



EMENDA MODIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 0081.7/2019

O inciso II do *caput* do artigo 5º do Projeto de Lei nº 0081.7/2019 passa a ter a seguinte redação:

“Art. 5º

.....

II –

a) em 29% (vinte e nove por cento), caso a empresa de transporte aéreo opere voos regulares em, no mínimo, 4 (quatro) aeroportos catarinenses, totalizando, ao menos, 25 (vinte e cinco) decolagens diárias, com 1 (um) destino internacional;

b) em 45% (quarenta e cinco por cento), caso a empresa de transporte aéreo opere voos regulares em, no mínimo, 5 (cinco) aeroportos catarinenses, totalizando, ao menos, 32 (trinta e duas) decolagens diárias, com 1 (um) destino internacional; e

c) em 60% (sessenta por cento), caso a empresa de transporte aéreo opere voos regulares em, no mínimo, 6 (seis) aeroportos catarinenses, totalizando, ao menos, 38 (trinta e oito) decolagens diárias, com 1 (um) destino internacional; e

.....”

Sala da Comissão,

Deputado Ivan Naatz



JUSTIFICAÇÃO

A Emenda que ora apresento tem o condão de modificar o inciso II do *caput* do artigo 5º do Projeto de Lei nº 0081.7/2019, que concede a redução da base de cálculo do ICMS sobre Querosene de Aviação (QAV), nas saídas internas com destino a consumo de empresa de transporte aéreo de carga ou de passageiros, com o objetivo de ampliar os requisitos e criar faixa intermediária para empresas que atendam 5 (cinco) aeroportos no Estado.

Depreende-se, em função da grande competição fiscal entre os Estados, denominada guerra fiscal, que o Governo de Santa Catarina entendeu necessária a reformulação da política de ICMS sobre o QAV. Até pouco tempo, algumas companhias aéreas usufruíam de um benefício especial, enquanto outras pagavam a alíquota máxima de 17%.

Para mudar tal situação, ainda sob a gestão do então Governador Eduardo Pinho Moreira, o Estado nivelou a alíquota de ICMS sobre QAV em 17% para todas as companhias aéreas.

No entanto, com o fim de manter a competitividade frente a outros Estados, a atual gestão redesenhou a política de incentivo e, para tanto, apresentou o PL 0081.7/2019, que prevê uma redução da base de cálculo do ICMS, incorrendo na diminuição da alíquota de 17% para 12%, caso uma companhia aérea opere em 4 (quatro) aeroportos em Santa Catarina, de forma regular (frequência mínima de 1 voo semanal). Já se a companhia operar em 6 (seis) aeroportos, incorrerá em uma alíquota de ICMS de 7%.

Nessas condições, o cenário de nosso Estado se apresenta-se conforme a tabela abaixo:

Companhia	Destinos (ou bases)	Alíquota proposta	Decolagens diárias
AVIANCA	Chapecó, Florianópolis, Navegantes	17%	12
AZUL	Chapecó, Florianópolis, Jaguaruna, Joinville, Lages, Navegantes	7%	29
GOL	Chapecó, Florianópolis, Joinville, Navegantes	12%	33
LATAM	Florianópolis, Jaguaruna, Joinville, Navegantes	12%	19



Sabemos que a redução da alíquota de ICMS sobre o QAV é uma poderosa ferramenta para desenvolver um plano aeroviário para o Estado catarinense e incrementar os voos. Para tanto, as companhias aéreas precisam estar dispostas a cumprir as condicionantes pré-estabelecidas pelo Governo.

Todavia, a política de incentivo, nos termos da redação proposta pelo Executivo, deixa diversas lacunas perigosas, haja vista a ausência de certas exigências necessárias, conforme exposição da Floripa Airport, na sequência:

- 1) Parte-se da premissa que, com uma alíquota de 17%, estimamos que o estado arrecade anualmente R\$ 80mi em ICMS sobre QAV. Sem a exigência de contrapartida e considerando as alíquotas mencionadas no item 2, a **receita tributária do estado cai automaticamente em R\$ 25mi/ano (30%)** uma vez que não haverá necessidade de incremento de voo já que não há qualquer exigência legal;
- 2) Pelo contrário: os **destinos com menor demanda correm risco de sofrerem redução de frequências**, haja vista que uma determinada companhia aérea poderá voar apenas 1(uma) vez por semana e que já atenderá os requisitos, visto que a proposta não exige manutenção de frequências atuais, nem adições. Logo, o objetivo de fortalecer os destinos regionais não é atendido;
- 3) Exigir frequências internacionais em programas de incentivo é praxe em outros estados. Sendo que **novas rotas internacionais como Santiago, no Chile, Córdoba, na Argentina, Montevideo, no Uruguai, tem demanda suficiente para ocorrer tanto de Florianópolis quanto de Navegantes**. Portanto, novos destinos internacionais deveriam ser uma exigência no programa de incentivos;
- 4) A **política desenhada privilegia 1 cia aérea** pois apenas ela possui modelos de aeronaves compatíveis com os 6 aeroportos principais do estado;
- 5) A falta de diferentes níveis e critérios a serem atingidos **desestimula as companhias aéreas a investirem e crescerem** gradualmente em SC; e
- 6) **Sem exigência contratual de decolagens diárias não haverá um crescimento e diversificação da malha** pois o tráfego continuará sendo canalizado via São Paulo e alimentando as conexões internacionais em GRU ou VCP. Isso dificultará rotas internacionais partindo de SC (ex. Lisboa ou Miami). (grifo no original)

