



# O papel dos governos nacionais na promoção da integração na América do Sul

**Bruno Dalcolmo**  
Superintendente de Relações Internacionais

Oficina sobre Integração Aérea  
10 a 11 de setembro de 2014  
Rio de Janeiro – Brasil

- 1. TRANSFORMAÇÕES RECENTES NA AVIAÇÃO BRASILEIRA**
  - O PAPEL DAS AGÊNCIAS REGULADORAS
  - AÇÕES IMPLEMENTADAS NO BRASIL
  
- 2. DIRETRIZES RELATIVAS À INTEGRAÇÃO REGIONAL**
  
- 3. MERCADO DE TRANSPORTE AÉREO BRASIL-AMERICA DO SUL**
  
- 4. DESAFIOS AOS GOVERNOS NACIONAIS**
  - ASPECTOS REGULATÓRIOS
  - INFRAESTRUTURA
  - MERCADO



# TRANSFORMAÇÕES RECENTES NA AVIAÇÃO BRASILEIRA

## PAPEL DAS AGÊNCIAS REGULADORAS

a) Devido à existência de falhas de mercados: ocorrem quando o mercado por si só não é capaz de prover os melhores resultados para a sociedade; a ação regulatória do Estado pode trazer ganhos de bem-estar (Viscusi *et al.*, 2000; *OECD*, 2008).

- Tais falhas podem ocorrer por três principais motivos: i) externalidades; ii) assimetria de informação; iii) monopólios naturais.

b) Ou à existência de falhas regulatórias: ocorre quando a existência de uma regulação falha causa problemas de competição, estabelecendo regras que inibem a competição ou impedindo a entrada de novos competidores.

- Lei nº 11.182, de 27/09/2005: cria a Agência Nacional de Aviação Civil

Art. 2º define a competência da ANAC para **regular** e **fiscalizar** as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

Art 7º define competência para **negociar acordos** e tratados sobre transporte aéreo internacional.

Art. 48, § 1º: assegura às empresas aéreas nacionais a liberdade de **exploração de quaisquer linhas aéreas**, observada apenas a capacidade operacional dos aeroportos e as normas de serviço adequado expedidas pela Agência;

Art. 49 estabelece o regime de **liberdade tarifária** para a precificação dos serviços aéreos.

## Situação em 2007

- Mercado Internacional restrito: limitações quanto ao número de voos, rotas contempladas, tarifas, cidades atendidas e número permitido de empresas (reservas de mercado).

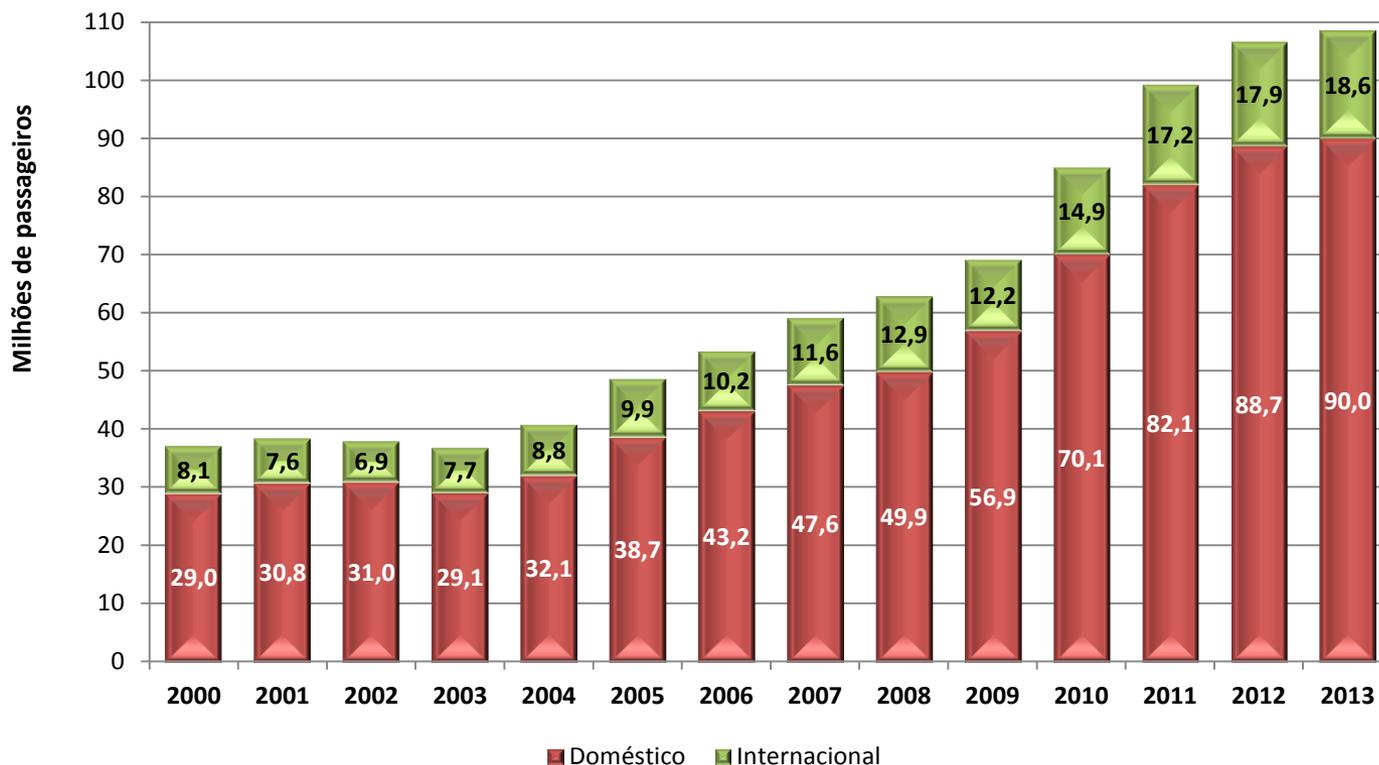
## Marco Regulatório Atual – Princípios Norteadores

