

As transformações do mercado de viagens aéreas brasileiro por José Roberto Afonso publicado por NEXO (11/2024).

É preciso estar atento às mudanças econômicas, tributárias, laborais e sociais e dar mais atenção às evidências e aos estudos no lugar de discursos, por vezes, populistas

A procura por viagens aéreas explodiu depois da covid em todo o mundo. Surgem novas tendências, como a cobrança pela redução de carbono, que exige aviões mais modernos e desenvolver querosene verde. Entre os viajantes, também se observam mudanças, como a moda internacional do bleisure. Na língua inglesa, juntam-se duas palavras: business (negócios) e leisure (lazer), ou seja, realizar uma viagem aérea que combine compromissos de trabalho com tempo de lazer.

É uma nova forma de atrair e premiar um trabalhador pois a empresa a mobiliza para a representar em outra cidade, até outro país, e oferece a opção de ampliar o período de viagem, com dias de lazer antes ou após os dias de trabalho, lhe economizando passagem aérea e até hospedagem, em parte ou no todo. Objetivo é evidente: aumentar a produtividade do trabalho e recompensar o empregado com economia de custos e forma parcelada de férias. Segundo pesquisa de plataforma mundial de viagens, 73% dos entrevistados já estendem suas viagens corporativas com finalidades de lazer; no caso dos brasileiros, 46% valorizam mais adicionar dias de lazer em sua viagem a trabalho comparado a outros benefícios trabalhistas mais tradicionais, e 56% opinam ter melhor desempenho em reuniões ao terem a oportunidade de momentos de folga para conhecer o destino. Outra pesquisa nacional, apurou bleisure como principal fator de atratividade por 33% dos entrevistados, sendo o líder neste quesito.

Para implementar as bleisure trips de maneira eficiente, a comunicação é crucial para permitir que a empresa acompanhe o progresso do trabalho e se sugere fixar metas claras, delinear os objetivos e horários/dias de trabalho e lazer; além de definir uma gestão de despesas sobre quem paga cada componente da viagem e de que maneira. Em termos de hospedagem, há uma tendência a conversão de quartos de hotéis em escritórios para home-office durante o dia e novos formatos de hospedagens mais largos. Assim, os mercados de aviação e de turismo abrem espaço para bleisure assumir maior protagonismo, uma vez projetado que sua movimentação financeira passe de US\$ 315,3 bilhões em 2022 para cerca de US\$ 731,4 bilhões em dez anos.

Essa nova tendência no Brasil poderá ser ainda mais acelerada depois de implementada a recente reforma da tributação do consumo. O país deixará de seguir o padrão mundial predominante de isentar as viagens aéreas, quando muito cobrando uma taxa reduzida, para aplicar a alíquota padrão do chamado imposto/contribuição sobre bens e serviços (IBS/CBS), que o próprio Ministério da Fazenda projeta alíquota entre as mais altas do IVA do mundo. Mesmo que fosse 40% ou 60% da alíquota padrão, já teria um impacto enorme sobre preços e demanda das passagens aéreas, que hoje estão isentas de tributos federais e pagam ICMS reduzido em muitos estados.

A pretexto de melhorar a justiça fiscal, se defende uma ideia simples: tributar igualmente o passageiro de um ônibus e de um avião. Na realidade, são mercados muito diferentes e

pode resultar que se chegue a um resultado exatamente oposto do pretendido, em que pese alertas até de autoridades do setor. O novo fenômeno mundial e aqui citado, da bleisure travel, se somará ao fato de que é crescente e imensa a parcela de trabalhadores brasileiros que se tornaram donos de seu próprio negócio, desde as funções mais simples, inscritas no MEI, até às profissões mais qualificadas e bem remuneradas, que pagam impostos presumidos e muitas vezes nem empregados possuem. A reação natural a se impor sobrecarga alta ou muito alta com IBS/CBS será, sempre que possível, comprar a passagem em nome da empresa, de sua propriedade ou sob sua direção.

Em geral, no mercado de aviação, para passageiros, já se concedem mais descontos a compras antecipadas e coletivas, e, para companhias aéreas, já são muito mais rentáveis às viagens de negócios do que só de lazer. No Brasil, a contabilidade nacional que apura, por setor da economia, quem produz, de quem compra e para quem vende (a chamada Matriz de Insumo Produto), na última publicada pelo IBGE (2015), já se verificava que o consumo das famílias respondia por apenas um quinto do total do produto do transporte aéreo no país; e, dentro do consumo intermediário, já chamava a atenção que atividades voltadas para serviços pessoais ou dominadas por serviços profissionais respondiam por cerca de um quarto do que o setor produzia.

No caso particular da aviação civil, a nova tendência mundial de mais viagens de negócios com lazer, será ainda mais acelerada no Brasil

Dez anos depois, deve ter aumentado ainda mais o peso relativo das passagens vendidas para outras empresas do que para consumidores finais, logo, a recarga tributária em gestação só deverá vir ampliar ainda mais essa tendência (a empresa tem o direito constitucional de deduzir o IBS/CBS embutido no preço da passagem do que a vir a dever pela venda de seus bens e serviços).

Já no caso de viagens internacionais, os novos IBS/CBS produzirão um sério dano à concorrência, em detrimento das companhias brasileiras. A lei complementar que o regula resultará que, IBS/CBS, em um mesmo voo, a tributação deverá sair de 8,3% para 27% ao passageiro brasileiro, enquanto, se ao seu lado estiver sentado um estrangeiro, ocorrerá o inverso, reduzindo de 1,4% para 0% o imposto.

Os passageiros de menor qualificação e renda não terão a mesma oportunidade e, no final, terão que suportar um aumento expressivo de tributos sobre suas viagens. Paradoxalmente, isso se dará ao mesmo tempo que se pretendia popularizar o acesso à aviação e que se queria reduzir os preços das passagens. No que afetar vendas e rentabilidade das companhias aéreas brasileiras, será agravada a inegável e gravíssima crise financeira que já atravessam.

É preciso estar atento às mudanças econômicas, tributárias, laborais e sociais. É preciso mais atenção às evidências e aos estudos no lugar de discursos, por vezes, populistas. No caso particular da aviação civil, a nova tendência mundial de mais viagens de negócios com lazer, será ainda mais acelerada no Brasil, como alternativa para atenuar a recarga tributária sobre passagens aéreas.

José Roberto Afonso é doutor em economia e pós-doutorado em administração pública, professor do IDP e investigador da Universidade de Lisboa. As opiniões expressas são exclusivamente do autor. O economista Felipe de Azevedo deu suporte às pesquisas.