

Conectividade aérea na América do Sul: condições para o estabelecimento de vôos transfronteiriços

- Um dos principais desafios do projeto de integração sul-americana é a participação de regiões fronteiriças nos crescentes fluxos de comércio, serviços e investimentos regionais;
- Estão em curso grandes obras de infraestrutura viária (rodovias Interoceânica Sul, Interoceânica Norte e Corredor Bioceânico; pontes sobre rios Acre e Tacutu) que têm o objetivo de favorecer o processo de integração regional, com impactos positivos para as regiões de fronteira;
- Não obstante essas obras, muitas das grandes cidades da região Norte e Centro Oeste do Brasil encontram-se isoladas em relação a países vizinhos, ainda que próximas da fronteira;
- O desenvolvimento de rotas aéreas transfronteiriças seria importante fator de inclusão desses centros regionais de fronteira ao processo de integração sul-americana;
- O estabelecimento dessas rotas é hoje dificultado em razão: (1) do pequeno número de empresas interessadas; (2) da precariedade dos equipamentos dessas empresas; (3) da ausência de incentivos para criação de rotas aéreas; (4) da cobrança de elevadas taxas de embarque internacional; (5) da falta de habilitação de aeroportos da região para operar vôos internacionais

Conectividade aérea internacional na região Norte do Brasil

- **Brasil-Peru**

- Não há voos entre cidades acreanas/ amazonenses e peruanas. Lan Peru e Star Peru oferecem Lima-Puerto Maldonado e Lima-Pucallpa. Ligação aérea entre Rio Branco, Cruzeiro do Sul ou Manaus com Peru via SP;
- Interesse de empresas locais e Star Peru em criar rotas comerciais (passageiros e carga) entre Puerto Maldonado-Rio Branco e Pucallpa-Cruzeiro do Sul;
- Grande potencial econômico de rotas aéreas, especialmente modal aéreo de carga entre Cruzeiro-Pucallpa;
- Inaugurado recentemente novo aeroporto de Cruzeiro do Sul, sem habilitação para voos internacionais;

- **Brasil-Venezuela**

- Não há voos entre cidades de Roraima e Venezuela. Únicas opções são via Manaus (TAM) ou SP;
- Grande interesse de governos Roraima e Bolívar de estabelecer voo Boa Vista-Puerto Ordaz;
- Inaugurado recentemente aeroporto internacional de Santa Helena do Uairén, que somente opera voos domésticos;

Conectividade aérea internacional na região Norte do Brasil

- **Brasil-Suriname e Brasil-Guiana**

- Única empresa a operar vôos Brasil-Guiana e Brasil-Suriname é a META Linhas Aéreas (sediada em Boa Vista-RR);
- META realiza o vôo Boa Vista-Georgetown-Paramaribo-Belém (e o inverso) três vezes por semana, com aviões “Embraer 120 Brasília” - capacidade de 30 assentos;
- Em maio, META suspendeu temporariamente serviços. Operações retomadas apenas em 10 de junho;
- Justificativas para a suspensão: (a) necessidade de pilotos fazerem cursos para renovar habilitações; (b) necessidade de funcionários, incluindo pilotos, fazerem cursos de qualificação de inglês.
- Embaixada em Paramaribo apurou que serviço da empresa poderia ter sido suspenso porque horas de vôo da única aeronave em operação na rota teriam sido completadas.

- **Brasil-Colômbia**

- Únicas opções de voos Brasil-Colômbia são via Manaus (Gol/Varig), SP, ou Tabatinga-Letícia.

Conectividade aérea transfronteiriça: histórico Brasil-Peru

- 2003 (abril) - Comunicado Conjunto do encontro Lula-Toledo reconhece necessidade de adotar medidas com vistas a superar entraves ao estabelecimento de voos transfronteiriços :

“11§. Em virtude da importância da integração aérea entre os dois países, o Presidente Lula expressou satisfação diante do anúncio do Presidente Toledo sobre a apresentação de projeto de lei que permitirá tornar realidade, conforme o espírito do compromisso assumido em Fortaleza, o início de vôos transamazônicos com tarifas domésticas”

“34§ (...) As autoridades de aeronáutica civil do Brasil e do Peru, em coordenação com as empresas privadas interessadas, buscarão implantar, no prazo mais breve possível, a decisão de estabelecer frequências aéreas entre as cidades brasileiras de Cruzeiro do Sul, Tabatinga, Rio Branco, Porto Velho, Boa Vista, Manaus, Cuiabá e Campo Grande e as cidades peruanas de Iquitos, Tarapoto, Pucallpa, Puerto Maldonado, Arequipa, Cusco e Tacna. (...)”

