



**DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO**

**NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES**

**TEXTO COM REDAÇÃO FINAL**

*Versão para registro histórico*

*Não passível de alteração*

<b>COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE</b>			
EVENTO: Audiência Pública	REUNIÃO Nº: 2301/13	DATA: 18/12/2013	
LOCAL: Plenário 13 das Comissões	INÍCIO: 15h04min	TÉRMINO: 17h10min	PÁGINAS: 47

**DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO**

MARCELO PACHECO DOS GUARANYS - Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.  
EDUARDO SANOVICZ - Presidente da Associação Brasileira de Empresas Aéreas — ABEAR.

**SUMÁRIO**

Discussão sobre os preços de passagens aéreas.

**OBSERVAÇÕES**

Houve exibição de imagens.



---

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Sob a proteção de Deus e em nome do povo brasileiro, declaro abertos os trabalhos desta reunião de audiência pública, destinada a debater a construção de uma saída viável para o uso de transportes aéreos pelo consumidor, com preços de passagem justos, objeto do Requerimento nº 545, de 2013, desta Comissão, de autoria do Deputado Hugo Motta.

Convido para tomar assento à mesa os Srs. Marcelo Pacheco dos Guarany, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC, e Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira de Empresas Aéreas — ABEAR.

Agradeço, em nome de todos os membros, a presença dos senhores, que prontamente receberam e aceitaram o convite para comparecer e prestar os esclarecimentos necessários nesta reunião.

Esclarecimentos sobre o funcionamento da reunião. Antes de iniciar as exposições, quero fazer os seguintes esclarecimentos, de acordo com o Regimento Interno desta Casa: o tempo reservado para cada convidado é de 20 minutos, prorrogáveis, não podendo ser aparteado; cada Deputado inscrito para interpelações poderá fazê-lo por 3 minutos; o convidado terá igual tempo para responder, facultada a réplica e a tréplica no mesmo prazo.

Quero apenas esclarecer aos nossos convidados que estamos encerrando os trabalhos hoje aqui, na Câmara dos Deputados, e também dizer que muitos Parlamentares viajaram, outros estão viajando, como o próprio Deputado Vanderlei Macris, que estava aqui e teve que se retirar por problema de voo.

Lembro ainda que todas as manifestações de V.Sas. estão sendo gravadas e transmitidas pela *TV Câmara*, pela *Rádio Câmara* e por todos os nossos veículos de comunicação, e que as discussões desta reunião servirão de instrumento para darmos continuidade aos nossos trabalhos a partir de fevereiro, quando retornaremos após o recesso.

Feitos esses esclarecimentos, passo a palavra ao Sr. Marcelo Pacheco dos Guarany, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil.

**O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS** - Muito obrigado, Deputado Presidente. Quero agradecer mais uma vez o convite para estarmos aqui e



---

cumprimentar os demais Deputados presentes, todas as senhoras e senhores que nos acompanham.

Eu preparei sobre o tema, Presidente — julgo que seria importante passar rapidamente —, uma pequena apresentação sobre a questão dos preços.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - V.Sa. esteja à vontade.

**O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS** - Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Se precisar estourar o tempo também...

**O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS** - Não, não, acho que não preciso. Na verdade, eu já fiz essa apresentação acho que à ANAC. Tanto eu quanto eventuais representantes já fizemos essa apresentação sobre a questão dos preços algumas vezes aqui nesta Casa, mas é importante a gente repassar e mostrar um pouco o acompanhamento que a gente está fazendo para a Copa do Mundo, que é a grande preocupação que surgiu nos últimos meses.

(Segue-se exibição de imagens.)

Essa apresentação está separada assim: alguns conceitos, alguns dados do setor, acompanhamento de preços para a Copa e medidas para a redução de preços, que entendemos sejam importantes e necessárias.

Esse é um pouco o conceito de como a gente trabalha com transporte aéreo. Quatro pilares regem as nossas atividades. O primeiro pilar, que para a gente é o mais importante, é a segurança. A função principal de um órgão de regulação de aviação civil, em qualquer lugar do mundo, é garantir a segurança das operações, ou seja, garantir que as aeronaves que estamos usando, que a tripulação que está pilotando aquela aeronave e que o aeroporto que estamos utilizando sejam o mais seguros possível.

Obedecemos a regras mundiais. O Brasil é signatário da Convenção de Chicago, que criou a Organização de Aviação Civil Internacional, em 1944, e, por conta disso, nós seguimos os mesmos padrões de segurança mundiais e somos auditados periodicamente por esses padrões de segurança. Todos os nossos padrões estão em altíssimo nível, tanto que o Brasil pertence ao Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional desde a sua criação. Nessa renovação para pertencer ao Conselho — são 33 países de 190 que participam das reuniões da



OACI —, são escolhidos os países que têm maior representação e maior importância na aviação. E o Brasil sempre fez parte do Grupo 1 da OACI, ou seja, do grupo dos países mais importantes.

Acabamos de ter uma nova eleição para manutenção dos locais do Conselho, e nós tivemos a inédita votação do primeiro lugar, ou seja, tivemos o maior número de apoio de votos de todos os países. Dos 172 países votantes, tivemos os votos de 160 países, o que demonstra a respeitabilidade da nossa aviação civil e do nosso órgão de regulação da aviação civil.

Segundo pilar: eficiência operacional. Em um transporte aéreo, em um transporte regular, é importante que se tenha regularidade e pontualidade, ou seja, que voos possam não ser cancelados e atrasados a torto e a direito. O setor de transporte aéreo é um setor que tem suas peculiaridades, não é trem, em que eu saio, em uma determinada hora, de uma estação e paro em outra estação com tranquilidade e previsibilidade. O tráfego aéreo tem suas nuances diferenciadas, tem condições meteorológicas que impedem a execução do voo com a mesma velocidade.

Eu estava voltando do Rio, segunda-feira agora, num voo muito turbulento justamente por causa das condições meteorológicas que acabou atrasando 15 minutos pelos desvios que teve que fazer, pela forma de se aproximar do aeroporto. Então, alguns atrasos são decorrentes das próprias características do setor. Mas isso não pode ser, em momento algum, uma constância, como não é no País.

Dois outros pilares regulatórios, dados pela Lei da ANAC, como eu vou mostrar em seguida, são a liberdade tarifária e a liberdade de oferta.

Liberdade de oferta. A Lei da ANAC trata basicamente da estruturação da ANAC, das suas competências e da sua institucionalização como órgão, mas ela traz também dois princípios regulatórios, que foram firmados em 2005 e que já estavam sendo implementados antes disso. Primeiro, a liberdade de oferta.

