

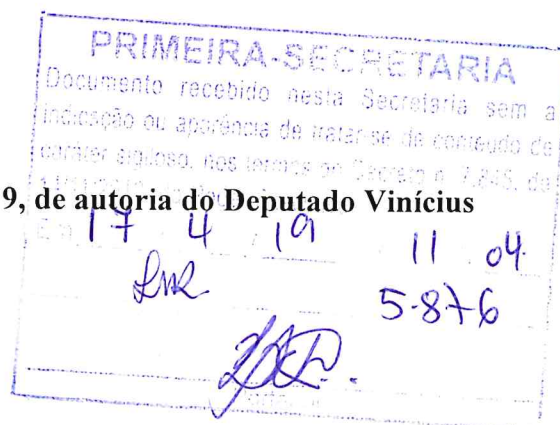
OFÍCIO Nº 417 /2019/AESINT/GM

Brasília, 15 de abril de 2019.

A Sua Excelência a Senhora  
Deputada **Soraya Santos**  
Primeira Secretária da Câmara dos Deputados

Assunto: **Requerimento de Informação 156/2019, de autoria do Deputado Vinícius Carvalho.**

Senhora Secretária,



Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 94/19, de 22 de março de 2019, o qual encaminha a cópia do requerimento de Informação nº 156/2019, de autoria do Deputado Vinícius Carvalho (PRB/SP), apresentado em 13 de fevereiro de 2019, que requer informações atinentes às companhias aéreas e aos frequentes atrasos e cancelamentos dos voos no Estado de São Paulo, em especial no trecho Bauru - Campinas.

Em atenção as informações solicitadas, após manifestação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), através do Ofício nº 32/2019/ASPAR-ANAC, datado de 25 de março de 2019, e da Secretaria de Aviação Civil, exposta na Nota Informativa nº 5/2019/DPR/SAC, datada de 01 de abril de 2019, anexos, esclarecemos, complementarmente, o seguinte.

No que concerne à operação da rota Bauru - Campinas, esclarecemos que a Azul e todas as demais empresas que operam serviços aéreos domésticos são livres para explorar quaisquer linhas aéreas, mediante apenas de prévio registro na ANAC, capacidade operacional de cada aeroporto e cumprimento das normas regulamentares de prestação de serviço adequado. Nesse sentido, cabe exclusivamente às empresas aéreas a definição de localidades, horários e frequências de voos domésticos regulares a serem operados.

5/11



Segundo a supracitada manifestação da ANAC, no período de novembro de 2018 a janeiro de 2019 (últimos 90 dias disponíveis), do total de voos regulares no período (164), 26 tiveram atrasos maiores que 15 minutos (15,85%) e 2 foram cancelados (1,22%). Portanto, 136 voos foram realizados pontualmente (83,95%). Os principais motivos citados para os atrasos foram defeitos de aeronave e atrasos não específicos (outros), sendo que este último está relacionado a vários fatores de igual importância, não tendo sido possível determinar o motivo principal.

Por fim, quanto a quarta questão, de acordo com as informações trazidas pela ANAC, houve **dois voos** cancelados nos últimos 90 dias, sendo o primeiro, o voo número AZU5131, com partida prevista no dia 24/11/2018 (sábado), pelo motivo do aeroporto de origem estar abaixo dos limites meteorológicos, e o segundo, o voo AZU9243, com partida prevista no dia 21/12/2018 (sexta-feira), por motivos técnico-operacionais. Desta maneira, somente consta um voo cancelado no final de semana (AZU5131 — 24/11/2018).

Atenciosamente,

  
**TARCÍSIO GOMES DE FREITAS**  
Ministro de Estado da Infraestrutura





AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 4º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200  
- www.anac.gov.br

Ofício nº 32/2019/ASPAR-ANAC

Brasília, 25 de março de 2019.