- Modicidade tarifária: Liberdade tarifária
- Eliminação de reservas de mercado: Múltipla designação de empresas;
- Eliminação de restrições de oferta: Expansão de capacidade;
- Eliminação de restrições de destinos/Incentivo à Conectividade: Abertura do quadro de rotas;



Redução de barreiras regulatórias à entrada  
Incentivos à concorrência

### Brasil - Milhões de passageiros transportados (Doméstico x Internacional)



☐ Flexibilização ainda recente do Transp. Internacional – Potencial de Crescimento



- ☐ Maior crescimento do mercado após a política de flexibilização.

Flexibilização dos Acordos de Serviços Aéreos, em respeito ao marco regulatório:

OBJETIVO	INSTRUMENTO
Menores Preços	➡ Introdução de Liberdade Tarifária
Ampliação da Oferta	➡ Eliminação das Restrições de Capacidade
Aumento da Conectividade	➡ Abertura do Quadro de Rotas
RESULTADOS IMEDIATOS DAS MEDIDAS	
Aumento do número de serviços	➡ Maior densidade de tráfego e menores preços
Aumento do número de empresas	➡ Maior concorrência e menores preços
Aumento do número de cidades atendidas no Brasil	➡ Formação de novas portas de entrada e dinamização do turismo
Aumento do número de destinos com voos regulares	➡ Melhores serviços aos usuários (voos diretos)



# DIRETRIZES À ANAC RELATIVAS À INTEGRAÇÃO REGIONAL

- Resolução 007/2007

1.1.1 Deve-se aperfeiçoar os Acordos sobre Serviços Aéreos existentes entre os países da América do Sul, de forma a **proporcionar a integração regional e fortalecer os princípios do Acordo de Fortaleza**;

1.1 A operação internacional de empresas aéreas brasileiras é considerada instrumento de (...) importância estratégica para o País e para a integração regional (...).

- Resolução 002/2010

1.1 A expansão do transporte aéreo internacional no âmbito da América do Sul deve ser promovida com vistas a **aumentar o fluxo de pessoas e de mercadorias de forma a estimular o comércio, o turismo e a conectividade do Brasil com os demais países sulamericanos**;

1.2 Os Acordos de Serviço Aéreos existentes entre os países da América do Sul devem ser aperfeiçoados de forma a estabelecer no continente um **mercado comum sulamericano de transporte aéreo**, baseado na eliminação de mecanismos de restrição de oferta nos voos intrarregionais, na abertura ampla do quadro de rotas, na liberalização dos direitos de tráfego, na desregulamentação dos arranjos cooperativos entre empresas e na adoção de liberdade de precificação nos voos regionais;

1.4 Com vistas a estimular o transporte aéreo internacional intrarregional, deve ser buscado o estabelecimento de **tarifas aeroportuárias diferenciadas** para aeródromos internacionais situados em centros regionais de fronteira de baixa densidade de tráfego.



## Política Nacional de Aviação Civil Decreto nº 6.780, de 18/02/2009

### ➤ Seção 3. 5. Desenvolvimento da Aviação Civil (diretrizes)

- Promover a expansão do transporte aéreo internacional com vistas a aumentar o fluxo de pessoas e mercadorias entre Brasil e outros países;
- Promover a integração dos serviços aéreos no âmbito da América do Sul;
- Facilitar a circulação de pessoas e bens na região sul-americana por meio da criação de procedimentos específicos e unificados de controle de fronteira;
- Estimular o desenvolvimento das regiões de baixa e média densidade de tráfego.

### ➤ **Integração regional é parte integrante do marco regulatório brasileiro.**



# DADOS BRASIL – AMÉRICA DO SUL

# Tráfego Aéreo Internacional de Passageiros Brasil

Gráfico 1: Por continente (2013)