Antes de 2005, havia um controle de que uma empresa aérea podia entrar na linha de outra empresa aérea para não atrapalhar demais, para não gerar uma concorrência excessiva, e, a partir de 2005, foi sedimentado que qualquer empresa aérea poderia prestar serviço entre qualquer par de cidades, desde que aquele aeroporto em que ela fosse prestar o serviço tivesse capacidade para receber mais



---

voos e desde que ela operasse em condições de segurança adequadas àquele aeroporto. Então, por exemplo, um A380 não pode pousar na pista do Santos Dumont, que tem uma pista extremamente curta, e, se eu tenho uma aeronave muito grande, ela precisa de muita pista, e ali não vai ter uma operação segura. Mas, com essas exceções, espaço físico e condições de segurança, os voos são livres para serem ofertados ao País inteiro.

O segundo princípio é a liberdade tarifária, também sedimentada pela Lei da ANAC, que diz que, para as empresas, prevalece no País o regime de liberdade tarifária. O seu § 1º dispõe que, *“no regime de liberdade tarifária, as concessionárias e permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido”* — é isso que é feito —, e o § 3º dispõe sobre os mecanismos de fiscalização e publicidade dessas tarifas que são reguladas pela ANAC.

A discussão sobre o termo “prevalecerá” sempre surge, porque se diz que, se existe o “prevalecerá”, então, têm situações em que isso poderia ser uma exceção. E, na verdade, o § 2º que está vetado no texto dispunha exatamente sobre quais as situações que o “prevalecerá” não valeria, que, em determinadas ocasiões, o órgão regulador poderia fixar preços máximos ou mínimos para garantir que houvesse uma efetiva prestação de serviço. Esse parágrafo foi vetado e, por ter sido vetado, fica apenas o texto inicial, que é o regime de liberdade tarifária.

Algumas informações importantes para os fatores determinantes dos preços das passagens que nós pagamos. Várias coisas interferem nisso, desde a formação de custo das empresas — imagino que o Sanovicz vai explicar um pouquinho ou pode explicar isso com mais clareza do que eu —, mas taxa de câmbio, taxa de juros e preço do barril de petróleo têm uma influência muito grande na formação de preços do setor. O setor tem muitos custos dolarizados, pois se faz *leasing* de aeronave, tem os custos de manutenção, que são pagos em dólar, e tem o custo do combustível, que tem um peso muito grande sobre a composição dos custos do transporte aéreo. Mais à frente, tenho um gráfico específico sobre isso.

Além disso, a capacidade de infraestrutura, sempre tem uma infraestrutura que é muito congestionada e que tem custos operacionais maiores. Distância entre aeroportos, quanto mais distante, tende a ser maior o custo. Altas e baixas



temporadas, ou seja, são muito importantes para o preço da passagem aérea a oferta e a demanda, quando se tem uma oferta maior, os preços tendem a ser mais baixos, quando se tem uma demanda maior, os preços são mais baixos inicialmente e, depois, os preços tendem a aumentar. Isso varia muito de acordo com o dia da semana, o horário do voo, a antecedência na aquisição dos bilhetes e a promoção que vai haver. O setor aéreo é um setor que tem muita diferenciação de produto. Isso não é só no Brasil, mas, no mundo inteiro.

Consegue-se comprar passagens extremamente baratas, dependendo da situação, e ter passagens extremamente caras, dependendo da situação. Situações clássicas: preços baratos quando se compra com antecedência, com a ida e a volta mais espaçadas e em horários de menor pico. Então, essas passagens tendem a ser mais baratas. Passagens mais caras: ida e volta muito próxima; comprar muito em cima da hora para dias de muita demanda. E por quê? Porque as passagens mais baratas vão acabando. Então, as últimas passagens tendem a ser mais caras.

Alguns dados do setor. A última informação é serviço de bordo e conforto da aeronave. Tem empresas que oferecem um serviço melhor, que têm serviço de bordo e têm uma distância maior entre as cadeiras. Então, essas empresas acabam tendo um preço um pouco mais alto. E empresas que oferecem menos conforto acabam tendo preços mais baratos. De novo — isso também no mundo inteiro —, há empresas que atuam na Europa que têm preços extremamente baixos e que nem têm lugar marcado. Isso é um desconforto para o passageiro, mas ele encontra passagens muito baratas.

Essa liberdade tarifária aliada à liberdade de oferta provocou uma expansão muito grande, nos últimos 10 anos, no transporte aéreo no País. O primeiro *slide* mostra a evolução dos preços e, de 2002 a 2012, o quanto caíram os preços. A linha azul mostra a tarifa média que era paga. Em 2002, pagavam-se 515 reais, enquanto que, em 2012, pagavam-se 294 reais de tarifa média. A ANAC coleta todas as informações de passagens aéreas vendidas por todas as empresas em todos os destinos no País. Essa é uma média desses preços comercializados.

A linha de cima, linha vermelha, mostra quanto se paga por quilômetro, que também teve uma queda grande. Eram 0,85 centavos em 2002, e passou para 0,37



centavos de real, em 2012, uma queda de 56% no quilômetro voado, ou seja, quanto se pagou para voar 1 quilômetro nesses últimos 10 anos.

Esse gráfico, apesar de ser um pouquinho complicado, ajuda-nos a ver como é essa distribuição das tarifas. Como eu disse, algumas tarifas são vendidas mais baratas e outras tarifas são vendidas mais caras. Cada faixa abaixo é uma faixa de tarifa. A primeira — está ruim para ver — vai de zero a 100 reais, e a última são passagens de mais de 1.500 reais. Então, quanto mais perto a barriga do gráfico estiver da linha vertical mais passagens baratas são vendidas e quanto mais para o final mais passagens caras são vendidas.

Então, a gente vê nesse gráfico uma concentração muito grande dessas barriguinhas nas primeiras faixas. O que isso representa? Em 2002, a gente tinha zero por cento dos assentos vendidos por menos de 100 reais, ou seja, não tinha tarifas vendidas por menos de 100 reais no Brasil. Em 2012, foram 13%, ou seja, 13% das tarifas aéreas foram vendidas por menos de 100 reais. Em 2002, foram 23% das passagens vendidas por menos de 300 reais. Já em 2012, foram 65%. Isso demonstra que a gente tem uma quantidade muito maior de passagens sendo vendidas a preços mais baixos, que atingem exatamente o nosso grande objetivo como política pública, que é o de os consumidores passarem a ter acesso ao transporte aéreo, ou seja, que esse transporte passe a ser um transporte público e não um transporte de elite, como era há 10, 15 anos.