Ao Senhor

**IVAN FURLAN FALCONI**

Assessoria Especial de Assuntos Institucionais e Internacionais - AESINT

Ministério da Infraestrutura

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívico Administrativa

CEP: 70.044-902 - Brasília - DF

**Assunto: Requerimento de Informação no 156/2019, de autoria do Deputado Vinícius Carvalho**

**Referência: Processo Nº 50000.009216/2019-27**

Senhor Assessor,

1. Em atenção ao Ofício nº. 10/2019/AESINT/GM, que encaminhou o Requerimento de Informação nº 156/2019, de autoria do Deputado Vinícius Carvalho, e que trata de voos entre Bauru e Campinas, informamos o que se segue.

2. Quanto ao primeiro questionamento, aponta-se que a exploração de serviço de transporte aéreo regular no Brasil se baseia na existência de dois pilares do setor: a liberdade de oferta e a liberdade tarifária. Tais liberdades foram asseguradas pela Lei 11.182, de 27/09/2005, Lei de Criação da ANAC, em seus arts. 48 e 49.

"Art. 48. (VETADO)

§ 1º Fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC.

Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.

§ 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido".

3. Especificamente, a liberdade de oferta assegura às empresas aéreas a exploração de quaisquer linhas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas de prestação de serviço adequado expedidas por esta Agência. Desse modo, a exploração de uma determinada rota por empresa aérea ocorre conforme suas estratégias comerciais, e não depende da determinação ou imposição por parte da ANAC. Não obstante, recomenda-se que o referido Requerimento seja também avaliado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil para que ela, junto ao Ministério da Infraestrutura, possa utilizá-lo como subsídio na construção das Políticas Públicas para o setor de aviação civil.

4. Quanto ao segundo questionamento, indica-se que quando ocorrem alterações em serviços de transporte aéreo público regulares (adiantamentos, atrasos ou cancelamentos), as empresas aéreas têm a obrigação legal de comunicá-los para a ANAC por meio de um Boletim de Alteração de Voos (BAV). Essa comunicação é feita utilizando-se um sistema de códigos, os quais estão listados no Anexo 2 da Instrução de Aviação Civil 1504 (IAC 1504). A partir das informações fornecidas pelas empresas aéreas, a Agência publica o "Voo Regular Ativo (VRA)", que é uma base de dados composta por informações de voos de empresas de transporte aéreo regular que apresenta as alterações de serviços, horários em que os voos ocorreram e as justificativas apresentadas pelas empresas aéreas. Vale destacar que o atraso pode ter uma ou várias causas, sendo que as empresas orientadas a informar o motivo principal (maior tempo) que ocasionou a alteração dos serviços. Destaca-se que tais motivos são fornecidos pelas próprias empresas, sendo que alguns deles podem ser auditados.

5. Na Tabela 1 abaixo constam todos os serviços relatados no BAV com sua respectiva situação (adiantamentos, atrasos e cancelamentos) no período de novembro de 2018 a janeiro de 2019 (últimos 90 dias disponíveis), com os motivos apresentados pela empresa. Os serviços que não estão listados foram operados pontualmente, sendo que são considerados serviços domésticos pontuais aqueles em que o tempo de atraso seja menor ou igual do que 15 minutos.

6. Do total de serviços regulares no período (164), 26 tiveram atrasos maiores a 15 minutos (15,85%) e 2 foram cancelados (1,22%). Portanto, 136 serviços foram realizados pontualmente (83,95%). Os principais motivos citados para os atrasos foram defeitos de aeronave e atrasos não específicos (outros), sendo que este último está relacionado a vários fatores de igual importância, não possibilitando determinar o motivo principal ou então ser outro motivo que não conste na relação de justificativas da IAC 1504. As informações do BAV contidas na Tabela 1 estão disponíveis para consulta aberta ao público no site eletrônico <https://sistemas.anac.gov.br/sas/siros/view/vra/fmConsultaVRA>.

