



A Importância do Serviço de Transporte Aéreo para a Integração Nacional

Secretaria de Aviação Civil

Preocupação histórica com localidades de baixo e médio potencial de tráfego

Entre 1962 e 1968 – Criada a Rede de Integração Nacional (RIN)

- ✓ Primeira tentativa de incentivo aos serviços aéreos para localidades do interior.
- ✓ Governo passa a conceder subsídios especiais para empresas que utilizassem as aeronaves *DC-3*, *Catalina* ou *C-46* nas rotas de médio e baixo potencial de tráfego, não viáveis economicamente.
- ✓ As linhas aéreas caracterizadas como de baixo potencial de tráfego eram aquelas que transportavam até 5.000 passageiros/ano, e as linhas de médio potencial de tráfego eram aquelas que transportavam entre 5.000 e 20.000 passageiros/ano.

Preocupação histórica com localidades de baixo e médio potencial de tráfego

As empresas que prestam o serviço de transporte aéreo para localidades com baixo e médio potencial de tráfego, normalmente, se autodenominam “regionais”, embora o termo “empresa aérea regional” só tenha aparecido na Legislação Brasileira durante a vigência do Decreto nº 76.590/1975 (Criou os ***Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional – SITAR***) .

Preocupação histórica com localidades de baixo e médio potencial de tráfego

1975 – Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional - SITAR

EMPRESA AÉREA REGIONAL	ÁREA HOMOGÊNEA DE TRÁFEGO
Nordeste Linhas Aéreas Regionais S.A.	Região Nordeste e parte dos estados de Minas Gerais e Espírito Santo*
Rio-Sul Serviços Aéreos Regionais S.A.	Região Sul e parte dos estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e São Paulo
TABA Transportes Aéreos da Bacia Amazônica S.A.	Região Norte
TAM Transportes Aéreos Regionais S.A.	Atual estado do Mato Grosso do Sul, parte dos estados do Mato Grosso e de São Paulo**
VOTEC Serviços Aéreos Regionais S.A.	Estado de Goiás, parte dos estados do Pará e do Maranhão, o Triângulo Mineiro e o Distrito Federal***

Preocupação histórica com localidades de baixo e médio potencial de tráfego

1975 – Criação da Suplementação Tarifária

- ✓ Criada junto com os SITAR, objetivando viabilizar economicamente os serviços aéreos regulares em ligações de baixa e média densidade de tráfego, caracterizadas como regionais, operadas por aeronaves de até 30 assentos;
- ✓ Os recursos eram provenientes do adicional tarifário que, inicialmente, foi fixado em 3%, incidente sobre os bilhetes de todas as linhas domésticas, exceto às atendidas pelo SITAR, passando, em 2001, a ser fixado em 1%, incidente sobre os bilhetes das linhas aéreas regulares domésticas não suplementadas.
- ✓ Em 1999 e 2001, foram concedidas liminares para algumas empresas aéreas suspendendo a exigibilidade de arrecadação de adicional tarifário por estas empresas. O sistema acabou ruindo pela falta de recursos para a suplementação.

V CONAC – Flexibilização do Setor Aéreo Brasileiro

- ✓ Em 1991, com a realização da V CONAC, iniciou-se um processo de flexibilização do setor aéreo brasileiro, que culminou no fim dos SITAR.
- ✓ A partir de 1992, qualquer empresa de transporte aéreo regular estava autorizada a operar linhas tanto nacionais quanto regionais. A concepção de definir mercado aéreo como nacional ou regional passou a não considerar mais a empresa e sim as características das linhas operadas.
- ✓ Em 2000, determinou-se o fim efetivo da distinção entre empresas de âmbito regional e nacional – todas passaram a ser Empresas Domésticas de Transporte Aéreo Regular. A Portaria nº 569/GC5, de 5 de setembro de 2000, classificou as linhas aéreas domésticas em nacionais, regionais e especiais. As linhas aéreas regionais foram definidas como aquelas que ligam pelo menos uma cidade com menos de 1 milhão de habitantes.

