEUU, o “hub” Miami.

<b>Origem EEUU</b>	<b>Destino Brasil</b>	<b>Pontos Intermediários/ Além</b>	<b>Destino EEUU</b>
MIAMI	Manaus	Panamá	MIAMI
	Campinas	Santiago	
	Confins	Quito/Guaiaquil	
	Galeão	Lima	
	Curitiba	Bogotá	

Quadro nº 10

Cabe ressaltar que somente 7% dos vôos das empresas cargueiras americanas são EEUU/ BRASIL/ EEUU. Em sua grande maioria trazem carga dos EEUU para o Brasil, voam “ferry”, as não-regulares, para Buenos Aires, Assunção, Santiago, Lima, Guaiquil, Bogotá, Cali, prosseguindo com carga para Miami.

A estimativa da carga transportada pelas empresas não-regulares americanas, em 2002, baseada nas aeronaves empregadas, é de 24.060 ton, conforme demonstra o quadro nº 11.

<b>EMPRESAS NÃO-REGULARES DE CARGA AMERICANAS</b>		
<b>Empresa</b>	<b>Equipamento</b>	<b>Carga Ton.</b>
Centurion Air Cargo	DC10-30	70
World Airways	MD-11/DC10-30	6.860
Gemini	DC10-30	1.330
Southern Air, Inc.	B747-200	3.800
Florida West	B 767/DC10-30	12.000
<b>SOMA</b>		<b>24.060</b>

Quadro nº 11

Cabe ressaltar, ainda, no mercado EEUU/BRASIL, a participação da empresa chilena Lan Chile que no ano de 2002 operou 6 frequências semanais cargueiras com B767-300, nas rotas Los Angeles-Panamá-Campinas-Buenos Aires-Santiago ou Los Angeles-Houston-Manaus-Campinas-Santiago e Miami-Vitória-Santiago, com um volume total estimado de carga transportada de 15.653 ton. e da empresa peruana Cielos Del Peru que operou na rota Lima-Miami-Campinas-Luxemburgo e volta ou Lima-Miami-Campinas-Buenos Aires-Lima com um volume estimado total de carga de 6.500 ton.em 2002

Empresa	Origem	Destino Brasil	Pontos Intermediários/Além	Carga Estimada Transportada em Ton.
Lan Chile	Los Angeles Houston Miami	Manaus Campinas Vitória	Panamá Buenos Aires Santiago	15.653
Cielos del Peru	Lima	Campinas	Miami Luxemburgo Buenos Aires	6.500

Quadro nº 12

### **NATUREZA E ORIGEM DA CARGA TRANSPORTADA**

O quadro 13 mostra a natureza, origem e periodicidade da carga aérea dos diversos países da América do Sul e EEUU, dando uma visão das possibilidades que as empresas cargueiras brasileiras têm, caso o Brasil atualize sua frota cargueira com aeronaves “Wide Body”.

<b>PAÍS</b>	<b>PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS</b>	<b>PERÍODO DO ANO</b>
ARGENTINA	Carne	Durante todo o ano
BRASIL	Computadores Sementes Sapatos Filmes Kodac Texteis	Durante todo o ano
CHILE	Frutas Peixe	Outubro a Fevereiro Outubro a Janeiro
COLÔMBIA	Flores	Durante todo o ano
EEUU	Eletroeletrônicos Telefonia Celular Peças de Automóveis (Tecnologia de Ponta)	Durante todo o ano
EQUADOR	Flores	Durante todo o ano
PERU	Aspargos	Setembro a Janeiro
URUGUAI	Carne	Durante todo o ano

Quadro nº 13

## **FRETE ESTIMADO PAGO NO FLUXO DA AMÉRICA DO NORTE**

Considerando-se um preço médio de US\$ 1,00 por quilo transportado, teremos os seguintes valores de frete pago:

### **Empresas Estrangeiras**

#### **CANADA**

2.853 ton. de carga de porão, mais 110 ton. de correio, perfazendo uma soma de **2.963 ton. X US\$ 1,00 = US\$ 2,963,000.00.**