**Tabela 1: Voos de Bauru para Campinas no período de nov/2018 a jan/2019.**

Sigla Empresa	Nº Voo	Sigla ICAO Origem	Local aeroporto Origem	Data Partida Prevista	Data Partida Real	Sigla ICAO Destino	Local aeroporto destino	Data Chegada Prevista	Data Chegada Real	Situação	Código Justificativa	Descrição Justificativa
---------------	--------	-------------------	------------------------	-----------------------	-------------------	--------------------	-------------------------	-----------------------	-------------------	----------	----------------------	-------------------------



AZU	4414	SBAE	BAURU	06/11/2018 15:25	06/11/2018 15:44	SBKP	CAMPINAS	06/11/2018 16:20	06/11/2018 16:35	ATRASADO	MX	ATRASOS NÃO ESPECÍFICOS, OUTROS
AZU	4414	SBAE	BAURU	08/11/2018 15:25	08/11/2018 16:15	SBKP	CAMPINAS	08/11/2018 16:20	08/11/2018 17:03	ATRASADO	TD	DEFEITOS DA AERONAVE
AZU	2827	SBAE	BAURU	10/11/2018 11:25	10/11/2018 11:39	SBKP	CAMPINAS	10/11/2018 12:15	10/11/2018 12:32	ATRASADO	MX	ATRASOS NÃO ESPECÍFICOS, OUTROS
AZU	4414	SBAE	BAURU	14/11/2018 15:25	14/11/2018 15:37	SBKP	CAMPINAS	14/11/2018 16:20	14/11/2018 17:02	ATRASADO	MX	ATRASOS NÃO ESPECÍFICOS, OUTROS
AZU	4414	SBAE	BAURU	23/11/2018 15:25	23/11/2018 15:25	SBKP	CAMPINAS	23/11/2018 16:20	23/11/2018 17:24	ATRASADO	MX	ATRASOS NÃO ESPECÍFICOS, OUTROS
AZU	2827	SBAE	BAURU	24/11/2018 11:20	24/11/2018 13:06	SBKP	CAMPINAS	24/11/2018 12:10	24/11/2018 14:03	ATRASADO	RM	CONEXÃO AERONAVE/VOLTA - VOO DE IDA NÃO PENALIZADO CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS
AZU	4414	SBAE	BAURU	28/11/2018 15:25	28/11/2018 16:03	SBKP	CAMPINAS	28/11/2018 16:20	28/11/2018 17:17	ATRASADO	TD	DEFEITOS DA AERONAVE
AZU	4414	SBAE	BAURU	29/11/2018 15:25	29/11/2018 15:43	SBKP	CAMPINAS	29/11/2018 16:20	29/11/2018 16:45	ATRASADO	RI	CONEXÃO AERONAVE/VOLTA - VOO DE IDA NÃO PENALIZADO AEROPORTO INTERDITADO
AZU	4414	SBAE	BAURU	30/11/2018 15:25	30/11/2018 15:36	SBKP	CAMPINAS	30/11/2018 16:20	30/11/2018 16:36	ATRASADO	MX	ATRASOS NÃO ESPECÍFICOS, OUTROS
AZU	4414	SBAE	BAURU	02/12/2018 15:30	02/12/2018 16:26	SBKP	CAMPINAS	02/12/2018 16:25	02/12/2018 17:12	ATRASADO	RA	CONEXÃO DE AERONAVE
AZU	4414	SBAE	BAURU	04/12/2018 15:20	04/12/2018 15:33	SBKP	CAMPINAS	04/12/2018 16:15	04/12/2018 16:31	ATRASADO	MX	ATRASOS NÃO ESPECÍFICOS, OUTROS
AZU	4414	SBAE	BAURU	05/12/2018 15:20	05/12/2018 16:26	SBKP	CAMPINAS	05/12/2018 16:15	05/12/2018 17:21	ATRASADO	TD	DEFEITOS DA AERONAVE
AZU	4414	SBAE	BAURU	12/12/2018 15:20	12/12/2018 15:34	SBKP	CAMPINAS	12/12/2018 16:15	12/12/2018 16:40	ATRASADO	MX	ATRASOS NÃO ESPECÍFICOS, OUTROS
AZU	4414	SBAE	BAURU	13/12/2018 15:20	13/12/2018 15:40	SBKP	CAMPINAS	13/12/2018 16:15	13/12/2018 16:35	ATRASADO	MA	FALHA EQUIPO AUTOMOTIVO E DE ATENDIMENTO DE PAX
AZU	4414	SBAE	BAURU	16/12/2018 15:20	16/12/2018 15:34	SBKP	CAMPINAS	16/12/2018 16:15	16/12/2018 16:38	ATRASADO	MX	ATRASOS NÃO ESPECÍFICOS, OUTROS
AZU	5131	SBAE	BAURU	21/12/2018 06:30	21/12/2018 07:15	SBKP	CAMPINAS	21/12/2018 07:20	21/12/2018 08:02	ATRASADO	RA	CONEXÃO DE AERONAVE
AZU	2827	SBAE	BAURU	22/12/2018 11:10	22/12/2018 13:56	SBKP	CAMPINAS	22/12/2018 12:00	22/12/2018 14:52	ATRASADO	TD	DEFEITOS DA AERONAVE