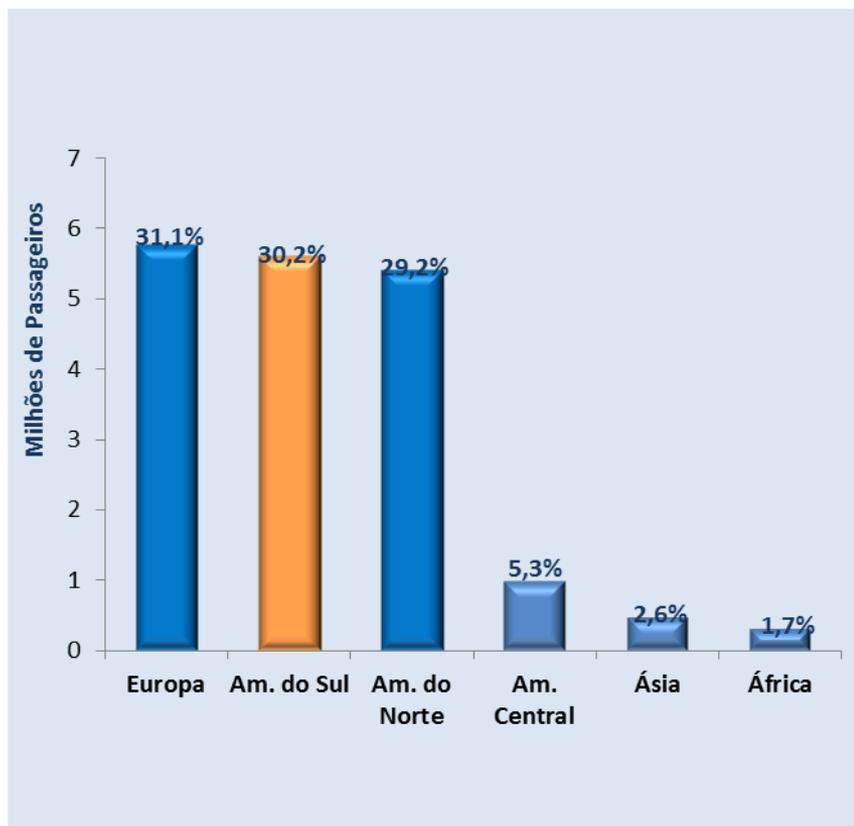
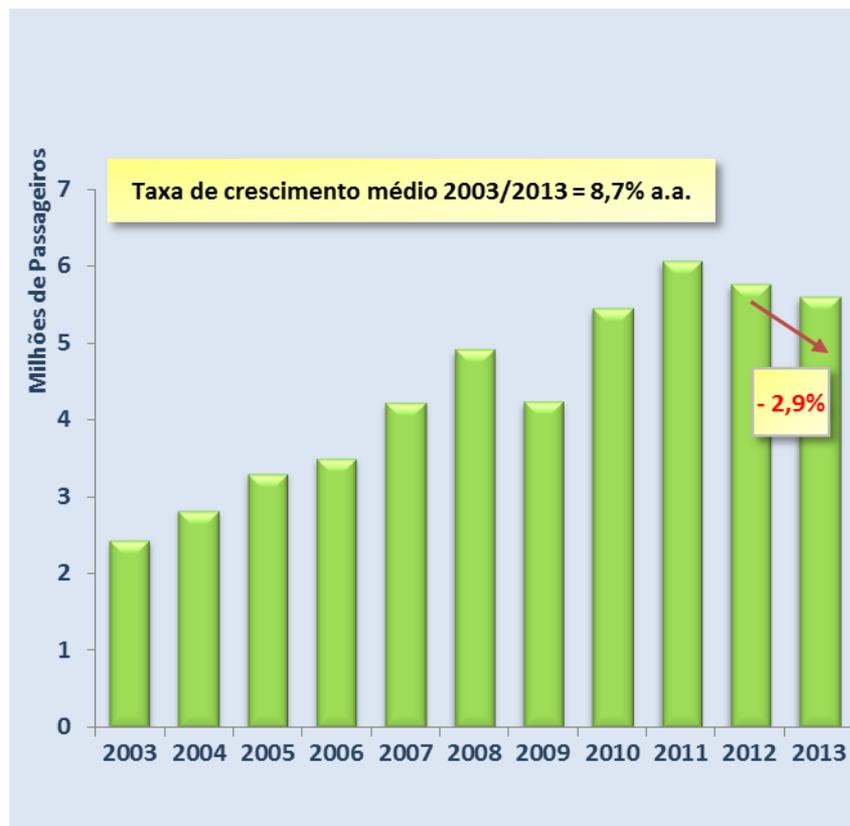
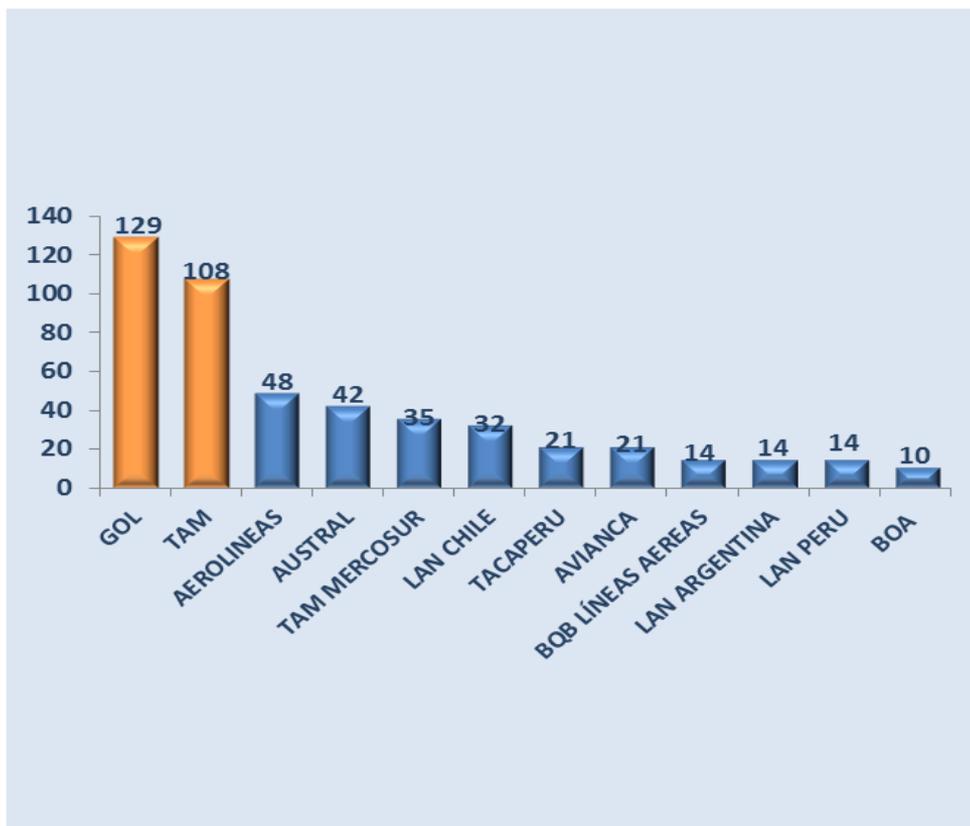