Panorama Atual

- ✓ A política de flexibilização da aviação comercial, introduzida no início da década de noventa foi consolidada pela Lei de ANAC.
- ✓ Com o processo de liberalização, o número de cidades atendidas pelo setor foi reduzido em decorrência da tendência de concentração das operações (*).
- ✓ Em 1998 o número de cidades atendidas era de cerca de 180. Com a flexibilização do setor, já nos anos de 2002 e 2003, eram atendidas pouco mais de 100 cidades. Porém, no ano seguinte, em 2004, o número de cidades atendidas voltou a crescer (*).
- ✓ Em 2007, com base em dados da ANAC, a malha do transporte aéreo já cobria quase 140 cidades. (*)

(*) Oliveira, Alessandro V. M. 2008. *Regulação da Oferta no Transporte Aéreo: do Comportamento de Operadoras em Mercados Liberalizados aos Atritos que Emergem na Interface Público-Privado*. Documento de Trabalho nº 24. São José dos Campos: NECTAR/ITA.

Malha das empresas que operam em localidades com baixo e médio potencial de tráfego



Fonte: HOTRAN de 11/07/2008
Elaboração: MD/SAC/DEPAC

Malha das empresas que operam em localidades com baixo e médio potencial de tráfego



Fonte: HOTRAN de 11/07/2008
Elaboração: MD/SAC/DEPAC

Malha das empresas que operam em localidades com baixo e médio potencial de tráfego



Fonte: HOTRAN de 11/07/2008
Elaboração: MD/SAC/DEPAC

Malha das empresas que operam em localidades com baixo e médio potencial de tráfego



Fonte: HOTRAN de 11/07/2008
Elaboração: MD/SAC/DEPAC

Malha das empresas que operam em localidades com baixo e médio potencial de tráfego



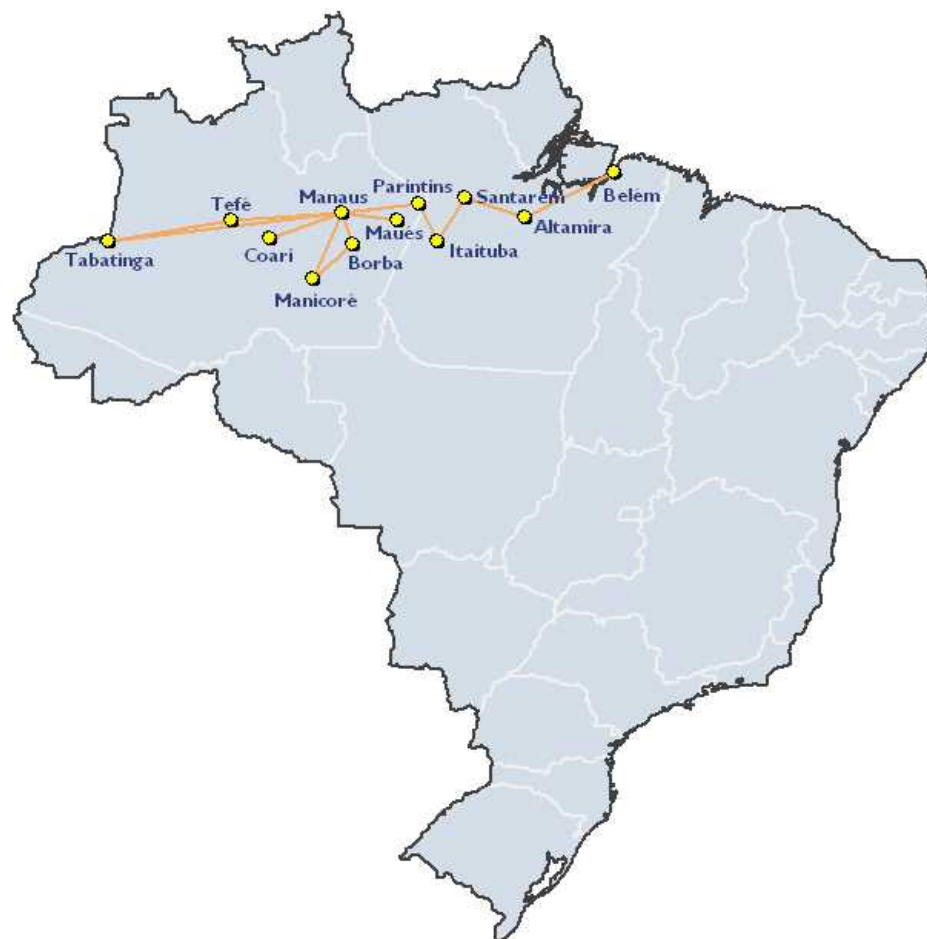
Fonte: HOTRAN de 11/07/2008
Elaboração: MD/SAC/DEPAC