Essa é uma comparação do primeiro semestre de cada ano, só para a gente ver como esse preço tem baixado. A gente teve um leve aumento nesse último ano. Quando comparamos essas informações ano a ano, vemos, desde 2005, uma queda forte das tarifas aéreas. Houve um pico em 2008, logo depois do acidente da TAM, um efeito muito grande de concentração de voos, mas, a partir daí, o preço das passagens voltou a cair fortemente, e, de 2012 para 2013, o preço médio das passagens passou de 290 reais para 302 reais, um ligeiro aumento nessa série de redução de tarifas.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Da mesma forma — este é o gráfico que eu tinha mostrado antes —, distribuição dos acentos comercializados por intervalos. É cada vez maior a quantidade de passagens sendo vendidas nas faixas mais baixas.



Esta é mais uma informação sobre as tarifas para a gente entender quanto varia a tarifa a cada semestre. Cada número embaixo representa um semestre. Todas as barrinhas azuis que estão abaixo da linha referem-se a uma redução de preços. Todas as barras azuis acima da linha foi um aumento de preços. Como eu disse, houve aumento de preços em 2008, mas, a partir daí, sempre redução de preços. Temos um ligeiro aumento de preços agora no final de 2013.

O efeito disso, ou seja, da redução constante dos preços desde 2002, foi um aumento muito grande do número de passageiros no transporte aéreo. Então, esse número aumentou três vezes. Em 2002, de 33 milhões de passageiros transportados em voos domésticos, passamos para 92 milhões de passageiros transportados em 2012; em voos internacionais, de 3,6 milhões, para 9 milhões de passageiros transportados, um crescimento médio de 12% ao ano e, aproximadamente, 180%, o que dá quase três vezes o número de passageiros.

Apesar desse aumento — este gráfico para a gente é muito importante —, a gente entende que ainda há muito espaço para crescer. Este gráfico apresenta o seguinte: a coluna vermelha é a população do País, e a coluna azul, a da direita, de cada ano, é o número de passageiros embarcados e desembarcados no aeroporto. É uma informação um pouco diferente do gráfico anterior que eu mostrei, mas dá mais ou menos o mesmo significado. Esse número triplicou. Quanto mais essa barra azul se aproxima da barra vermelha, significa que eu estou contemplando uma parcela maior da população que está passando a voar. Seria perfeito se uma pessoa voasse só uma vez por ano, mas, na verdade, as pessoas se movimentam muito — a gente acaba voando mais de uma vez. Mas é um índice que mostra a utilização do transporte aéreo pela população. A gente passou dessa relação de 30%, em 2002, para quase 100%, em 2012. Ou seja, a população está tendo mais acesso ao transporte aéreo.

Apesar disso, a gente ainda tem muito para crescer. A informação é insuficiente, mas a Austrália, exemplo que eu sempre dou, tem 20 milhões de habitantes e transporta 100 milhões de passageiros por ano. Nós temos 200 milhões de habitantes e transportamos 200 milhões de passageiros/ano. Se usássemos a mesma razão, transportaríamos 1 bilhão de passageiros. Então ainda temos muito



espaço para crescer, mesmo com as nossas condições macroeconômicas diferentes das dos países desenvolvidos.

Este é um gráfico da Secretaria de Aviação Civil — SAC que mostra a tendência de aumento do número de passageiros no País. Em 2043, a projeção é que nos aproximemos dos 800 milhões de passageiros. Estamos com cerca de 200 milhões de passageiros embarcados e desembarcados neste ano e esperamos quadruplicar até 2043.

Este gráfico mostra um pouco o aproveitamento das empresas aéreas, como os voos estão cada vez mais cheios. Esta é uma tendência também que a gente observa no mundo: as empresas reduzindo custos e mais gente utilizando aeronaves. Era normal, 10 anos atrás, a gente viajar sempre numa aeronave mais vazia e muito raro ter aeronaves mais cheias. Hoje em dia, a taxa de ocupação está em 72%. Se a gente compara com a de 2002, que era cerca de 56%, vê como tem aumentado a ocupação da aeronave. Isso traduz para a gente desconforto, mais gente entrando no avião, mais gente sentada na cadeira ao lado da nossa, mas, por outro lado, mais gente usando o transporte aéreo e gerando preços mais baixos.

Este gráfico nos mostra a relação de qualidade, ou seja, demonstra ano a ano como tem caído o número de atrasos e de cancelamentos. A primeira informação são os cancelamentos, de 17% em 2002 a 8% em 2012, e os atrasos, de 13% em 2002 para 10,22% em 2012. Também temos tido uma queda, apesar do pico ali no meio de 2007, 2008, ou seja, na época da grande confusão após os acidentes, quando ocorreu um desordenamento da malha aérea maior, uma situação pior com a deterioração dos serviços, mas, a partir daí, os nossos indicadores de qualidade têm melhorado bastante.

Informações sobre o acompanhamento de preços da Copa. Como eu disse, a gente tem informação de todos os voos comercializados, todos os dias, por todas as empresas, em todas as cidades no País, mas coletamos essas informações depois que ocorre o transporte. Então, estamos recebendo este mês as informações referentes a novembro, a outubro, a meses anteriores.

Para a Copa do Mundo, a gente mudou isso. A gente já está acompanhando quanto está sendo comercializado para o período de junho a julho. Então, já vamos receber a informação agora, coletando dados de todas as empresas, auditando



---

todos os números de todas as passagens que serão vendidas ou estão sendo vendidas para esse período. É justamente para já se ter uma informação, se a taxa de ocupação está muito alta, se está muito baixa, se há locais que vão ter problemas, como falta de voos, eventualmente de falta de estrutura, ou se a empresa aérea precisa disponibilizar mais voos para uma determinada cidade e qual preço está sendo praticado.

Nós vamos receber essas informações. As empresas já estão nos mandando informações — já nos mandaram informações da primeira quinzena de dezembro, de tudo que foi comercializado. Agora, estamos processando para fazer a divulgação disso no começo de janeiro.

Há cerca de um mês e meio, 2 meses, a gente se deparou com uma informação, salvo engano da *Folha de S.Paulo*, que uma passagem entre Rio e São Paulo custava 2.500 reais. Aquilo nos assustou. Como uma passagem, ponte aérea, para daqui a um ano, daqui a 8 meses, pode custar 2.500 reais? Fomos verificar o que estava acontecendo e descobrimos que havia sim uma passagem sendo vendida por 2.500 reais; em tese, é uma liberdade tarifária, pode ser vendida, mas não faz sentido, está muito longe da data do voo para isso acontecer.