Gráfico 2: Taxa de crescimento médio Brasil – América do Sul (2003-13)



## Tráfego Aéreo de Passageiros Brasil – América do Sul

Gráfico 3: Frequências operadas pelas principais empresas (HOTRAN 1/12/2013)



# Tráfego Aéreo Internacional de Carga Brasil

Gráfico 5: Por continente (2013)

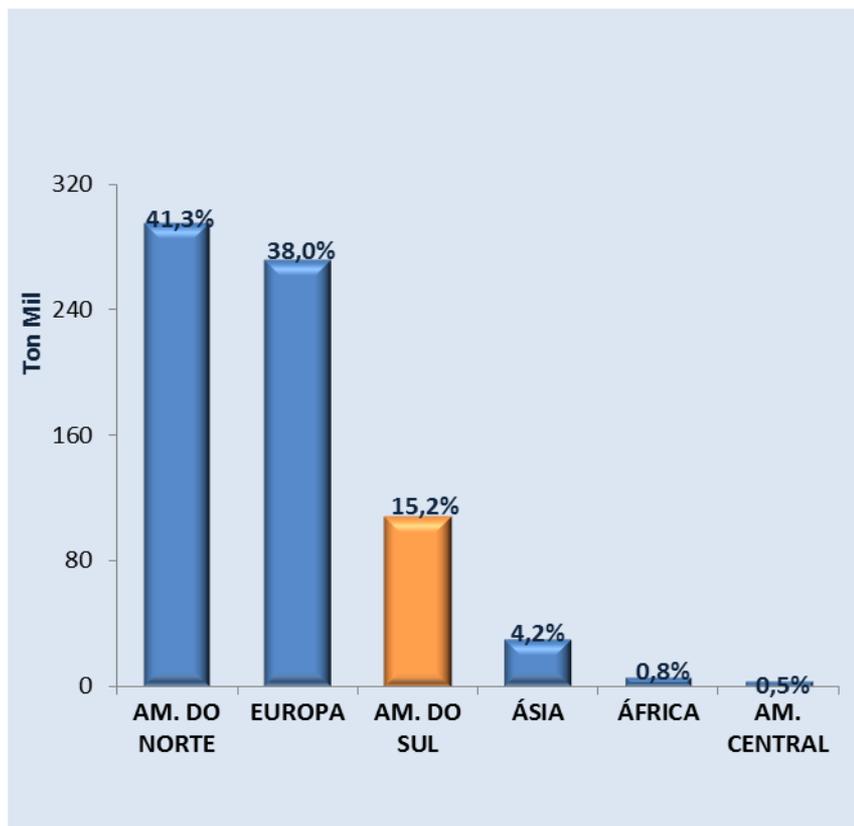
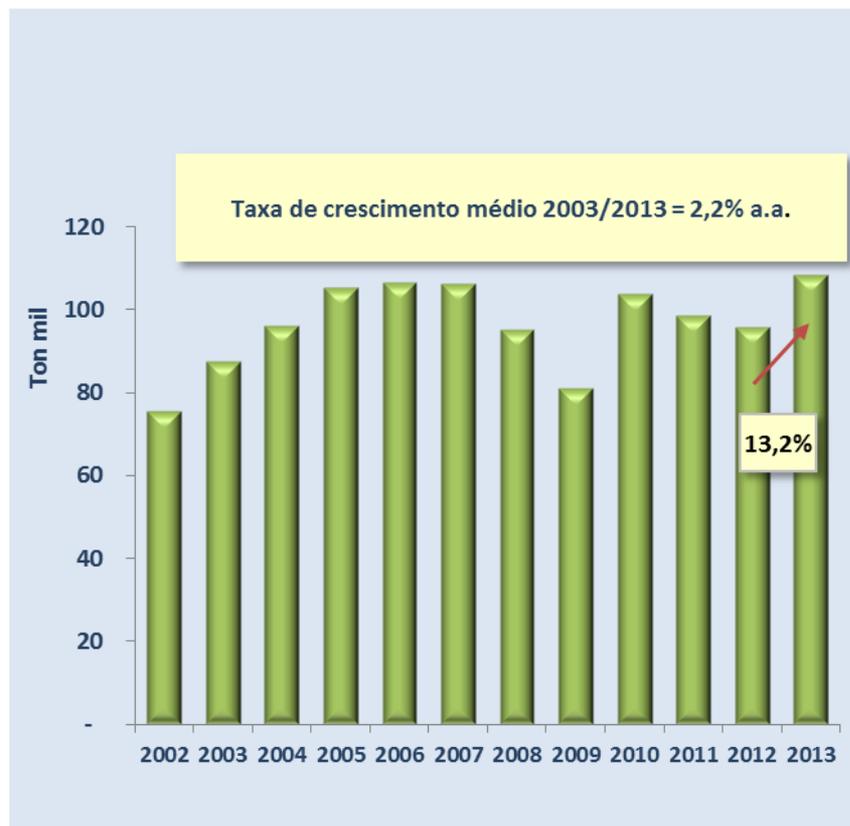