Malha das empresas que operam em localidades com baixo e médio potencial de tráfego



Fonte: HOTRAN de 11/07/2008
Elaboração: MD/SAC/DEPAC

Malha das empresas que operam em localidades com baixo e médio potencial de tráfego



Fonte: HOTRAN de 11/07/2008
Elaboração: MD/SAC/DEPAC

Malha das empresas que operam em localidades com baixo e médio potencial de tráfego



Fonte: HOTRAN de 11/07/2008
Elaboração: MD/SAC/DEPAC

Malha das empresas que operam em localidades com baixo e médio potencial de tráfego



Fonte: HOTRAN de 11/07/2008
Elaboração: MD/SAC/DEPAC

Malha das empresas que operam em localidades com baixo e médio potencial de tráfego



Fonte: HOTRAN de 11/07/2008
Elaboração: MD/SAC/DEPAC

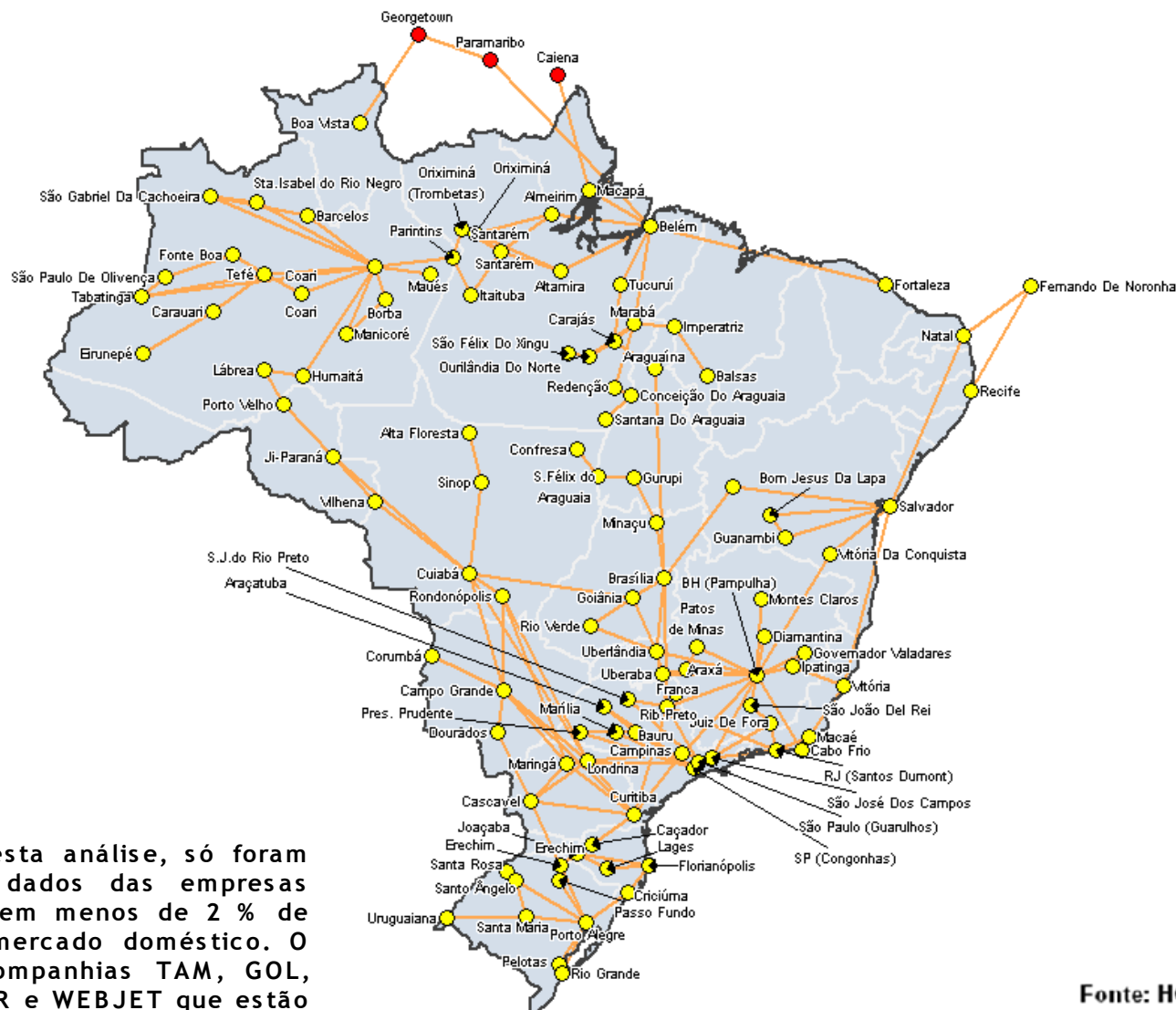
Malha das empresas que operam em localidades com baixo e médio potencial de tráfego

