



Ofício-DIRET-2017/ 15

Fortaleza, 06 de março de 2017

Ao Senhor

**CARLOS HENRIQUE ROSA**

Diretor em Exercício

Departamento de Prospecção, Normas e Análise dos Fundos

Secretaria de Fundos Regionais e Incentivos Fiscais

Ministério da Integração Nacional

Edifício Celso Furtado - SGAN, Quadra 906 - Norte - Módulo F, Bloco A, Sala 101

Brasília (DF) - 70.790-060

**Assunto: Financiamento de companhias aéreas pelos fundos constitucionais e ajustes no texto do Programa de Financiamento à Inovação**

Senhor Diretor,

1. O Brasil é um país de mais de 8 milhões de quilômetros quadrados de área. Esse imenso território demanda ser integrado por uma rede de transportes que crie as condições ao desenvolvimento de sua economia, não apenas nos pólos mais dinâmicos, normalmente identificados com a faixa litorânea e com as capitais dos Estados, mas também em seus interiores, permitindo maior mobilidade às pessoas que por ali tenham que transitar, facilitando o ambiente de negócios nessas localidades e provendo acesso a bens e serviços às suas populações.
2. Diferentemente de outros países de dimensões continentais, servidos por ferrovias, o Brasil tem nas rodovias seu principal modal de transporte. Com imensas distâncias a percorrer e dificuldades impostas pelo clima tropical, o transporte torna-se caro e ineficiente. Na Amazônia Legal, que ocupa 60% do território nacional, a dificuldade logística produz isolamento e pobreza. O Nordeste, embora conte com mais alternativas de rotas de transporte, ainda possui consideráveis regiões com dificuldades logísticas por falta ou insuficiência de opções de meios de transporte.
3. O transporte aéreo é estratégico para conectar essas regiões. No entanto, há poucos aeroportos operando voos regulares no interior e os que existem têm infraestrutura precária, há anos sem investimentos.
4. Além disso, estudos indicam que o preço das passagens regionais é 31% mais alto, em média, quando comparado ao dos voos entre capitais.





regional como sendo simplesmente aquela cuja origem ou destino é um aeroporto classificado como desta classe.

14. Um dos eixos do programa governamental de incentivo a aviação regional consiste em exercer o papel do Estado de indutor do desenvolvimento. Para isso, foram previstos estímulos e subsídios à aviação regional, de forma análoga aos praticados em países que possuem populações isoladas em longas distâncias.
15. Serão concedidos dois subsídios. O primeiro para as tarifas aeroportuárias. A União arcará com o pagamento das tarifas aeroportuárias (embarque, pouso, permanência e conexão) e aeronáuticas (de navegação aérea em rota, em área de controle de aproximação e em área de controle de aeródromo) nos aeroportos regionais, desonerando os passageiros e as empresas aéreas e reduzindo o custo da viagem.
16. Também será realizado o subsídio das passagens aéreas regionais, sendo elegíveis todos os voos que tenham como origem ou destino um aeroporto regional. Para fazer jus ao subsídio, um aeroporto precisa movimentar até 600 mil passageiros por ano - 800 mil se ficar na Amazônia. Metade dos assentos ocupados dos voos regionais serão subsidiados, até o limite de até 60 assentos por voo.
17. Espera-se com isto consolidar uma nova infraestrutura aeroportuária no interior do país, com sustentabilidade operacional e financeira e democratizar o transporte aéreo, dinamizando as economias locais e estimulando o desenvolvimento do turismo.
18. Portanto toda a ação governamental tem como pressuposto a importância do adensamento da malha aérea para as atividades produtivas de uma maneira geral, para o turismo em particular e para a ampliação das condições que propiciam o desenvolvimento econômico das regiões a serem atendidas e do bem estar de suas populações.
19. Dessa forma, entende-se que o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE), assim como os demais fundos constitucionais, deva se juntar a esse esforço, buscando ampliar a malha aérea disponível em sua área de atuação, contribuindo para a conexão de áreas mais remotas aos grandes centros urbanos da região e do país.
20. Com base no acima descrito propõe-se modificar o item abaixo transcrito do capítulo de Restrições da Programação do FNE, a exigência de somente ser possível financiar companhias aéreas regionais, hoje de existência bastante reduzida, permitindo que se financie companhias aéreas que operem voos regulares para aeroportos da região.