Gráfico 6: Taxa de Crescimento Médio Brasil – América do Sul (2003-2013)



# Tráfego Aéreo de Carga Brasil – América do Sul

Gráfico 7: Participação das empresas  
cargueiras (2013)

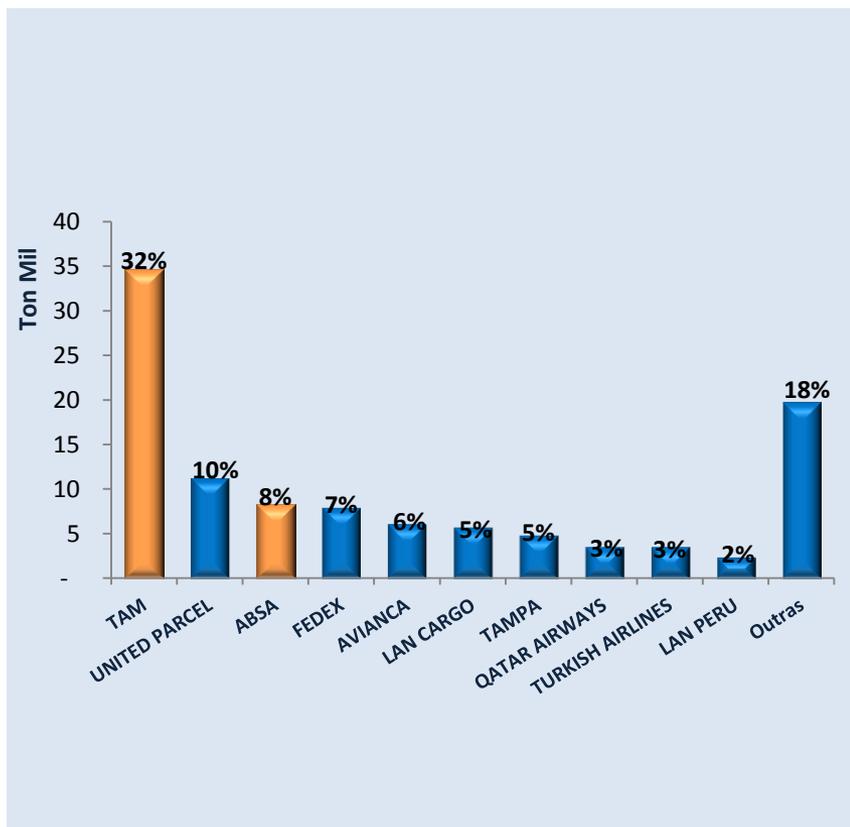
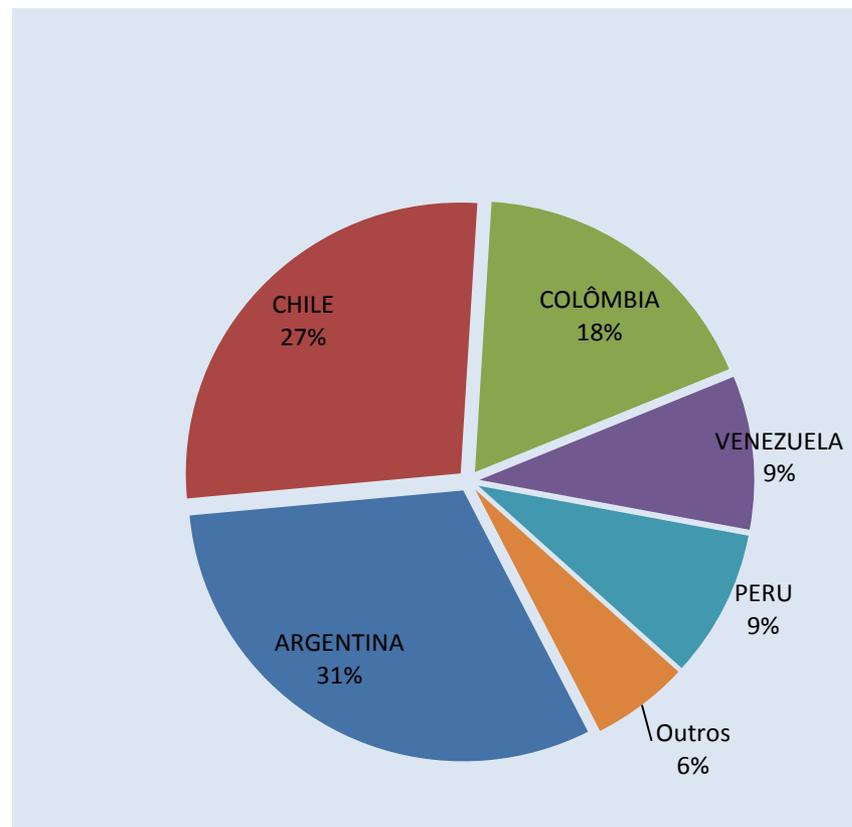


