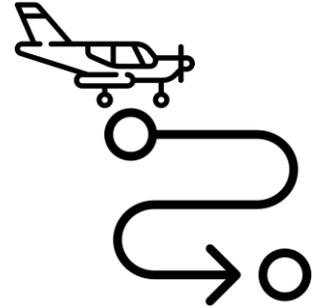


ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA  
DE AVIAÇÃO GERAL

**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**