AZU	4414	SBAE	BAURU	01/01/2019 15:20	01/01/2019 15:16	SBKP	CAMPINAS	01/01/2019 16:15	01/01/2019 16:40	ATRASADO	MX	ATRASOS NÃO ESPECÍFICOS, OUTROS
AZU	5131	SBAE	BAURU	03/01/2019 06:30	03/01/2019 07:41	SBKP	CAMPINAS	03/01/2019 07:20	03/01/2019 08:35	ATRASADO	TD	DEFEITOS DA AERONAVE
AZU	4414	SBAE	BAURU	03/01/2019 15:20	03/01/2019 15:55	SBKP	CAMPINAS	03/01/2019 16:15	03/01/2019 16:48	ATRASADO	TD	DEFEITOS DA AERONAVE
AZU	5131	SBAE	BAURU	05/01/2019 06:30	05/01/2019 06:40	SBKP	CAMPINAS	05/01/2019 07:20	05/01/2019 07:50	ATRASADO	MX	ATRASOS NÃO ESPECÍFICOS, OUTROS
AZU	4414	SBAE	BAURU	07/01/2019 15:20	07/01/2019 15:34	SBKP	CAMPINAS	07/01/2019 16:15	07/01/2019 16:35	ATRASADO	MX	ATRASOS NÃO ESPECÍFICOS, OUTROS
AZU	4414	SBAE	BAURU	10/01/2019 15:20	10/01/2019 18:20	SBKP	CAMPINAS	10/01/2019 16:15	10/01/2019 19:13	ATRASADO	TD	DEFEITOS DA AERONAVE
AZU	4414	SBAE	BAURU	22/01/2019 15:20	22/01/2019 17:06	SBKP	CAMPINAS	22/01/2019 16:15	22/01/2019 17:52	ATRASADO	TD	DEFEITOS DA AERONAVE
AZU	4414	SBAE	BAURU	23/01/2019 15:20	23/01/2019 17:43	SBKP	CAMPINAS	23/01/2019 16:15	23/01/2019 18:27	ATRASADO	TC	TROCA DE AERONAVE
AZU	4414	SBAE	BAURU	27/01/2019 15:20	27/01/2019 17:01	SBKP	CAMPINAS	27/01/2019 16:15	27/01/2019 17:55	ATRASADO	TD	DEFEITOS DA AERONAVE
AZU	5131	SBAE	BAURU	24/11/2018 05:55		SBKP	CAMPINAS	24/11/2018 06:45		CANCELADO	XO	CANCELAMENTO - AEROPORTO ORIGEM ABAIXO LIMITES
AZU	9243	SBAE	BAURU	21/12/2018 20:50		SBKP	CAMPINAS	21/12/2018 21:50		CANCELADO	XN	CANCELAMENTO POR MOTIVOS TÉCNICOS - OPERACIONAIS