Fomos, então, nos entender com a empresa, saber o que estava ocorrendo, verificar se estava tendo algum problema de custo diferenciado, se era uma conduta errada o que ela estava fazendo, para, neste caso, a gente comunicar ao CADE ou ao Sistema Nacional de Defesa do Consumidor.

O que verificamos do que foi veiculado naquele período? Começamos a coletar todas as informações de voos para verificar se realmente havia algum problema. Então, recolhemos resultados preliminares de comercialização naquela semana de voos entre Rio e São Paulo, São Paulo e Rio, São Paulo e Belo Horizonte, Brasília e Natal em dias de jogos, em dias de jogos importantes, e nos dias da abertura e do encerramento da Copa do Mundo.

Ou seja, daquela preocupação que foi levantada, nós verificamos, que só havíamos vendido, na verdade, cem passagens aéreas. Do conjunto de voos que estão sendo comercializados para este momento só tinham sido vendidas de fato cem passagens aéreas. Ou seja, é um número extremamente insignificante para toda comercialização.



De fato, as pessoas ainda não estavam comprando as passagens, não estavam procurando as passagens, como eu já havia dito aqui. As pessoas ainda não sabiam para onde iriam voar ou se iriam voar. Ainda estão recebendo as informações dos bilhetes que foram comprados, se conseguiram, de fato, comprar o bilhete para ver um determinado jogo. E ainda precisam saber que jogos vão acontecer naquelas cidades. Só fomos saber disso depois do sorteio realizado no dia 6 de dezembro. Então, a partir dali, é que a gente entende que vai começar uma movimentação maior de compra de passagens aéreas e de oferta dessas passagens pelas empresas.

Do que a gente apurou, a tarifa média dos 102 bilhetes vendidos tinha sido de 461 reais nesses dias. Ou seja, 72% das passagens aéreas foram vendidas a menos de 400 reais e apenas 1% tinha sido vendida a mais de 1.500 reais. Ou seja, 1% de 102, uma passagem de fato tinha sido vendida a mais de 1.500 reais.

Cada coluna dessa, comprida, é um dia de jogo, e a gente pode verificar em cada uma dessas barrinhas, e que vocês podem ver aqui, o que está sendo comercializado de voos para essas cidades.

Vamos pegar um aeroporto mais relevante, o de Confins, quanto para cada dia de jogo — e esta barra comprida corresponde a um dia de jogo — está sendo comercializado nos voos próximos a essas datas e o que já está vendido. O máximo que eu tenho vendido para Confins, talvez para um dia depois do último jogo, é menos de 5% dos assentos disponíveis dos voos para aquela cidade. Ou seja, o máximo de assentos vendidos para os jogos da Copa pelo que estamos percebendo das análises que nós já recebemos é de 5% dos assentos. Faltam muitas passagens ainda para serem vendidas. Falta ainda muita oferta de voo. As empresas ainda estão submetendo planilhas à ANAC, isto é, estão pedindo autorização para novos voos que elas deverão prestar nesse período.

Aqui estão levantamentos para todos os aeroportos. São vários gráficos muito parecidos, mas que dão sempre a dimensão de cada caso.

Este aqui é o gráfico de um dia um pouco mais movimentado em Fortaleza — deve ser o dia do jogo do Brasil. No dia seguinte da volta, nós já temos quase 20% de assentos vendidos. Ainda assim, há uma grande quantidade de assentos para serem vendidos e ainda estamos recebendo informações.



Para todas as cidades nós fizemos o mesmo levantamento — é só para mostrar. O que a ANAC vai fazer durante esse período? Nós vamos acompanhar as informações. A Presidenta Dilma determinou a criação de uma comissão de monitoramento dos preços e qualidade dos serviços ofertados para a Copa do Mundo, não só passagens aéreas, mas setor hoteleiro, mobilidade urbana, alimentação, para verificar se o turista vai ser bem recebido, se vai achar preços acessíveis. Nós estamos fomentando essa comissão com informações.

Então, ao fazer esse monitoramento, nós vamos passar para aquela comissão as informações que temos, os preços que estão sendo praticados, o que estamos percebendo da taxa de ocupação desses voos, se há necessidade de conversarmos com as empresas para disponibilizar novos voos, ajustar planejamentos... Vamos acompanhar quinzenalmente para fomentar todos com informações para a Copa do Mundo.

Algumas medidas que entendemos importantes para redução de preços, para uma contínua redução de preços — e a gente já percebeu uma redução grande —, porque sempre é importante fazer uma redução de custos, ter mais concorrência e permitir que as empresas busquem preços mais baratos para continuar privilegiando uma parcela maior da nossa população com transporte aéreo.

Este aqui é um gráfico de composição dos custos das empresas. Como está bem pequeno para mostrar no eslaide, vou decifrá-lo. Cada linha dessas é um componente de custo. O componente mais alto é o combustível de aviação. Ele representava, em 2009, 30% do custo da empresa aérea; hoje, representa 37% do custo da empresa aérea, para a gente ter uma noção de quanto o custo do combustível impactou no custo da empresa e, obviamente, acaba impactando no preço. São informações importantes para a gente continuar monitorando.

Nós fazemos levantamentos do custo de combustível em diversos aeroportos e em outras cidades do mundo para fazer uma comparação desse preço. Por exemplo, o Aeroporto de Assunção tem um preço mais alto do que a gente paga hoje; o de Orlando, 3,11 o valor do querosene de aviação — QAV, enquanto a gente está pagando no Aeroporto de Brasília 3,36, ou no Aeroporto de Guarulhos, para voos domésticos, 4,34.



---

O Ministro Moreira Franco já havia dito isto aqui na Câmara, e foi a última vez que estive com ele, justamente da preocupação que a gente tem com a diferenciação do custo do combustível utilizado no transporte doméstico e no transporte internacional. No transporte internacional não se cobra ICMS. Ou seja, o combustível tende a ser muito mais barato, e é o que de fato a gente vê. Em Guarulhos — ali embaixo, onde está esta setinha de menos 28% —, o combustível para o transporte internacional é 28% mais barato do que o combustível para o transporte doméstico, fortemente causado pela diferença do ICMS.