Ao final desta Justificação, consta Anexo 1 trazendo o comparativo de políticas públicas de outros Estados da federação, o qual demonstra que o ideal para Santa



Catarina é a combinação de um **tripé** de contrapartidas baseado em: **(a) incentivo a novos vôos regionais; (b) aumento da malha aérea; e (c) promoção de novos destinos internacionais.**

Sendo assim, propomos solucionar a problemática exposta nos seguintes termos:

1) no entendimento deste Parlamentar, embasado no estudo elaborado pela companhia FloriPa Airport, o critério de número de bases em Santa Catarina atende os requisitos dos incentivos aos voos regionais. Porém, em função da impossibilidade de duas companhias aéreas voarem a seis aeroportos, a sugestão é incluir UM PASSO INTERMEDIÁRIO de 5 bases, exigindo-se, para tanto, o atendimento diário dessas bases;

2) é indispensável exigir de um destino internacional diário das companhias aéreas, pois a população catarinense espera tais conexões e o impacto econômico de uma rota internacional é desproporcional em comparação às rotas nacionais. Todas as companhias aéreas possuem demanda suficiente para colocar um destino internacional (Córdoba/ARG, Rosário/ARG, Santiago de Chile/CHL, Montevideo/URU), tanto de Florianópolis como de Navegantes; e

3) exigir o aumento do número de decolagens diárias de Santa Catarina é o que vai viabilizar novas rotas que, segundo estudo, já estão próximas da serem colocadas pelas companhias aéreas (ex: Chapecó – Brasília, Chapecó – Maringá, Florianópolis – Belo Horizonte, Florianópolis – Salvador, Florianópolis – Recife, Florianópolis – Santos Dumont, Navegantes-Brasília, Navegantes-Recife, etc).

Por conseguinte, a proposta ora sugerida apresenta-se conforme abaixo:

Desconto	# de bases em SC	Internacional diário	Média diária de decolagens em SC
29%	4	1	≥ 25
45%	5	1	≥ 32
60%	6	2	≥ 38

Portanto, desenhando a política dessa forma, garantir-se-á: a) a competitividade nacional na concorrência fiscal, com uma combinação das políticas públicas exitosas implementadas em outros Estados; b) a isonomia no benefício entre companhias aéreas e aeroportos, sem nenhuma perda da arrecadação de ICMS; c) o incentivo factível para as companhias aumentarem a malha aérea do Estado (estima-se que um voo gera R\$ 6 milhões por ano); d) a geração de emprego e renda aos setores fomentadores de turismo; e e) a maior conectividade regional e internacional à população.



À luz das razões supraexpostas, solicito aos meus Pares o acolhimento da presente proposição acessória ao PL em referência.

Sala das Comissões,

Deputado Ivan Naatz



ANEXO 1

Anexo 1

Tabela 3: Comparativo de Incentivos sobre ICMS da QAV – Fonte: legislações de respectivos Estados (Flóripa Airport, 08.2018)

Estado	Decreto	Vigência	Data Limite	Condição	Aeronave	Interior	Doméstico	Internacional	Pesos	Alíquota
BA	17.794	01/08/2007		Hub internacional	-		Acréscimo	Acréscimo		7%
BA	17.696	10/09/2007		Tabela progressiva	-	de 4 a 10 municípios				de 12% a 7%
CE	32.447	12/12/2007	01/04/2008	Hub internacional	-		50 partidas diárias	5 voos por dias semanais		0%
DF	38.131	15/06/2008		Tabela progressiva	-		25 a 55 voos diários	24 a 28 frequências semanais	Até 3,1 = 1, Até 10 = 1,5, Até 20 = 2	De 8,34% a 41,67% de desconto sobre a alíquota vigente
ES	10.568	18/10/2008		Adianta pelo menos uma das quatro condições	-	1- Qar voos doméstico diário em município capitaneado	2- 3 voos por dias em 2 rotas diferentes ou 3- para destino novo	4- Qar um voos internacional semanal		De 25% para 12%, com uma condição 7% para duas condições
MA	30.680	18/03/2005		Tabela progressiva	-	3 cidades				de 17% a 7%
MG	46.500	26/05/2004		Vos Interior	-	10 cidades pelo menos 1x semana				desconto de 75%
PE	15.729	28/03/2006		Artigo 28 - Qar Regional Internacional		3 voos semanais REC Interior ou REC Nordeste + 55% Consumo QAV	15 voos mensais adicionais para Recife	1 voos semanal + 40% consumo QAV DU 2 voos semanais internacionais se não operar para o Interior		Redução para 48% do valor
PE	15.729	28/03/2006		Artigo 34 - Máximo de 20 cidades desse Recife / aumento de 40% do consumo /						Redução para 28% do valor
PI	16.163	31/08/2005		Tabela progressiva até 120 assentos		4 cidades				de 0,35% até 5%
RO	20.205	07/10/2005		Acréscimo à taxa de ICMS 83,11/100 - 98	-	escala em 2 cidades				Até 4%
SC	Instituição	28/02/2009		?		?	?	?	?	De 12% para 7%
RS	50.581	26/09/2003	30/09/2005	Vos Interior	até 120 assentos	voos Interior				De 50% de desconto, limitado a 1,25M (1700 + 400K) voos para cada rota adicional
SP	7 Anexo e em 05/02/2005	01/04/2005	-	450 novas partidas por semana em 20 voos regulares	-	6 cidades sem serviço				De 25% para 12%
TO	3.499	28/02/2009		Manutenção de voos já existentes		3% de 2 municípios	5% de Interurbano			De 14% para 7% até 3%