7 Como fonte de comparação, foi estruturada a Tabela 2 abaixo, contendo na coluna 2 os valores médios do índice de pontualidade e de regularidade da rota em questão. Com relação aos serviços regulares de passageiros no Brasil deve ser destacado que, entre janeiro de 2018 e janeiro de 2019, o valor médio do índice de regularidade foi de 96,32%, bem próximos dos valores de outros países. Os dados sobre os EUA são elaborados pelo *Bureau of Transportation Statistics do United States Department of Transportation*, e estão disponibilizados em <https://www.bts.gov/node/224126>. Já os dados relativos à Europa são disponibilizados pelo *Central Office for Delay Analysis (CODA)* no sítio eletrônico <https://www.eurocontrol.int/articles/coda-publications> e se referem a dados de 30 aeroportos europeus coordenados. Vale destacar que as comparações apresentam variações de unidade de análise, especialmente em relação a quantidade, mas foram citadas para apresentar um padrão comparativo sobre a performance deste voo. Os valores do índice de pontualidade dos EUA e da Europa não foram informados na Tabela 2 abaixo por usarem parâmetros diferentes em relação a atraso de voos.

Tabela 2: Comparação valores do índice de pontualidade e regularidade

Índice	Rota SBAE-SBKP (jan/18 a jan/19)	Todos os serviços regulares de passageiros Brasil (jan/18 a jan/19)	Voos EUA (2017)	Voos Europa (2017)
Pontualidade	90,84%	85,04%	-	-
Regularidade	94,07%	96,32%	98,54%	98,49%

8 Para a terceira questão, informa-se que as justificativas citadas na Tabela 1 contêm aqueles voos que foram afetados por problemas operacionais, como os casos de defeito de aeronave e troca de aeronave. Os demais motivos não estão diretamente relacionados a problemas operacionais.

9 Por fim, quanto a quarta questão, de acordo com as informações do BAV, houve dois serviços cancelados nos últimos 90 dias, sendo o primeiro, o voo número AZU5131, com partida prevista no dia 24/11/2018 (sábado), pelo motivo do aeroporto de origem estar abaixo dos limites meteorológicos, e o segundo, o voo AZU9243, com partida prevista no dia 21/12/2018 (sexta-feira), por motivos técnico-operacionais. Desta maneira, somente consta um voo cancelado no final de semana (AZU5131 – 24/11/2018).



10. Esperamos ter respondido às questões suscitadas e informamos que esta Agência Nacional de Aviação Civil permanece à disposição para esclarecimentos que porventura se façam necessários.

**ILMA LIMA**

Chefe da Assessoria Parlamentar



Documento assinado eletronicamente por Ilma Ferreira Lima, Chefe da Assessoria Parlamentar, em 26/03/2019, às 14:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador 2836433 e o código CRC 79656984.

A ANAC gostaria de saber sua opinião. Para avaliar os serviços prestados, acesse <https://www.anac.gov.br/avaliennossoservico>.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.008045/2019-85

SEI nº 2836433





MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
DEPARTAMENTO DE POLÍTICAS REGULATÓRIAS

Nota Informativa nº 5/2019/DPR/SAC

Brasília, 01 de abril de 2019

Referência: Processo nº 50000.009216/2019-27

Assunto: **Requerimento de Informação nº 156/2019, de autoria do Deputado Vinícius Carvalho.**

**1. Introdução**

Trata-se do Despacho nº 447/2019/GAB-SAC/SAC, de 29 de março de 2019, que encaminha, para análise e manifestação, o OFÍCIO Nº 255/2019/AESINT/GM (SEI nº 1471437), por meio do qual a Assessoria Especial de Assuntos Institucionais e Internacionais remete o Requerimento de Informação nº 156/2019 (SEI nº 1407881), de autoria do Deputado Vinícius Carvalho (PRB/SP), que requer informações atinentes às companhias aéreas e aos frequentes atrasos e cancelamentos dos voos no Estado de São Paulo, em especial no trecho Bauru - Campinas.