#### 4.5 Restrições

*Não constituem objeto de financiamento com recursos do FNE:*

(...)



- u) *Helicópteros e aviões, exceto aviões para pulverização agrícola, aviões para empresa aérea regional de transporte regular de passageiros, aviões e helicópteros para empresa de táxi aéreo homologada pela Anac e de transporte de passageiros enfermos.*

21. A alteração é proposta com o objetivo de aumentar o acesso da população brasileira ao sistema de transporte aéreo, integrar comunidades isoladas à rede nacional de aviação civil, facilitar o acesso a regiões com potencial turístico e aumentar o número de municípios, rotas e frequências operadas regularmente pelo transporte aéreo, devendo o projeto a ser financiado explicitar entre seus objetivos o fortalecimento da malha aérea regional.
22. Com relação ao Financiamento à Inovação, considera-se inovação como condição fundamental ao processo de desenvolvimento de determinado local ou região e visando apoiar e estimular o processo de inovação em sua área de atuação o BNB oferece o Programa FNE Inovação.
23. Assume-se que a inovação tem potencial para modificar ou melhorar o mercado de determinado setor, ou de vários setores, ou mesmo as próprias condições de vida de uma população, na medida em que é capaz de promover externalidades positivas, em maior ou menor grau. Assim, os resultados da inovação podem envolver desde ganhos de produtividade ou melhorias na qualidade dos produtos de uma empresa, até transformações nos costumes de uma sociedade, em ambos os casos, contribuindo para o desenvolvimento local.
24. Compreende-se que o desenvolvimento de atividades inovativas se dá no nível da empresa, sendo esta considerada como aquela que possui autonomia em relação à tomada de decisão sobre questões financeiras, de investimento e de inovação, assim como autoridade e responsabilidade para alocar recursos para a produção de bens e serviços.
25. Em geral, para o surgimento de uma inovação, faz-se necessário que a empresa realize algum tipo de esforço inovador e a partir desta percepção o BNB estabeleceu critérios destinados a orientar a identificação de uma inovação. O esforço inovador da empresa, portanto, consiste na realização de “atividades inovativas”. Os critérios estabelecidos pelo BNB para definir e delimitar “o que” poderá ser financiado e “como” se dará seu apoio à inovação estão baseados no referencial teórico e em estatísticas sobre o tema, tais como a 3ª Edição do Manual de Oslo e a Pesquisa de Inovação (PINTEC) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Tais critérios também encontram-se alinhados a concepção de outras instituições que atuam na área da inovação no País, tais como a Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP) e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).



26. O Programa FNE Inovação destina-se ao financiamento de empresas e projetos inovadores, desenvolvidos na área de atuação do BNB que obedçam as definições e critérios de inovação estabelecidos nas normas do FNE Inovação.
27. Dessa forma, propõe-se adicionalmente, a realização dos seguintes ajustes nos objetivos do Programa de Financiamento à Inovação na Programação do FNE:
- Direcionar os financiamentos no âmbito do Programa às inovações de produtos (bens ou serviços), processos e organizacionais, excluindo, nesse momento, os financiamentos às inovações de marketing, por admitir-se que tais inovações ainda são de difícil identificação e delimitação;
  - Manter, como regras básicas a serem observadas para os financiamentos, os conceitos adotados pela 3ª Edição do Manual de Oslo e pela Pesquisa de Inovação do IBGE - PINTEC;
  - Excluir a restrição estabelecida pela Nota 1 de que para o programa “não é considerada inovação a implantação, expansão, modernização, reforma ou realocação que envolva a adoção do mesmo nível tecnológico já utilizado na empresa ou no grupo econômico, bem como a aquisição de tecnologias, produtos, serviços, processos, métodos organizacionais e de marketing que já sejam de domínio ou posse da empresa ou grupo econômico”. Considerando-se um grupo de empresas como a associação de empresas unidas por laços legais e/ou financeiros, a questão de se a inovação deve ser considerada no âmbito do grupo ou para cada empresa individualmente depende da esfera em que as decisões sobre as atividades de inovação são tomadas, conforme especificado no item 24 acima. Se cada unidade empresarial possui autonomia de decisão sobre a inovação, esta será considerada como uma iniciativa própria da empresa, mesmo que pertença a um grupo.

Atenciosamente,

Perpétuo Socorro Cajazeiras  
Diretor de Planejamento

