

OFÍCIO Nº 629/2019/AESINT/GM

Brasília, 02 de maio de 2019.

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

Assunto: **Requerimento de Informação nº 421/2019, de autoria da Deputada Bia Cavassa.**

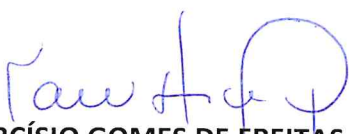
Senhora Primeira-Secretária,

PR		A	
Docu: m...		ma sem a	
caráter sigiloso		nº 7.845, de	
14/11/2012		do Poder Executivo	
Em	09 / 05 / 19	às	14 h 38
Servidor		5.836	
[Assinatura]		[Assinatura]	

Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 310, de 26 de abril de 2019, o qual encaminha o Requerimento de Informação nº 421/2019, de autoria da Deputada Bia Cavassa (PSDB/MS), apresentado em 11 de abril de 2019, que requer informações sobre o Cancelamento do voo da empresa AZUL LINHAS AÉREAS entre os Aeroportos de Campo Grande - MS / Corumbá - MS

A respeito, encaminho, para o conhecimento da ilustre Secretária, Nota Informativa nº 14/2019/DPR/SAC, de 22 de abril de 2019, elaborado pela Secretaria Nacional de Aviação de Civil, contendo os esclarecimentos sobre o assunto em questão.

Atenciosamente,

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



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

Nota Informativa nº 14/2019/DPR/SAC

Brasília, 22 de abril de 2019

Processo nº 50000.018312/2019-66

Interessado: Deputada Bia Cavassa

**Assunto: Requerimento de Informação nº 421/2019, de autoria da Deputada Federal Bia Cavassa (PSDB-MS).**

1. **Introdução**

O DESPACHO Nº 575/2019/GAB-SAC/SAC (SEI nº 1514064), de 16 de abril de 2019, encaminhou, para análise e manifestação, o Ofício nº 681/2019/ASSAD/GM (SEI nº 1513042), por meio do qual a Assessoria Administrativa do Gabinete do Ministro remete Requerimento de Informação nº 421/2019, de autoria da Deputada Federal Bia Cavassa (PSDB-MS), que requer informações sobre o cancelamento do voo da empresa Azul Linhas Aéreas, entre os Aeroportos de Campo Grande e Corumbá, localizados no Estado de Mato Grosso do Sul.

Registre-se que este Departamento corrobora a manifestação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC sobre o assunto por meio do Ofício nº 54/2019/ASPAR-ANAC (SEI nº 1516930), de 15 de abril de 2019.

Dessa forma, consolida-se nesta Nota Informativa manifestação da ANAC e as ações de políticas públicas de competência desta Secretaria Nacional de Aviação Civil, realizadas e em andamento, afetas aos questionamentos realizados.

2. **Análise**

Sobre o disposto o disposto no Requerimento de Informação nº 421/2019 (SEI nº 1506132), informo que a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, estabelece em seu art. 48, § 1º, que "fica assegurada às empresas 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 adequadas expedidas pela ANAC". Nesse sentido, cabe 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 100% de investimentos 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 negociações entre Governo dos Estados e empresas aéreas para redução da alíquota de ICMS incidentes sobre o querosene de aviação (QAv) devem contribuir para estimular o transporte aéreo. Tal medida terá impacto significativo na redução de custos das empresas, tendo em vista que o querosene de aviação corresponde a aproximadamente 35% dos custos operacionais da indústria de transporte aéreo. Dessa forma, a prática de alíquotas menores poderia viabilizar o aumento de voos domésticos (regionais) e internacionais.

Nesse contexto, objetivamente, entende-se, conforme manifestação da ANAC e de acordo com o exposto, o seguinte relativamente aos questionamentos:



- 1. Quais os critérios e justificativas oficiais que foram apresentadas pela empresa AZUL LINHAS AÉREAS para o cancelamento do voo diário entre o aeroporto Internacional de Corumbá – MS e o aeroporto Internacional de Campo Grande – MS?

As decisões por não operar mais uma determinada rota não precisam ser justificadas a ANAC, devendo a empresa seguir os procedimentos técnicos de registro previstos na Resolução ANAC nº 440, de 9 de agosto de 2017 ".

- 2. Que medidas podem tomar para obrigar a manutenção deste voo diário pela empresa AZUL LINHAS AÉREAS entre o aeroporto Internacional de Corumbá – MS e o aeroporto Internacional de Campo Grande – MS?

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 pela ANAC. 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.

- 3. Por conseguinte, gostaríamos também de receber quais medidas podem e devem ser aplicadas para situações como a que se apresentam?

Aponta-se a importância de apoio parlamentar da Câmara dos Deputados a projetos legislativos que visam a estimular e fortalecer a concorrência e o mercado de aviação civil no Brasil, destacando-se a Medida Provisória nº. 863, de 13/12/2018, que reduz aspectos burocráticos para a constituição de novas empresas aéreas e elimina a restrição para o investimento estrangeiro em empresas de transporte aéreo no Brasil. Ademais, negociações entre Governo dos Estados e empresas aéreas para redução da alíquota de ICMS incidentes sobre o querosene de aviação (QAv) poderão contribuir significativamente para estimular o transporte aéreo. Tal medida terá impacto significativo na redução de custos das empresas, tendo em vista que o querosene de aviação corresponde a aproximadamente 35% dos custos operacionais da indústria de transporte aéreo. Dessa forma, a prática de alíquotas menores poderia viabilizar o aumento de voos domésticos, especialmente em rotas regionais.

- 4 – Quais providências para o esclarecimento dos casos supracitados de acordo com as prerrogativas da legislação vigente?

Esclarece-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 de setembro de 2005, 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"

Nesse contexto, recomenda-se que os interessados sejam orientados a procurar cada empresa de transporte aéreo regular individualmente, a fim de discutir a possibilidade do estabelecimento dos serviços na localidade, e a fim de entender o que levou a AZUL LINHAS AÉREAS a optar por não mais operar rotas diretas entre Campo Grande e Corumbá/MS.

### 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), 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-Geral

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 23/04/2019, às 11:49, 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-Geral**, em 23/04/2019, às 12:04, 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?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 **1526809** e o código CRC **3C8DB66E**.



Referência: Processo nº 50000.018312/2019-66



SEI nº 1526809