- 2003 (junho) - entrada em vigor da Lei nº 27.999, sobre tarifas aeroportuárias no Peru, que permite aplicação de tarifas promocionais para voos regionais transfronteiriços na região amazônica.
- 2003 (agosto) - MoU sobre Integração Física e Econômica determina implantação de sistema de tarifas promocionais para zonas de fronteira:

“§19. Na área de comunicações, instruem as autoridades competentes de seus respectivos Governos a estudar a harmonização do espectro radioelétrico, a expansão dos serviços públicos de comunicações e a promoção de um regime de tarifas promocionais nas zonas de fronteira.”

Conectividade aérea transfronteiriça: histórico Brasil-Peru

- 2004 - Brasil estabelece Grupo de Trabalho Interministerial sob a coordenação do Ministério da Defesa, integrado por Ministério das Relações Exteriores, Ministério da Fazenda e INFRAERO e CERNAI;
- 2004 (fevereiro) - enviada comunicação do MRE ao MF destacando o interesse em fomentar o estabelecimento de rotas aéreas transamazônicas, por meio da redução das tarifas de embarque internacional para voos entre cidades do Norte e do Centro-Oeste brasileiros e centros regionais peruanos. A curto prazo, sugeriu-se a redução das taxas de embarque em aeroportos selecionados (Campo Grande, Cuiabá, Rio Branco e Boa Vista), por meio de Portaria Ministerial. Sugeriu-se, ademais, a possibilidade negociar, no âmbito do Acordo de Fortaleza, taxa de embarque que vigoraria para todos os países do Mercosul ampliado;
- O tema não avançou devido à dificuldade em se abrir mão da receita gerada pelo adicional tarifário instituído em 1997;
- 2009 (abril) – Durante encontro Lula-Garcia é divulgado Comunicado Conjunto que enfatiza necessidade de superar entraves à integração fronteiriça, entre os quais a ausência de rotas aéreas entre cidades da região de fronteira Brasil-Peru;
- Em seu encontro privado, os presidentes comprometeram-se a adotar medidas para a superação desses entraves até setembro de 2009. Em 14 de agosto, está previsto encontro entre Chanceleres de Brasil e Peru.

Legislação brasileira sobre taxas aeroportuárias

- As tarifas aeroportuárias brasileiras foram definidas por meio da Lei n.º 6.009, de 26/12/73. Em 1989, o Decreto n.º 89.121, criou adicional tarifário (50%), destinado à aplicação em melhoramentos, reforma e expansão das instalações aeroportuárias do país;
- Os valores da tarifa de embarque internacional foram definidos pela Portaria 861/GM-2 (12/1997), do Ministério da Aeronáutica. O instrumento fixou novos valores para a taxa de embarque e manteve o adicional tarifário criado em 1989;
- Os valores estabelecidos foram de US\$ 36,00 para aeroportos de 1ª categoria, US\$ 30,00 para 2ª categoria, US\$ 24,00 para 3ª categoria e US\$ 12,00 para 4ª categoria;
- Em 1999, Medida Provisória n.º 1903-8 (29/06/99) deu novo destino ao adicional tarifário, que passou a constituir renda própria do Tesouro Nacional destinada à amortização da Dívida Pública Mobiliária Federal. Em agosto do mesmo ano, a Medida Provisória foi convertida na Lei n.º 9.825.