Aqui uma informação sobre capital estrangeiro, como a gente tem acompanhado isso tudo pelo mundo. Alguns países já aumentaram bastante a participação do capital estrangeiro, que hoje não é permitido por conta do Código Brasileiro da Aeronáutica, que limita a 20% do capital votante. Chile, Colômbia e Austrália, para voos domésticos, já liberaram o capital estrangeiro. A União Europeia toda já passou para 49%. Alguns países — Índia, Rússia e Peru — já passaram para 49%, e outros, como Canadá, Estados Unidos e México, ainda detêm uma restrição maior para o capital estrangeiro, de 25%, e o Brasil, 20% só de capital estrangeiro.

Aumentar as possibilidades de acesso a mercados de capital permite maior possibilidade de financiamento, entrada de novas empresas e oferta de mais serviços. Isto é simplesmente uma análise técnica da Agência sobre a importância de se ter maiores possibilidades de financiamento. Trazemos essas informações também.

Por fim, há algumas medidas que entendemos importantes para a redução dos preços. Eu estou aqui representando o Ministro Moreira Franco, e a redução do ICMS também é uma medida que ele tem trazido, ou seja, reduzir ICMS para todos os Estados. Obviamente, zerar essa cobrança seria o ideal. A redução para, pelo menos, uma tarifa máxima de 12% já reduziria bastante o custo operacional das empresas aéreas. A nossa análise é de cerca de 5%. Não sei se o Sr. Sanovicz corrobora com a informação, mas nós percebemos que Brasília, ao fazer uma grande redução da alíquota do ICMS, recebeu uma grande demanda de voos para cá justamente por ter baixado o custo do combustível. Isto é bom até para a operação das empresas. Elas podem voar menos carregadas de combustíveis dos Estados onde ele é mais barato.



Outras medidas para aumento da concorrência são: o aumento de participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas, principalmente para voos domésticos e os acordos de céus abertos. A Agência já tem celebrado diversos acordos de céus abertos com vários países, e ainda temos um aqui para ser aprovado no Congresso dos Estados Unidos e da Europa. Acordo de céus abertos não é permitir que empresas estrangeiras voem livremente no Brasil; é permitir que as empresas que transportam passageiros entre o Brasil e o seu país de origem possam ter uma maior liberdade de frequências, possam ofertar quantos voos precisarem entre esses dois países, gerando maior oferta de voos e uma redução de preços. Nós já firmamos esse acordo com o Chile e com o Peru.

Os Estados Unidos, que já tem um aumento muito grande de frequência, permitiram que tivéssemos aumentos de voos nas cidades classicamente servidas e novos voos em outras cidades. Hoje temos voos para os Estados Unidos de várias cidades do Nordeste e do Norte. A mesma coisa para a Europa, com a qual, através de Portugal, já temos um acordo mais amplo. Mesmo assim estamos brigando por um acordo ainda maior com a União Europeia. A TAP tem voos, se não me engano, para nove cidades no País. Isto é aumento de qualidade de serviços para o passageiro, que não precisa se deslocar para Guarulhos, ou Galeão, para pegar um voo internacional.

Por fim, aumento de capacidade dos aeroportos, e a gente também tem trabalhado nisso. No que compete à ANAC, através das concessões dos aeroportos, acreditamos que, a partir de abril ou maio do ano que vem, teremos um novo patamar na prestação de serviços nos aeroportos. As inaugurações dos novos terminais já concedidos vão trazer uma grande capacidade para o setor aéreo no País; e, nas outras frentes de investimento, estão os investimentos que a INFRAERO tem feito para expandir a capacidade dos demais aeroportos não concedidos.

Senhores, muito obrigado e estou à disposição para quaisquer questionamentos e dúvidas.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Concedo a palavra ao Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira de Empresas Aéreas — ABEAR. V.Sa. dispõe de até 20 minutos.



---

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** - Boa tarde a todos! Boa tarde, Presidente Edinho Bez, Presidente Guarany!

Eu vou procurar ficar rigorosamente dentro do meu tempo e, rapidamente, vou compartilhar com vocês alguns dados.

(Segue-se exibição de *imagens*.)

Nós vivíamos uma realidade, uma situação, um cenário da aviação brasileira, até o ano de 2002, o ano da desregulamentação tarifária. Antes de 2002, o cenário estava bastante marcado, primeiro, pela impossibilidade da disputa. Não havia disputa entre as empresas. Tudo era regulamentado e predefinido pelos órgãos de Governo, quais sejam: preços regulados, o que acabava colocando as tarifas em um patamar bastante elevado, como apresentou aqui o Marcelo. À medida que as empresas tinham esse preço igual, ou seja, pegar ponte aérea na segunda-feira de manhã, terça-feira à tarde ou quinta-feira cedo era o mesmo preço, isso acabava fazendo com que elas procurassem oferecer algum tipo de serviço que diferenciasse a opção do consumidor. Então, quando alguém entrava, por exemplo, num salão de uma ponte-aérea tinha lá um jornal, um cafezinho, uma série de mimos para aquele consumidor escolher a empresa A ou B.

Em 2002, quando isso se alterou, nós passamos uma década em outro cenário. Foi a década apresentada aqui pelo Presidente da ANAC. Com a liberdade tarifária encontrando um cenário econômico de profunda alteração no País — processo de inclusão social, aumento de emprego, aumento de renda —, a aviação, que transportava, em 2002, 30 milhões de passageiros, fechou 2012 com 100 milhões de passageiros. Isso fez com que as empresas liberadas para disputar, liberadas para definir voos e liberadas para definir preços acabassem, no ambiente altamente competitivo desse setor, ofertando a seus consumidores uma queda no preço ou nos valores reais. Hoje, aproximadamente, paga-se um pouco mais da metade do que se pagava para voar há 10 anos, como tarifa média. São os números que o Presidente acaba de colocar aqui.

Onde as coisas começaram a se complicar? Elas começaram a se complicar em meados de 2012, quando começamos a perceber números de balanço bastante ruins das empresas, principalmente por conta da explosão de preços. Aí a gente começa a ter uma agenda mais chata e mais difícil de enfrentar.



Com a Constituinte de 88 e com toda a revisão da estrutura tarifária e tributária no País, a aviação, naquele momento, que servia a um pequeno segmento da população, é tributada em todas as alíquotas mais altas em praticamente todos os impostos possíveis. O raciocínio do legislador, naquele período, em se tratando de um segmento de elite, é que ele que pague os preços máximos das alíquotas. Não vou entrar aqui na discussão se estava certo ou errado. Isso pertence à história. O fato é que o cenário, 14 anos após a Constituinte de 88, que vem se colocando nesses últimos anos faz com que amplos segmentos da sociedade, amplos setores da sociedade brasileira, tenham acesso ao modal aéreo.