#### **MÉXICO**

**8.852 ton. de carga X US\$ 1,00 = US\$ 8,852,000.00.**

#### **LAN CHILE**

**15.653 ton. de carga X US\$ 1,00 = US\$ 15,653,000.00.**

#### **CIELOS DEL PERU**

**6.500 ton. de carga X US\$ 1,00 = US\$ 6,500,000.00**

#### **EEUU**

Empresas regulares de passageiros: 70.819 ton. de carga de porão, mais 1711 ton. de correio, perfazendo uma soma de **72.530 ton. X US\$ 1,00 = US\$ 72,530,000.00.**

Empresas regulares de carga: **67.550 ton. de carga, perfazendo uma soma de 67.550 ton. X US\$ 1,00 = US\$ 67,550,000.00.**

Empresas não-regulares de carga **24.060 ton. de carga X US\$ 1,00 =US\$ 24,060,000.00**

Total de frete pago, pelo Brasil, no fluxo de carga aérea da América do Norte:

**US\$ 2,963,000.00 + US\$ 8,852,000.00 + US\$ 15,653,000.00 + US\$ 6,500,000.00 + US\$ 72,530,000.00 + US\$ 67,550,000.00 + US\$ 24,060,000.00 = US\$ 198,108,000.00**

## CARGA AÉREA TRANSPORTADA PELO BRASIL NO FLUXO DA AMÉRICA DO NORTE

### CANADÁ

Em 2002, nenhuma empresa brasileira voou para o Canadá.

### MÉXICO

Com relação ao México, a Varig operou 7 frequências de passageiro com B-767, transportando, nos porões, 5.538 ton de carga e 1 frequência cargueira com DC-10, prosseguindo para Miami, transportando, 1.123 ton.de carga e 61 ton. de correio.

#### Fluxo de Carga América do Norte

PAÍS	EMPRESA	CARGA TON.	CORREIO TON.
Canadá	-	0	0
México	Varig	5.507 porão 1.093 cargueiro	61
SOMA		6600	61

Quadro nº14

### ESTADOS UNIDOS

A TAM transportou, nos porões, em 7 frequências de passageiro, na rota Guarulhos, Galeão/ Miami (volta), 3.828 ton. de carga.

A Varig transportou, nos porões, em 29 frequências, na rota Brasil/ EEUU/ Brasil, 38.995 ton. de carga e nas 5 frequências cargueiras para Miami, 16.116 ton .de carga e 1.213 ton. de correio. .

PAÍS	EMPRESA	CARGA TON.	CORREIO TON.
EEUU	TAM	3.828 porão	0
	VARIG	38.995 porão 16.116 cargueiro	1.213
SOMA		58.939	1.213

Quadro nº 15

## **FRETE ESTIMADO RECEBIDO NO FLUXO DA AMÉRICA DO NORTE.**

Considerando-se um preço médio de US\$ 1,00 por quilo transportado, teremos os seguintes valores de frete recebido:

### **Empresas Brasileiras**

#### **CANADÁ**

**0**

#### **MÉXICO**

6.661 ton. de carga mais 61 ton. de correio, perfazendo uma soma de **6.722 Ton X US\$ 1,00= US\$ 6,722,000.00**

#### **EEUU**

58.939 ton. de carga mais 1.213 ton . de correio, perfazendo uma soma de **60.152 ton. X US\$ 1,00 = US\$ 60,152,000.00.**

Total de frete recebido, pelo Brasil, no fluxo de carga aérea da América do Norte.

**US\$ 6,722,000.00+ US\$ 60,152,000.00=US\$ 66,874,000.00**

## **DEFICIT ESTIMADO DE FRETE NO FLUXO DA AMÉRICA DO NORTE.**

**US\$ 198,108,000,00 – US\$ 66,874,000.00 = (US\$ 131,234,000.00)**

## FLUXO DA EUROPA EM 2002

No fluxo da Europa, analisaremos somente a Alemanha, a França, a Holanda e Luxemburgo por serem os quatros países que operam maior número de vôos cargueiros para o Brasil.

### ALEMANHA

Na rota Brasil/ Alemanha/ Brasil a empresa Varig operou 15 freqüências de passageiros com MD 11, tendo transportado 21.626 ton. de carga e 318 ton. de correio em seus porões..