Gráfico 8: Principais destinos (2013)





# DESAFIOS AOS GOVERNOS NACIONAIS



# Desafios aos governos nacionais

**A. ASPECTOS REGULATÓRIOS**

**B. INFRAESTRUTURA**

**C. MERCADO**



# Desafios aos governos nacionais

## Aspectos Regulatórios

- ✓ O papel dos Acordos de Serviços Aéreos e a Integração de Mercados;
  - ✓ Grandes grupos de aviação surgindo na América Latina – exigência de simplificação e harmonização de procedimentos operacionais e de segurança;
  - ✓ Participação de capital estrangeiro em empresas aéreas.
- 
- ❑ Mas integração exigirá alteração de legislações nacionais: até que ponto a integração regional é realmente prioritária na agenda dos Governos Nacionais Sul-Americanos?

### Top airports in LatAm & the Caribbean, all flights

	Airport	City	Country	Total Seats	Seats Added	Seats Change	CAGR '03-'2013'
1	GRU	Sao Paulo	Brazil	46,071,264	1,666,492	4%	5%
2	MEX	Mexico City	Mexico	41,799,754	2,337,838	6%	1%
3	BOG	Bogota	Colombia	28,937,782	239,898	1%	4%
4	CGH	Sao Paulo	Brazil	26,108,198	(105,642)	0%	1%
5	BSB	Brasilia	Brazil	22,858,532	(497,552)	-2%	4%
6	GIG	Rio de Janeiro	Brazil	22,623,774	(626,269)	-3%	4%
7	LIM	Lima	Peru	19,937,482	1,112,783	6%	5%
8	SCL	Santiago (CL)	Chile	18,576,492	748,968	4%	4%
9	CUN	Cancun	Mexico	16,983,034	1,100,059	7%	3%
10	SDU	Rio de Janeiro	Brazil	15,648,278	171,558	1%	3%
11	PTY	Panama City (PA)	Panama	14,804,778	849,609	6%	7%
12	CNF	Belo Horizonte	Brazil	14,751,876	(234,554)	-2%	19%
13	SSA	Salvador	Brazil	12,475,608	(388,417)	-3%	3%
14	AEP	Buenos Aires	Argentina	12,282,338	1,057,837	10%	3%
15	VCP	Sao Paulo	Brazil	11,712,240	665,644	6%	0%
16	EZE	Buenos Aires	Argentina	11,407,714	124,784	1%	1%
17	CWB	Curitiba	Brazil	10,966,650	(206,970)	-2%	4%
18	GDL	Guadalajara	Mexico	10,583,610	747,218	8%	0%
19	CCS	Caracas	Venezuela	10,570,380	(125,033)	-1%	0%
20	POA	Porto Alegre	Brazil	10,491,744	(334,566)	-3%	5%
21	Remaining (509) average			1,376,510	51,154	4%	3%

Source: information prepared by ALTA with data provided by OAG  
 Period: January-December 2013 / Comparisons vs. January-December 2012

### Top city pairs in LatAm & the Caribbean

	City Pair	Total Seats	Seats Added	Seats Change	CAGR '04-'2013'
1	Rio de Janeiro-Sao Paulo	14,166,947	877,350	3.3%	1.8%
2	Brasilia-Sao Paulo	5,472,726	129,905	1.2%	3.5%
3	Belo Horizonte-Sao Paulo	5,195,402	809,872	9.2%	3.9%
4	Porto Alegre-Sao Paulo	4,986,258	83,518	0.9%	5.3%
5	Curitiba -Sao Paulo	4,981,711	431,729	4.7%	3.8%
6	Cancun-Mexico City	4,132,256	381,985	5.1%	3.2%
7	Bogota-Medellin	3,793,581	12,706	0.2%	3.2%
8	Mexico City-Monterrey	3,733,485	284,715	4.1%	0.4%
9	Guayaquil-Quito	3,526,744	148,741	2.2%	5.9%
10	Salvador-Sao Paulo	3,501,090	-239,208	-3.2%	6.1%
11	Guadalajara-Mexico City	3,416,855	516,501	8.9%	0.1%
12	Florianopolis-Sao Paulo	3,027,442	177,098	3.1%	4.3%
13	Bogota-Cali	2,981,814	-82,260	-1.3%	2.3%
14	Cuzco-Lima	2,943,514	581,018	12.3%	5.2%
15	Recife-Sao Paulo	2,725,756	138,927	2.7%	8.9%
16	Brasilia-Rio de Janeiro	2,640,484	-277,850	-4.8%	2.5%
17	Belo Horizonte-Rio de Janeiro	2,421,128	-179,828	-3.5%	5.2%
18	Buenos Aires-Sao Paulo	2,398,905	-69,915	-1.4%	2.9%
19	Bogota-Cartagena	2,283,800	-46,805	-1.0%	4.1%
20	Goiania-Sao Paulo	2,244,308	242,024	6.0%	6.3%
21	Remaining: (2590) Average	110,924	21,192	3.4%	4.4%

Source: information prepared by ALTA with data provided by OAG  
 Period: January-December 2013 / Comparisons vs. January-December 2012

- Há conectividade efetiva, mas limitada entre capitais e restrita a países vizinhos.