Para fazer um número bem resumido, ao se triplicar o número de consumidores, seria algo racionalmente compreensível que se divida por três a alíquota que incide sobre o setor. Isso acaba não acontecendo até porque não é uma conta tão simples. Mas o fato é que nós não tivemos um único centavo, um único ponto percentual de diminuição em nenhum imposto. Moral da história: a hora que alguns custos, notadamente o do combustível de aviação, explodem no País — Marcelo mostrou há pouco um eslaide demonstrando isso —, nós começamos a enfrentar desafios bastante sérios e, a partir de 2012, começamos a endereçar não apenas ao Governo Federal, mas a todos os Estados, uma agenda para enfrentar um cenário que permita seguir a trajetória de diminuição de custos das passagens aéreas e seguir a trajetória de ampliação do acesso da população ao modal aéreo. Que agenda é esta? Agenda de enfrentamento das tarifas de ICMS, dos custos para voar, das questões ligadas à infraestrutura e da precificação do combustível de aviação. Este cenário, o mesmo quadro que o Presidente mostrou há pouco, é o grande motivo de orgulho do conjunto de profissionais que trabalha com aviação.

Esses 100 milhões de passageiros construíram, no País, o terceiro maior mercado doméstico do planeta em uma década. E é na defesa da manutenção do volume de brasileiros que têm acesso ao modal aéreo e do processo de queda de tarifas a que a gente assistiu, na última década, que é preciso — e é importantíssimo estarmos aqui na Câmara dos Deputados — debater agora o enfrentamento dessa agenda um pouco mais complicada.

E qual é esta agenda? É o que eu mostro aqui. Esta linha azul que sobe 82% representa quanto subiu o IPCA, um dos índices que corrigem a inflação, em 10



anos. Vejam que, acima do IPCA, nós temos dois custos. Temos, basicamente, o custo de tarifa e o custo de combustível. O combustível subiu quase 30 pontos acima da inflação e as tarifas que a gente paga para voar subiram 14 pontos. Abaixo da inflação, estão custos do tipo: arrendamento, manutenção e as tarifas. E este aqui é o custo total.

Isto aqui é para demonstrar o seguinte: o setor cumpriu um conjunto importante de tarefas, de "lição de casa", entre aspas, ao longo da última década. Hoje, as empresas são administradas 21 pontos abaixo do que cresceu a inflação neste País. O preço médio das tarifas está aqui embaixo. O que significa isso? Significa que isso aqui só não cai mais porque esses custos aqui não caem mais.

Portanto, é uma agenda meio chata de enfrentar, porque não se trata mais de trabalhar no sentido de eliminar gordura, no sentido de discutir, por exemplo, como ampliar o voo para o destino A ou para o destino B, mas de se trata de enfrentar o seguinte: essa agenda colocada aqui detalha um pouco a avaliação de cenário que a SAC e a ANAC produziram.

Nós assumimos em fevereiro e entregamos à Sra. Presidenta da República um conjunto de metas da aviação para o ano de 2020 dizendo o seguinte: que nós temos capacidade técnica de investimento, de gestão e de condução da aviação civil brasileira para dobrar o número de passageiros, dobrar o número de aeroportos, de rotas e de aviões voando, neste País, para gerar quase 700 mil novos postos de trabalho, somando-os ao atual 1,2 milhão de postos de trabalho hoje vinculados direta e indiretamente à aviação.

O que é necessário para isso? Um conjunto de investimentos privados. Estamos nos comprometendo a investir pouco mais de 30 bilhões de reais nos próximos 8 anos — investimentos em aeronaves, treinamento, capacitação, mão de obra, etc. E há um conjunto de investimentos públicos que têm que ser feitos.

O que é este investimento público na prática? É um investimento necessário para criar, no Brasil, as mesmas condições de operação que se tem no mercado internacional. Primeira delas: que o custo do querosene de aviação — a gasolina do avião chama-se querosene de aviação, QAV — seja semelhante ao do mercado internacional.



Para falar em português claro, a média no mundo é que o querosene de aviação custe 33% do custo da passagem que cada uma das senhoras e cada um dos senhores paga para voar. No Brasil, ele hoje está em 40% e chegou a ter picos de 43% ao longo deste ano. Por que essa diferença? Por duas razões: primeiro pela fórmula de precificação utilizada pela PETROBRAS, a mesma desde os anos 80 a 90, quando o Brasil importava quase 90% do QAV que consumia. Hoje, o Brasil produz aqui quase 90% do QAV que consome, e essa fórmula não mudou. Segunda razão: os nossos Estados cobram ICMS sobre o querosene de aviação. Em nenhum lugar deste planeta cobra-se tributo regional sobre querosene de aviação.

Então, muitas vezes, um consumidor, qualquer um dos senhores ou das senhoras aqui, pega um avião em Guarulhos e vai para Fortaleza — não sei se tem alguém do Ceará aqui — e pega um avião em Guarulhos e vai para Buenos Aires. E fica muito bravo porque a passagem para Fortaleza, de vez em quando, custa mais caro do que a passagem para Buenos Aires. Por quê? Porque o avião que está decolando para Buenos Aires não paga ICMS nem paga PIS/COFINS. E o avião para Fortaleza, em São Paulo, paga 28% mais caro, de saída, para decolar. Isso se reflete, diretamente, no preço da passagem.

Portanto, esse é um tema fundamental. Quando alguém quer comparar o custo de uma viagem aqui e fora, precisa entrar nesse debate difícil de enfrentar sobre o modelo tributário criado sobre a aviação nacional, repito, criado lá no fim dos anos 80. Não se sustenta, do ponto de vista gerencial, do ponto de vista técnico e do ponto de vista econômico, que ele se mantenha ainda hoje.

Segundo, também é preciso — é fundamental e é possível — nós construirmos um modelo de tributação sobre aviação semelhante ao modelo praticado no mercado internacional. É o caso do PIS/COFINS, que não existe no mercado internacional, ou do ICMS, que eu comentava agora há pouco.

Sobre o preço, vou dar um exemplo divertido a vocês. A fórmula de precificação do QAV tem vários itens: o transporte, a produção, o refino, etc. Lá pelas tantas, como antigamente o querosene vinha de navio do exterior, havia uma taxa que era o Adicional de Renovação da Frota da Marinha Mercante, 1,5% sobre o preço.



Ora, para quem conhece o Estado de São Paulo, Guarulhos é o aeroporto de maior movimentação no País. A informação não é minha. A Diretora da PETROBRAS, na Refinaria Vale do Paraíba — REVAP, que fica a mais ou menos 80 quilômetros de Guarulhos, declarou, recentemente, ao jornal *Valor Econômico* que um dos orgulhos de sua equipe técnica era que 100% do QAV consumido em Guarulhos eram produzidos na REVAP.