Registre-se que a ANAC manifestou-se sobre o assunto por meio do Ofício nº 32/2019/ASPAR-ANAC, de 25 de março de 2019. (SEI nº 1470133), tendo em vista as competências estabelecidas no art. 8º da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2015.

Dessa forma, em complemento às informações prestadas pela ANAC, esta Nota Informativa limitar-se-á a tratar sobre as ações e políticas públicas, realizadas e em andamento, relativas ao questionamento do item 1 do Requerimento de informação supramencionado.

**2. Análise**

Sobre o disposto no questionamento do item 1 do Requerimento de Informação nº 156/2019, corroborando com o disposto no Ofício nº 32/2019/ASPAR-ANAC, de 25 de março de 2019, informo que a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, estabelece em seu art. 48, § 1º, que “fica assegurada às empresas serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC”. Nesse sentido, cabe exclusivamente às empresas aéreas a definição de localidades, horários e frequências de voos domésticos regulares a serem operados. Tal arcabouço permitiu avanço significativo do processo de desregulamentação do setor de transporte aéreo e tem contribuído significativamente para redução dos preços das passagens e para o crescimento do setor. Nesse contexto, um breve relato do histórico recente do setor faz-se necessário.

**2.1. Efeitos do processo de desregulamentação do transporte aéreo**

Até o fim dos anos 80, a aviação civil sofria um rígido controle do Estado. Tanto os preços das passagens quanto a oferta de serviços eram regulados. Havia, inclusive, a definição pelo Estado de quais rotas poderiam ser operadas pelas empresas, sem que houvesse qualquer observância de parâmetros econômico-financeiros. O controle da oferta era tão amplo que até mesmo a importação de aeronaves dependia de autorização do órgão regulador.



Gradativamente, iniciou-se o processo de desregulamentação. As tarifas passaram por um processo de flexibilização logo no início da década de 90, ocasião em que foram instituídas as bandas tarifárias, permitindo às empresas praticarem preços que não ultrapassassem o mínimo e o máximo estabelecidos pelo Governo. Todavia, esse avanço ainda não era suficiente para permitir a aplicação de preços promocionais nos termos em que são percebidos nos dias de hoje.

Somente em 2001, por meio de deliberação do Conselho de Aviação Civil (CONAC), iniciou-se a instituição da liberdade tarifária. Em 2005, com a publicação da lei de criação da ANAC, consolidou-se, por um lado, a prática de preços livres, e, por outro, a eliminação do controle de oferta de serviços aéreos pelo Estado. Na época, mesmo com forte resistência das empresas aéreas, desregulamentou-se num primeiro momento o mercado doméstico e em seguida o internacional.

Com a segmentação do mercado decorrente da prática preços livres, foi possível viabilizar a entrada de novos consumidores. Milhões de brasileiros que nunca tiveram acesso ao transporte aéreo tornaram-se passageiros habituais. O número de passageiros transportados praticamente triplicou e o preço médio das passagens caiu para menos da metade. O modal aéreo, que em 2003 era responsável por menos de 30% do transporte interestadual de passageiros, firmou-se como o principal meio de transporte de massa, transportando hoje mais de 60% dos passageiros.

O expressivo crescimento do transporte aéreo demandou agilidade na adequação da infraestrutura disponível. As concessões de aeroportos a operadores privados modificou mais uma vez a dinâmica do setor e trouxe uma nova realidade aeroportuária para a aviação civil brasileira. Ao todo, 10 aeroportos já foram concedidos à iniciativa privada e outros 12 foram leiloados no último dia 15 de março. Nos aeroportos já concedidos, serão investidos pelo setor privado mais de R\$ 32 bilhões durante o período das concessões, sendo que, desse total, mais de R\$ 17 bilhões já foram realizados. De fato, o montante já investido pelas concessões privadas é maior do que o valor total investido em toda a infraestrutura aeroportuária brasileira nos 16 anos anteriores ao início das concessões (1995 a 2010).