## Rotas Brasil-América do Sul (I)

	N° de Frequências (2013)		
	Empresas Brasileiras	Empresas Estrangeiras	Total
<b>Argentina</b>			
Galeão-B. Aires	20	27	47
Guarulhos-B. Aires	69	53	122
Guarulhos-Córdoba	7		7
Guarulhos-Rosário	8		8
Florianópolis-B. Aires	7		7
Curitiba-B. Aires	6		6
Porto Alegre-B. Aires	12	14	26
Brasília-B. Aires		7	7
Salvador-B. Aires		1	1
Galeão-Iguazu-B. Aires		2	2
Galeão-B. Aires-Assunção		7	7
Guarulhos-B. Aires-Assunção		7	7
Dubai-Galeão-B. Aires		7	7
Doha-Guarulhos-B. Aires		7	7
Istanbul-Guarulhos-B. Aires		7	7
<b>Sub-total</b>	<b>129</b>	<b>139</b>	<b>268</b>
<b>Bolívia</b>			
Guarulhos-Viru Viru	14	4	18
Guarulhos-Cochabamba		6	6
<b>Sub-total</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>24</b>
<b>Chile</b>			
Galeão-Santiago do Chile		14	14
Guarulhos-Santiago do Chile	24	18	42
<b>Sub-total</b>	<b>24</b>	<b>32</b>	<b>56</b>
<b>Colômbia</b>			
Galeão-Bogotá		7	7
Guarulhos-Bogotá		21	21
<b>Sub-total</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>28</b>

## Rotas Brasil-América do Sul (II)

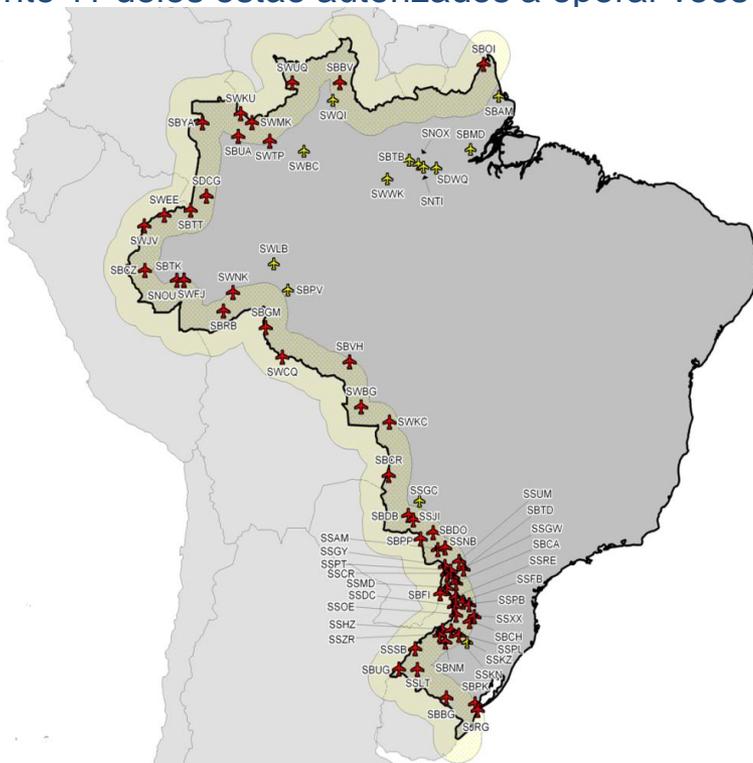
	N° de Frequências (2013)		
	Empresas Brasileiras	Empresas Estrangeiras	Total
<b>Equador</b>			
Guarulhos-Quito		3	
<b>Sub-total</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Guiana Francesa</b>			
Belém-Caiena-Zandery		2	2
<b>Sub-total</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Paraguai</b>			
Guarulhos-Assunção	7	7	14
Guarulhos-Cuidad del Este-Assunção		7	7
<b>Sub-total</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>21</b>
<b>Peru</b>			
Galeão-Lima		7	7
Guarulhos-Lima	7	17	24
Porto Alegre-Lima		7	7
Foz do Iguaçu-Lima		4	4
<b>Sub-total</b>	<b>7</b>	<b>35</b>	<b>42</b>
<b>Suriname</b>			
Belém-Zandery		3	3
<b>Sub-total</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Uruguai</b>			
Galeão-Montevidéu	7		7
Guarulhos-Montevidéu	24	6	30
Porto Alegre-Montevidéu	7	6	13
Foz do Iguaçu-Salto		2	2
<b>Sub-total</b>	<b>38</b>	<b>14</b>	<b>52</b>
<b>Venezuela</b>			
Guarulhos-Caracas	7		7
Guarulhos-Caracas-Punta Cana	9		9
Guarulhos-Caracas-Aruba	2		2
<b>Sub-total</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>18</b>
<b>Total</b>	<b>237</b>	<b>280</b>	<b>517</b>