PANTANAL
LINHAS AÉREAS



Fonte: HOTRAN de 11/07/2008
Elaboração: MD/SAC/DEPAC

Malha consolidada das empresas que operam em localidades com baixo e médio potencial de tráfego



Obs. Para fins desta análise, só foram considerados os dados das empresas aéreas que possuem menos de 2 % de participação no mercado doméstico. O que exclui as companhias TAM, GOL, VARIG, OCEAN AIR e WEBJET que estão mais voltadas para operações em localidades com alto potencial de

Alternativas em estudo para viabilizar operações de transporte aéreo em localidades de baixo e médio potencial de tráfego

✓ Mecanismos de garantia à continuidade da prestação dos serviços:

- Possível adoção de regulamentos de descontinuidade dos serviços.
("barreiras: à saída/à entrada").

Alternativas em estudo para viabilizar operações de transporte aéreo em localidades de baixo e médio potencial de tráfego

✓ Suplementação Tarifária:

- Via subsídio cruzado, semelhante ao mecanismo aplicado no passado e ao sugerido no PL nº. 7199/2008; ou
- Via subsídio direto com recursos provenientes do Orçamento Geral da União, possivelmente por intermédio de parcerias público-privadas ou criação de algum Fundo específico.

Alternativas em estudo para viabilizar operações de transporte aéreo em localidades de baixo e médio potencial de tráfego

✓ Desoneração de impostos em aeroportos situados em localidades de baixo e médio potencial de tráfego :

- Redução de ICMS sobre o combustível.
- Redução de PIS/CONFINS sobre o combustível.
- Redução de tarifas aeroportuárias.

Alternativas em estudo para viabilizar operações de transporte aéreo em localidades de baixo e médio potencial de tráfego

✓ Incentivos temporários a ligações pioneiras de baixa densidade

- Em ligações de baixa densidade de tráfego onde não haja serviços aéreos, a empresa que decidir explorar pioneiramente aquela ligação poderá fazê-lo, temporariamente, de maneira isolada.

Alternativas em estudo para viabilizar operações de transporte aéreo em localidades de baixo e médio potencial de tráfego

lots nos aeroportos congestionados

Criação de regras que favoreçam o ingresso de empresas entrantes em aeroportos congestionados ou saturados.

Determinação de um percentual da oferta de *slots* em aeroportos congestionados para a realização de serviços aéreos para o

Alternativas em estudo para viabilizar operações de transporte aéreo em localidades de baixo e médio potencial de tráfego

✓ Mecanismos de controle de práticas anticompetitivas

- Instituição de parcerias entre os participantes do Sistema de Aviação Civil, em especial da ANAC, com o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência – SBDC, objetivando o estabelecimento de procedimentos mais ágeis na análise de condutas anticompetitivas.

Alternativas em estudo para viabilizar operações de transporte aéreo em localidades de baixo e médio potencial de tráfego

riação de mecanismos de incentivos aos investimentos no setor:

Alteração do Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 181 da Lei nº 7.656/1986, no que se refere à participação de capital estrangeiro em empresas aéreas brasileiras, mudando dos 20% permitidos atualmente para 49%. (Permitirá a captação da poupança externa necessária à geração de investimentos no setor aéreo brasileiro. Com isso, ter-se-á o aumento da concorrência, bem como o aumento da oferta e do número de