Em 2017, a ANAC promoveu modernização de regras operacionais do transporte aéreo brasileiro, especialmente quanto à liberalização da franquia de bagagem. Tais medidas aproximam a regulação brasileira à internacional, promovem maiores oportunidades de diversificação dos serviços oferecidos e potencializam o surgimento de novas empresas no Brasil, especialmente no modelo de negócios *low cost*.

No âmbito internacional, o Brasil adota a política de ampliação e liberalização dos Acordos sobre Serviços Aéreos - ASAs, com o objetivo de aumentar a conectividade e a mobilidade internacional, bem como promover a estabilidade jurídica necessária a novos investimentos. Dessa forma, nos últimos anos, buscou-se o estabelecimento de acordos *open skies* nas negociações bilaterais e multilaterais. Tais acordos, além de prever a livre determinação da capacidade, sem limites para a alocação de frequências, contam com outras cláusulas que promovem a expansão das operações internacionais, por meio de direitos acessórios de tráfego (até 6ª liberdade), quadro de rotas aberto, liberdade tarifária, múltipla designação de empresas aéreas e maiores flexibilidades comerciais (possibilidade de estabelecimento de acordos de código compartilhado bilateral e com terceiros países, arrendamento, arrendamento por hora, dentre outros).

## **2.2. Eliminação da restrição ao investimento estrangeiro (Medida Provisória nº 863/2018)**

Apesar do grande avanço no processo de desregulamentação, permaneceria ainda a restrição para investimentos estrangeiros no setor. Diferentemente do que ocorre com outros setores da economia brasileira, no setor aéreo a lei limitava em 20% a participação de capital estrangeiro com direito a voto nas empresas. A resistência, muitas vezes capitaneada por parte da classe política e por



empresas incumbentes, fundamentava-se em argumentos de cunho ideológico. O setor de transporte aéreo seria “estratégico” e, por isso, deveria ser controlado exclusivamente por capital nacional.

Não obstante, setores também considerados “estratégicos” como o petrolífero, agrícola, telefonia, bancário, siderurgia, elétrico, saúde, seguros, portos, ferrovias, aeroportos não sofrem qualquer restrição. Nesse rol, destaca-se, especialmente, os aeroportos, que na última rodada de concessões promovida pelo Governo Federal contou com forte presença de investidores estrangeiros.

É nesse contexto que a eliminação da restrição aos investimentos estrangeiros constitui-se como uma medida que consolida a desregulamentação do setor aéreo no Brasil e promete ser tão revolucionária como foi a instituição da liberdade tarifária. A alteração legislativa, decorrente da Medida Provisória 863, publicada no último dia 13 de dezembro, permitirá que os serviços aéreos sejam prestados por empresas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil, independentemente da nacionalidade dos investimentos.

Observa-se que a Medida Provisória nº 863/2018 não altera em nenhuma medida os direitos dos aeronautas. Nos voos domésticos a tripulação deverá ser composta exclusivamente por brasileiros e nos voos internacionais somente 1/3 dos comissários poderá ser estrangeiro, assim como ocorre historicamente. Ademais a medida não permitirá em nenhuma hipótese a prática de cabotagem, tendo em vista que os voos domésticos continuarão sendo providos exclusivamente por empresas brasileiras. Dá mesma forma, os voos internacionais, decorrentes da designação brasileira, também serão exclusivos de empresas brasileiras. Os tributos serão recolhidos segundo as leis brasileiras e as empresas estarão submetidas à regulação técnica e econômica estabelecida pela ANAC.

Registre-se ademais que atualmente apenas quatro empresas aéreas detêm aproximadamente 99% do mercado doméstico de passageiros. Entende-se que os investimentos estrangeiros trarão dinamismo ao mercado com a entrada de novos *players*.