Legislação brasileira sobre taxas aeroportuárias

- Aeroportos de 1ª categoria:
 - Guarulhos
 - Congonhas
 - Galeão
 - Confins
 - Brasília
 - Salvador
 - Recife
 - Manaus
 - Porto Alegre
 - Fortaleza
- Aeroportos de 2ª categoria:
 - Rio Branco
 - Cruzeiro do Sul
 - Porto Velho
 - Cuiabá
 - Campo Grande
 - Maringá
 - Macapá
 - Boa Vista

Conectividade aérea transfronteiriça: medidas de incentivo

(1) realizar consultas junto a companhias aéreas de atuação nacional (TAM, GOL/VARIG) e regional (TRIP, META), com vistas a identificar entraves ao estabelecimento de voos transamazônicos, bem como apontar potenciais rotas;

Poderiam ser apontados, como atrativos destas rotas: (a) a inexistência de competidores locais; (b) o potencial de expansão do transporte de carga, que tende a ser significativo uma vez que não existem linhas regulares de transporte terrestre nem fluvial; e (c) a exploração do potencial turístico de algumas rotas (Georgetown e/ou Paramaribo para Caribe; Maldonado para Cusco, etc.);

(2) Estudar a possibilidade de instituir incentivos fiscais e/ou operacionais para empresas que venham a realizar tais vôos, em especial a redução de tarifas de embarque para novos voos entre pólos fronteiriços regionais;

(3) Trabalhar junto a governos estaduais e municipais no sentido de conseguir habilitação de aeroportos das regiões Norte e Centro Oeste para voos internacionais;

Conectividade aérea transfronteiriça: medidas de incentivo

(3) Estabelecer a categoria “rota aérea transfronteiriça”, com taxa de embarque reduzida, por meio de alteração da legislação em vigor;

- Os voos transamazônicos visariam a interligar aeroportos de grandes cidades situadas próximo à faixa de fronteira;
- As tarifas de embarque seriam equiparadas às domésticas;
- Não haveria renúncia fiscal, de vez que inexistem voos internacionais partindo desses aeroportos (à exceção de Manaus). Com a criação dos voos, a arrecadação total aumentaria;
- Segundo a Consultoria Jurídica do MRE, alterações relativas à cobrança de taxas aeroportuárias deverão ser feitas por meio de Lei Ordinária que revogue, total ou parcialmente, os dispositivos da Lei nº 9.825/99. A iniciativa poderia partir do Executivo ou do Legislativo.
- Uma eventual nova Lei criaria uma terceira categoria de rota aérea, especificando em seu texto o valor da tarifa aplicável aos voos transfronteiriços e quais aeroportos estariam autorizados a cobrar taxa diferenciada.

Conectividade aérea transfronteiriça: medidas de incentivo

- **Conceitos utilizados:**

- Pólo regional de fronteira: Cidades de médio ou grande porte, que polarizam economicamente uma região de fronteira e cujas dinâmicas influenciam (ou têm potencial para influenciar) centros situados em países vizinhos;
- Rota aérea transamazônica: Rota comercial regular, que visaria a interligar pólos das regiões Norte e Centro Oeste a centros regionais de países vizinhos;
- Tarifa transamazônica: Tarifa diferenciada, possivelmente equivalente à tarifa doméstica, com vistas a estimular a interconexão aérea entre centros regionais de fronteira.

Conectividade aérea transfronteiriça: medidas de incentivo

- **Etapas:**

- (1) Apresentação da iniciativa no Grupo de Trabalho para Formular Estudos e Propostas sobre o Transporte Aéreo Internacional;
- (2) Consultas junto a companhias aéreas para identificar rotas potenciais, entraves e possíveis incentivos para o estabelecimento de voos transfronteiriços;
- (3) identificação de aeroportos internacionais situados em pólos regionais de fronteira;
- (4) alteração da legislação vigente, por meio de Lei Ordinária, de iniciativa do Legislativo ou do Executivo.

- **Cidades potencialmente beneficiadas:**

Rio Branco, Cruzeiro do Sul, Boa Vista, Porto Velho, Cuiabá, Macapá

Resultados da reunião do GT Transporte Aéreo

- Apoio de todos os órgãos representados (ANAC, Infraero, SAC, MF, MPOG, MRE, MDIC, MinTur)
- Debate sobre incentivos: financiamento para renovação de frota, tarifas, habilitação de aeroportos, alfandegamento
- Decisão 1: formulação de resolução criando GT para analisar voos fronteiriços (a ser aprovada pelo CONAC)
 - Objetivo do grupo: definir critérios técnicos objetivos para seleção de aeroportos beneficiados
- Decisão 2: convocação de reunião em 13 de julho, com empresas regionais, para estudar incentivos e entraves
- Decisão 3: convocação de reunião em 27 de julho para análise da resolução e posterior apresentação ao CONAC