A Lufthansa operou 7 freqüências de passageiros com A-340, tendo transportado, nos porões, 8.504 ton. de carga e 5 freqüências cargueiras com MD 11, tendo transportado 24.663 ton. de carga e 1026 ton. de correio.

PAÍS	EMPRESA	CARGA Ton.	CORREIO Ton.
Brasil	Varig	21.626 porão	318
<b>SOMA</b>		<b>21.626</b>	<b>318</b>

Quadro n° 16

PAÍS	EMPRESA	CARGA Ton.	CORREIO
Alemanha	Lufthansa	24.663 cargueiro 8.504 porão.	1026
<b>SOMA</b>		<b>33.167</b>	<b>1026</b>

Quadro n° 17

## FRANÇA

A Varig operou 11 frequências de passageiros com MD11 ou B767, tendo transportado 9.127 ton. de carga de porão e 87 de correio.

A TAM operou 7 frequências com A 330, tendo transportado 3.249 ton. de carga de porão.

Na rota Brasil/ França/ Brasil a Air France operou 14 frequências de passageiros com B-777 ou A-340 e 4 frequências cargueiras com B-747, tendo transportado 13.166 ton. de carga e 518 ton. de correio.

PAÍS	EMPRESA	CARGA Ton.	CORREIO
Brasil	Varig	9.127 porão	87
	TAM	3.249 porão	0
<b>SOMA</b>		<b>12.376</b>	<b>87</b>
França	Air France	13.166 porão 3.058 cargueiro	518
<b>SOMA</b>		<b>16.224</b>	<b>518</b>

Quadro nº 18

## HOLANDA

A KLM transportou, em suas 6 frequências de passageiros, na rota Amsterdam/ Guarulhos/ Buenos Aires (volta), 18.440 ton. de carga e 591 ton. de correio nos porões,

A Martinair transportou, em 2002, em 58 vôos não-regulares de carga, com B 747/ MD 11, 5.800 ton. de carga (estimado).

PAÍS	EMPRESA	CARGA Ton.	CORREIO Ton.
Holanda	KLM	18.440 porão	591
	Martinair	5.800 cargueiro	0
<b>SOMA</b>		<b>24.240</b>	<b>591</b>

Quadro nº 19

## LUXEMBURGO

A única empresa que operou a rota Luxemburgo/ Brasil/ Luxemburgo foi a Cargolux, então como empresa não-regular, que efetuou 196 vôos com equipamento B 747 - 400 cargueiro.

Podemos estimar que foram transportadas 19.600 ton. de carga

PAÍS	EMPRESA	CARGA Ton.	CORREIO
Luxemburgo	Cargolux	19.600	0
<b>SOMA</b>		<b>19.600</b>	<b>0</b>

Quadro nº 20

## FRETE ESTIMADO PAGO NO FLUXO DA EUROPA

Considerando-se um preço médio de US\$ 2,00 por quilo transportado, teremos os seguintes valores de frete pago:

### Empresas Estrangeiras

#### ALEMANHA

33.167 ton. de carga mais 1026 ton. de correio, perfazendo uma soma de **34.193 ton.**  
**X US\$ 2,00 = US\$ 68,386,000.00**

#### FRANÇA

16.224 ton. de carga mais 518 ton. de correio, perfazendo uma soma de **16.742 ton.**  
**X US\$ 2,00 = US\$ 33,484,000.00**

#### HOLANDA

24.240 ton. de carga mais 591 ton. de correio, perfazendo uma soma de **24.831 ton.**  
**X US\$ 2,00 = US\$ 49,662,000.00**

#### LUXEMBURGO

**19.600 ton. de carga X US\$ 2,00 = US\$ 39,200,000.00**

Total de frete pago, pelo Brasil, no fluxo de carga aérea da Europa

**US\$ 68,386,000.00 + US\$ 33,484,000.00 + US\$ 49,662,000.00 + US\$ 39,200,000.00 =  
US\$ 190,732,000.00**

## **FRETE ESTIMADO RECEBIDO NO FLUXO DA EUROPA**

### **Empresas Brasileiras**

#### **ALEMANHA**

21.626 ton. de carga mais 318 ton. de correio, perfazendo uma soma de **21,944,000.00 X**  
**US\$ 2,00 = US\$ 43,888,000.00**