Não me consta que alguém viaje de São José dos Campos para Guarulhos de navio. E nós pagamos 1,5% de custo por Adicional de Renovação de Frota da Marinha Mercante. Esse é o nosso custo de QAV. Por que isso? Porque nos anos 80 esse preço foi calculado assim e continua até hoje. Esse é um tema ainda em aberto.

Terceiro, a questão da infraestrutura. Quando a gente discute infraestrutura, não está aqui apenas discutindo a necessidade de ampliação dos aeroportos. Essa necessidade foi muito bem compreendida pelo Governo Federal, e as medidas implementadas são corretas — cinco aeroportos já foram concessionados, as obras estão caminhando, quem chega a Brasília vê um aeroporto que está sendo praticamente triplicado, etc., etc.

Nós tivemos discussões sobre as concessões. Tínhamos algumas propostas diferentes, mas o fato é que isso também pertence à história. As obras estão andando. No que depender de nós, seguiremos sempre demandando velocidade e aceleração desse processo. Mas para nós a infraestrutura também significa custo. E eu, já tentando concluir, explico isso a vocês.

Alguns aqui, um pouco mais clássicos, com cabelos mais brancos, lembram-se do antigo Electra — lembram-se desse avião? O Electra era um avião que durante muito tempo fez a ponte aérea São Paulo-Rio. Você pegava o Electra em Congonhas, São Paulo, e, mais ou menos 50 minutos depois, descia no Rio de Janeiro. Hoje esse voo é de jato, e, mais ou menos 50 minutos depois, desce no Rio de Janeiro.

Quero dizer aos senhores que a gente tem capacidade técnica para fazer esse trecho em trinta e poucos minutos. Por que demora 45 minutos? Porque há uma série de limitações por conta da infraestrutura. Não adianta o avião acelerar



para sair de São Paulo. Quando chegar a Angra, o controle diz: *“Para aí, dá uma voltinha em cima da ilha para poder descer!”*. Está certo?

Então, a demanda da infraestrutura está vinculada ao seguinte: cada minuto a mais que a gente passa voando corresponde a um volume de gasto de combustível a mais, e isso acaba refletindo no preço. E o que é pior: quem faz, por exemplo, esse trecho duas vezes por semana, Deputado Edinho, perdeu 10 minutos. Mas o que são 10 minutos no meu dia? Quem fizer isso duas vezes por semana, quarenta e poucas semanas por ano, no fim do ano, perdeu 56 horas de sua capacidade produtiva. Isso tem um custo para o País absurdamente alto. E isso serve para qualquer outro ponto ou par de pontos que vocês possam ligar.

Por fim, nós temos toda uma discussão sobre regulamentação. E aqui eu quero dar um testemunho. Eu tenho tido a chance, nesses últimos 2 anos, de tomar contato com a capacidade, a competência e a seriedade profissional do conjunto da equipe da ANAC.

Encerrando o ano, aqui, Presidente Marcelo, quero dar esse testemunho. Nós temos tido debates muitas vezes acalorados. Eu já cheguei a ter debates de meia hora, 40 minutos, 50 minutos com técnicos da ANAC, e não houve jeito de se chegar a um acordo. Isso não quer dizer que não gostemos menos de cada um deles, quer dizer que temos profundo respeito profissional por eles e entendemos o seu trabalho.

Continuamos tendo uma agenda que em parte é marcada por divergências. Entendemos que os companheiros, os colegas são movidos por um conjunto de agendas e programas e têm que cumprir-las; enfim, eles colocam seus pontos de vista.

Nós entendemos que essa agenda está aberta. Há uma série de itens e temas ligados à regulamentação de mercado que, a nosso juízo, impacta e gera custos para a operação brasileira que poderia ser eliminada, diminuída, zerada, caso adotássemos alguns parâmetros internacionais. Mas entendemos que esse é um processo de construção e que, em um ambiente de debates democráticos, é possível de ser enfrentada e equacionada.

Presidente Edinho Bez, eu creio que, considerando a apresentação do Presidente da ANAC bastante elucidativa e detalhada, qualquer outro tema que eu



---

apresentar pode acabar por ser redundante, e mais vale a pena abrirmos para o debate o questionamento dos Srs. Parlamentares.

Eu agradeço a oportunidade de voltar a esta Casa e a esta Comissão e fico à disposição para o que mais vier.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Agradeço ao Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas.

Tenho um pedido, aqui, do Deputado Edio Lopes para falar primeiro, se o autor, Deputado Hugo Motta, concordar. (Pausa.)

Com a palavra o Deputado Edio Lopes.

**O SR. DEPUTADO EDIO LOPES** - Agradeço ao autor a bondade, com sua devida vênia.

Sr. Presidente, sem nenhum tom de ironia, confesso a V.Exa. que, se eu tivesse chegado de outro país a esta Comissão e assistido à exposição dos dois expositores, eu ousaria propor um prêmio de excelência à ANAC e às nossas empresas aéreas. Todavia, como sou brasileiro, e aqui vivo e participo desse processo, a minha leitura é rigorosamente ao contrário do que aqui foi exposto.

Primeiro, eu pergunto à ANAC se a Amazônia — ou a Região Norte — está sob sua jurisdição, porque o que ali acontece, Sr. Presidente, é absurdamente diferente dos números e dos índices que aqui foram expostos.

Quando a ANAC exalta aqui a liberdade de oferta, eu, como cidadão roraimense, quero dizer, devido a essa liberdade de oferta que a ANAC exalta aqui, quais as consequências que levaram ao meu Estado.

O meu Estado, há alguns anos, tinha uma empresa regional de nome Meta, que, com seus aviões Bandeirante, ousou pôr uma linha no trecho Boa Vista-Manaus, com os seguintes horários: às 7 horas da manhã saía de Boa Vista, e voltava à tarde para Boa Vista, o que para nós, roraimenses, era excelente, porque íamos a Manaus, resolvíamos nossos expedientes e voltávamos. A TAM colocou um voo no mesmo horário, com um preço pela metade do valor da empresa regional, e os denunciamos isso à ANAC. Nós denunciamos isso à ANAC! Exatamente, Sr. Presidente, uma semana depois que a empresa regional quebrou, ou saiu, ou se deu por vencida da sua ousadia, a TAM retirou seu voo também.



