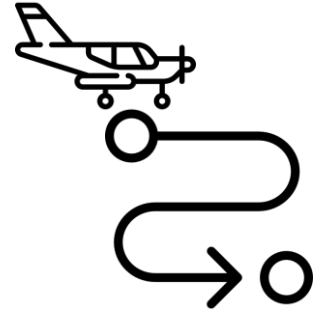


ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DE AVIAÇÃO GERAL

Abag



Aviação Regional - Histórico



SITAR - Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional:

- 1975 - 1999
- Fonte de recursos: adicional tarifário de 3% sobre valor de bilhetes aéreos
- Aplicação dos recursos: subsídio às linhas deficitárias
- Estratégia: dividir o território nacional em cinco áreas, cada uma delas atendida por uma única empresa, que não podia ter operações nacionais. A exploração era feita por concessão de 15 anos, prorrogáveis por períodos idênticos.
- Em 1992 começou o processo de flexibilização do setor de transporte aéreo, que permitiu a entrada de novas empresas no mercado. Isso significou alterações nas regras da suplementação de tarifas. A partir de 1999 as grandes empresas começaram a buscar na Justiça o direito de não pagar o adicional tarifário.

Casos Recentes

- **PDAR – Nunca implementado**
- **VoeMinas:**
 - 2016-2019
 - 20 municípios integrados
 - Investimento CODEMGE: \$25MM
- **VoeParaná:**
 - Fase I: benefício fiscal de ICMS do AVGAS (red. p/ 7%) – Gol/2017
 - Fase II: subsídios (=VoeMinas) – Aerosul/2020

Benchmarks



- **EUA – 1978-hoje:**
 - Subsídio a partir de USD200/pax – aumenta quando a localidade é mais distante que 175 SM
 - USD 263MM/ano – 2015
 - Esquemas alternativos s/ prefeituras (incentivos a aeroportos municipais), antecipação de recursos, etc.
- **Índia – a partir de 2016/2017 c/ 10 anos de prazo prorrogáveis:**
 - Subsídio de USD28,2MM/ano
 - Governos estaduais reduzem impostos e fornecem infraestrutura
 - Isenção/redução de tarifas aeroportuárias e de navegação federais
 - Foco em regiões com alto potencial turístico
 - Requisitos e valores de subsídios diferenciados para operações anfíbias, *STOL* e com helicópteros
 - Problemas já verificados: baixa lucratividade da operação, alta taxa de mortalidade de pequenas empresas e uso do esquema para obtenção de slots para as grandes cias.

Problemas para Viabilizar o Transporte Regional



- Grandes distâncias
- Infraestrutura aeroportuária precária
- Elevado custo de combustível
- Dificuldade de atração de profissionais qualificados
- Dependência de contratos com entes públicos para os táxis aéreos do N/CO
- Dificuldades de operacionalização de subsídios – diferenças de tamanho de aeronaves, regiões, dificuldades locais, etc.
- Dificuldade para evitar que grandes companhias utilizem os esquemas de benefícios para obter slots

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DE AVIAÇÃO GERAL


Abag