# Desafios aos governos nacionais

## Infraestrutura

➤ **Conectividade deficiente entre aeroportos de menor porte.**

- Observa-se esgotamento da capacidade dos principais aeroportos e inexistência de voos int. regulares em aeroportos secundários.
- No Brasil - cerca de 70 aeroportos de fronteira (situados a uma faixa de 150 km da fronteira), mas somente 11 deles estão autorizados a operar voos internacionais.



**Quadro 1: Aeroportos brasileiros situados em faixa de fronteira autorizados a operar voos internacionais (jul 2013)**

Código ICAO	Nome do Aeródromo	UF	Município
SBBG	COMANDANTE GUSTAVO KRAEMER	RS	BAGÉ
SBBV	ATLAS BRASIL CANTANHEDE	RR	BOA VISTA
SBCR	CORUMBÁ	MS	CORUMBÁ
SBCZ	CRUZEIRO DO SUL	AC	CRUZEIRO DO SUL
SBFI	CATARATAS	PR	FOZ DO IGUAÇU
SBPK	PELOTAS	RS	PELOTAS
SBPP	PONTA PORÃ	MS	PONTA PORÃ
SBRB	PLÁCIDO DE CASTRO	AC	RIO BRANCO
SBTB	TABATINGA	AM	TABATINGA
SBUG	RUBEM BERTA	RS	URUGUAIANA
SBPV	GOVERNADOR JORGE TEIXEIRA DE OLIVEIRA	RO	PORTO VELHO

- Como estimular a demanda em aeroportos hoje considerados secundários? Medidas devem resumir-se a aeroportos de fronteira?



- A expansão do transporte aéreo depende do crescimento da atividade econômica (PIB), da expansão da oferta, qualidade e frequência dos serviços e da competitividade das tarifas aéreas (preços).
- Por exemplo: os aeroportos brasileiros do quadro anterior não possuem histórico de operação aérea internacional relevante, apenas um deles conta atualmente com voos regulares desta natureza: Foz de Iguaçu. Os demais aeroportos não têm voos regulares (ou não regulares) e três deles sequer recebem voos regulares domésticos atualmente (Bagé, Ponta Porã e Uruguaiana).



# Desafios aos governos nacionais

## Infraestrutura

- Necessidade de melhores condições de operação em aeroportos regionais.
- Questões de infraestrutura e de efetivo recebimento de voos internacionais – autoridades de controle de fronteira.
- No Brasil – problema similar para a integração do próprio país pelo modal aéreo. Iniciativa recente:
  - I. **Política de Aviação Regional - prevê a efetiva utilização de 270 aeroportos em todo o país.**
  - II. **Investimentos físicos em toda a rede de aeroportos, a partir dos Estudos de Viabilidade.**
  - III. **Em paralelo, será concedido apoio específico às empresas aéreas.**

- Demanda por transporte aéreo – derivada de variáveis macroeconômicas.
  - Há grande espaço de crescimento para o setor na América do Sul e conectividade tende a se intensificar com o incremento da renda per capita da região?
  
- Até aquele momento, devem ser buscadas alternativas que:
  - i. Reduzam o custo das empresas (combustível, simplificação burocrática);
  - ii. Reduzam o custo das tarifas ao passageiro (mercado comum);
  - iii. Facilitem o acesso a recursos financeiros para as empresas.
  
- No longo prazo: concorrência intercontinental e agenda de competitividade para região.

- ❑ Movimento de atualização dos marcos regulatórios reduziu barreiras à integração dos mercados (Céus Abertos).
  - Países que ainda não completaram o ciclo devem fazê-lo;
- ❑ Necessidade de identificação de infraestruturas estratégicas para a integração.
  - Recebimento de melhorias para efetivo recebimento de voos;
- ❑ Atividade aérea é demanda derivada e há tendência natural à concentração de voos nas capitais, que servem como distribuidores;
- ❑ Alternativas transitórias de estímulo à demanda podem ser desenhadas (tarifas aeroportuárias, subsídios) – mas devem ser temporárias, limitadas geograficamente (fronteiras) e seu alcance será sempre limitado.
- ❑ Integração efetiva passa por melhoria do ambiente de negócios e de competitividade das indústrias – capital estrangeiro, QAV, tributos, simplificação burocrática.



**OBRIGADO!**

**[BRUNO.DALCOLMO@ANAC.GOV.BR](mailto:BRUNO.DALCOLMO@ANAC.GOV.BR)**

**(55 61) 3314-4531/4786**



## ***Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil***

**Regulação**  
**Fiscalização**  
**Segurança Operacional**  
**Certificação**  
**Capacitação**  
**Prevenção de Acidentes**  
**Relações Internacionais**  
**Desenvolvimento**  
**Padronização**  
**Homologação**  
**Orientações ao usuário**  
**Livre concorrência**