### 2.3. Potencial de crescimento do setor

Em 2017 foram transportados 112,5 milhões de passageiros no Brasil. O relatório de Projeções de Demanda para os Aeroportos Brasileiros 2017-2037, feito pela Secretaria Nacional de Aviação Civil em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) mostra cenários conservadores e otimistas para o setor aéreo, dependendo das ações do Governo Federal, das empresas aéreas, evolução do cenário demográfico e macroeconômico, que vão determinar o futuro do segmento no país. O relatório apresenta que a demanda por transporte aéreo deve dobrar em 20 anos, com um crescimento acumulado de 99%, na visão moderada. Num cenário otimista, a demanda crescerá 350% em 20 anos.

Para o transporte de carga aérea é projetado um crescimento acumulado de 65% em 20 anos. A carga doméstica deve ter crescimento de 88% no período, enquanto as exportações e importações devem aumentar 52%. Historicamente, o desenvolvimento da movimentação de carga aérea cresceu 24% nos últimos 10 anos. A perspectiva é que o crescimento para os próximos 10 anos seja maior, de 33%, acumulando 65% em 20 anos.

Além disso, o número de viagens per capita ao ano – número de viagens aéreas em relação à população, por ano – deve variar no Brasil de 0,54 (2017) para 0,97 (2037) na estimativa conservadora, e para 1,69 (2037) na otimista. Com isso, chegaremos ao patamar de países como Japão (0,93) e Portugal (1,27). Esse número nos Estados Unidos e na Austrália chega a 2,55 e 3,01, respectivamente. O índice é calculado dividindo-se o número de passageiros transportados no ano (112,5 milhões no Brasil, em 2017) pela população (207,7 milhões). O número de viagens per capita no Brasil demonstra que o mercado de aviação doméstica ainda não está maduro, ou seja, possui



grande potencial de crescimento. Assim, a demanda por transporte aéreo nacional deve variar sensivelmente de acordo com a ampliação da renda per capita, o que não é esperado em mercados mais saturados, como EUA e União Europeia, por exemplo.

Registre-se que está em andamento negociação entre empresas e o Governo do Estado de São Paulo para redução da alíquota de ICMS de 25% para 12%. Tal medida terá impacto significativo na redução de custos das empresas, tendo em vista que o querosene de aviação (QAv) corresponde a aproximadamente 35% dos custos operacionais da indústria de transporte aéreo. Dessa forma, a prática de alíquotas menores poderão viabilizar voos domésticos (regionais) e internacionais. Há uma série de contrapartidas em negociação. Dentre elas, destacam-se o atendimento de novos destinos no Estado de São Paulo e o aumento de número de voos.

### 3. Conclusão

Diante do exposto, espera-se que, com a retomada do crescimento econômico, com a eliminação das restrições ao investimento estrangeiro e com a redução dos tributos (ICMS) no Estado de São Paulo, haja aumento da competição e desconcentração do mercado. Isso contribuirá para a redução do preço médio das passagens, o aumento da quantidade de rotas e cidades atendidas, uma melhor integração das rotas domésticas com as internacionais e a redução de custos operacionais. A geração de empregos diretos e indiretos também são resultados esperados em médio prazo. As medidas, particularmente, promoverão o desenvolvimento da aviação regional e o estabelecimento de novos nichos de mercado e viabilizarão melhor atendimento a cidades de baixa e média densidade de tráfego.

À apreciação superior.

**RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA**

Coordenador

Aprovo. Encaminhe-se à Secretaria Nacional de Aviação Civil para conhecimento e demais providências da alçada daquela unidade.

**RICARDO SAMPAIO S. FONSECA**

Diretor de Políticas Regulatórias



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sampaio Da Silva Fonseca, Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias**, em 02/04/2019, às 15:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Chaves De Melo Rocha, Coordenador**, em 02/04/2019, às 16:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.





A autenticidade deste documento pode ser conferida no site  
[https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)  
[acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador  
**1476992** e o código CRC **5AA32687**.



Referência: Processo nº 50000.009216/2019-27



SEI nº 1476992

EQSW 301/302, Lote 01, Edifício Montes - Bairro Setor Sudoeste  
Brasília/DF, CEP 70673-150  
Telefone: (61) 2029-8534 - [www.infraestrutura.gov.br](http://www.infraestrutura.gov.br)