#### **FRANÇA**

12.376 ton. de carga mais 87 ton. de correio, perfazendo uma soma de **12,463,000.00 X**  
**US\$ 2,00 = US\$ 24,926,000.00**

#### **HOLANDA**

**0**

#### **LUXEMBURGO**

**0**

Total de frete recebido, pelo Brasil, no fluxo da Europa.

**US\$ 43,888,000.00 + US\$ 24,926,000.00 +0 +0 = US\$ 68,814,000.00**

## **DEFICIT ESTIMADO DE FRETE NO FLUXO DA EUROPA**

**US\$ 190,732,000.00 – US\$ 68,814,000.00 = (US\$ 121,918,000.00)**

## **DEFICIT ESTIMADO DE FRETE NOS FLUXOS DA AMÉRICA DO NORTE E EUROPA**

**( US\$ 131,234,000.00) + ( US\$ 121,918,000.00) = ( US\$ 253,152,000.00)**

## CONSIDERAÇÕES

- 1) O deficit estimado de frete nos fluxos da América do Norte e Europa, em 2002, foi de (US\$ 253,152,000.00).
- 2) Podemos afirmar, diante dos dados levantados neste estudo que a carga aérea internacional de/para o Brasil está sendo transportada por empresas estrangeiras. O Brasil possui somente 4 cargueiros “ Wide Body ”, os 3 DC-10 da Varig e o B767-300 da ABSA.
- 3) O Brasil, nos últimos 4 anos, desenvolveu esforços perante os demais países da América Latina no sentido de eliminar as restrições e aumentar as frequências cargueiras e os direitos de tráfego com aqueles países, no intuito de propiciar condições para que as cargueiras nacionais pudessem crescer e tornar-se economicamente viáveis nos vôos internacionais. Atualmente, possuímos direitos de tráfego de 3ª, 4ª e 5ª liberdade para vôos cargueiros com os seguintes países: México, Panamá, Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Peru e EEUU, o que viabiliza os vôos das cargueiras nacionais de/para os EEUU. As empresas cargueiras americanas, tanto regulares quanto não-regulares, na grande maioria de seus vôos, prosseguem do Brasil para Buenos Aires, Assunção, Santiago, Bogotá, Cali, Quito, Guaiquil, Lima, retornando para Miami.
- 4) O incremento das exportações brasileiras tem sido, sistematicamente, maior que o das importações, já tendo até ultrapassado as importações em 2002.
- 5) O Brasil é o país da América do Sul que possui o maior mercado interno (175 milhões de habitantes), grande extensão territorial (8,5 milhões de km<sup>2</sup>) e uma economia forte e diversificada que permite um grande desenvolvimento, tanto da aviação cargueira doméstica quanto internacional.
- 6) Deve ser incentivado o fortalecimento de Campinas, Curitiba e Manaus como “hub” de carga aérea.
- 7) Devem ser adotadas medidas de incentivo às atuais empresas cargueiras brasileiras ou à formação de novas empresas, com aeronaves compatíveis “Wide Body”. As empresas cargueiras não-regulares brasileiras utilizam aeronaves B-707 e DC-8 que não são adequadas ao transporte da carga aérea internacional, quer seja por serem aeronaves cujo nível de ruído não permite o vôo para os EEUU e Europa, ou pelo tamanho da fuselagem que não permite o transporte de um maior volume de carga, afetando desta forma a economicidade. As empresas regulares VARIG e ABSA, que operam vôos internacionais, possuem somente 3 DC10-30 e 1 B767-300, respectivamente.

8) A paletização da carga nos vôos internacionais, basicamente, está voltada para as aeronaves “Wide Body”

9) Com a quantidade e com as atuais aeronaves de nossas empresas cargueiras, não há como competir com as empresas americanas e européias, nem com algumas empresas sul-americanas que utilizam aeronaves de grande porte.