---

Então essa é a propalada, a exaltada, liberdade de oferta? A ANAC não é diferente da ANEEL. A ANAC é, sim, Sr. Presidente, muito mais uma representante de interesses do setor, a exemplo da ANEEL e da ANATEL, do que uma representante dos interesses do Estado brasileiro e do cidadão.

Eu vou mais longe. A liberdade tarifária. Eu vi aqui números extraordinários: não sei quantos milhões a menos de cem mil. E aí eu volto à minha querida Amazônia. Eu estou aqui, Sr. Presidente, com alguns *prints* — e eu tenho mais de uma centena deles no meu gabinete — de preços exigidos pelas empresas TAM e Gol nos trechos Brasília-Boa Vista e Boa Vista-Brasília. Eu tenho aqui, por exemplo, uma passagem, um *print*, onde o cidadão que se aventurasse a fazer aquela viagem naquela data pagaria a bagatela de 8 mil e 469 reais — Brasília-Boa Vista. No mesmo dia a TAM oferecia uma viagem São Paulo-Tóquio, ida e volta, por 18 reais mais barato do que eu pagaria daqui a Boa Vista. E não me venha com a história da diferença do ICMS, mesmo porque o ICMS incide sobre uma parcela do valor do bilhete. Aqui se falou em 33%.

E eu pergunto: a liberdade tarifária, que deveria ser uma bandeira da liberdade de mercado, qual é a consequência que nós estamos vivendo disso hoje? Porque eu não aceito o argumento, Sr. Presidente, de que eu fico zangado por pagar mais caro de São Paulo a Fortaleza do que de São Paulo a Buenos Aires, porque paga-se PIS e paga-se ICMS. Primeiro, essa questão do ICMS é uma questão muito controversa, porque há uma judicialização *ad aeternum* sobre essa questão. Quando as empresas dizem que estão recolhendo ICMS, não é verdade, pelo menos no meu Estado; pelo menos no meu Estado a questão do ICMS é pendente de uma decisão judicial no que se refere à tarifa.

Então, Sr. Presidente, nós precisamos muito mais... Talvez aqui seja o nascedouro de um grande debate nacional para nós vermos essa questão. Porque o que nós estamos vendo — e aí eu vou falar como cidadão — é que ninguém aguenta mais o monopólio da TAM e da Gol. Ninguém aguenta mais!

Recentemente, Sr. Presidente, eu tive de sair do meu gabinete num dia de sessão para ir ao aeroporto despachar minha bagagem, porque a Gol se recusou a fazê-lo através de um servidor do meu gabinete, prontamente identificado como servidor da Câmara dos Deputados.



Então, a Gol e a TAM disputam entre si qual das duas é mais injusta e mais desrespeitosa com o usuário, pelo menos no trecho que nós voamos — Boa Vista/Brasília —, porque, quando eu vejo aqui os números: combustível significava 30% no passado, e hoje significa 37% do valor da tarifa, e, ao mesmo tempo, o mesmo informante me diz que, naquele período de 30% do custo relativo combustível/tarifa/passagem era de 56% a ocupação da aeronave, e hoje é de 78%, então esse número está absolutamente diluído como alta vantagem para a empresa aérea.

Nós precisamos — e aqui eu vejo a ausência dos Presidentes da TAM e da Gol — criar aqui uma CPI de verdade para investigar, porque aí eu quero ver os Presidentes da TAM e da Gol não virem aqui e sentarem o traseiro nessa cadeira e explicar o que esta Casa tem a exigir, principalmente, dessas duas empresas.

Sr. Presidente — desculpe-me por em estar me alongando, mas esse assunto está engasgado na garganta de 200 milhões de brasileiros, e eu aqui creio que estou representando a grande maioria, com exceção das empresas aéreas e da ANAC —, eu vejo com preocupação o anúncio recente da Presidente Dilma de que o Estado brasileiro vai subsidiar a ocupação de lugares em voos regionais. Isso é a grande expectativa, é o grande sonho da Amazônia, devido a grandes distâncias e à necessidade. Lá não se voa de avião por luxo ou por turismo, lá se voa por necessidade. Uma viagem, em que às vezes se gastam 2 horas de avião, gastar-se-ia uma semana ou oxalá 15 dias de barco quando os rios estão secos.

Mas aí eu pergunto: de que empresa regional nós estamos falando, se todas as regionais que começaram a botar as asinhas de fora a Gol, a TAM e, por último, a Azul, foram lá e abocanharam? E abocanharam justamente com processo criminoso de concorrência desleal, porque a ANAC não tem tempo para verificar essas coisas — nas distâncias da Amazônia, sobretudo, Sr. Presidente.

Então, a questão aérea no Brasil é desrespeitosa, criminosa. Não é só com o cidadão, é com o Estado brasileiro, também. Nós não aguentamos mais esse processo da forma como está. E, apesar de cobrarem tarifas absurdas e estarem com ocupações de assentos muito acima da média internacional, eu só vejo falar que as empresas estão quebrando. Alguma coisa não fecha nessa discussão, Sr. Presidente.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Passo a palavra ao autor do requerimento, Deputado Hugo Motta. V.Exa. está com a palavra.

**O SR. DEPUTADO HUGO MOTTA** - Quero primeiramente dar boa tarde ao Sr. Presidente e aos companheiros da Comissão!

Quero agradecer, em atendimento ao requerimento de nossa autoria, ao Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas, Sr. Eduardo Sanovicz; e ao Presidente da ANAC, Sr. Marcelo Pacheco, que aqui representa o Sr. Ministro Moreira Franco.

Antes de iniciar as minhas perguntas, Dr. Marcelo, passarei a V.Sa. cópia de um projeto de lei, apresentado por nós, que prevê a possibilidade de outorga de autorização para prestação temporária de serviços de transporte aéreo doméstico por empresa estrangeira, para que a gente tenha, principalmente em períodos sazonais e em épocas como a que o Brasil irá viver no ano que vem e no das Olimpíadas, a possibilidade do aumento da concorrência para podermos estar diminuindo essas disparidades que acontecem no transporte aéreo. Então, passarei às suas mãos, para que a ANAC esteja ciente desse projeto de lei que altera o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Os questionamentos. Ouvi atentamente as explanações dos senhores, e a primeira pergunta — eu acho que pode ser respondida por ambos, e aí a justificativa e a resposta os senhores saberão dar —, diante dessas explanações, é a seguinte: que está aumentando muito no Brasil o transporte aéreo de passageiros. Antigamente, o transporte era restrito à elite; e hoje, graças a Deus e graças ao aumento da concentração de renda no País, possibilitou-se e se possibilita agora a brasileiros que nunca haviam usado o transporte aéreo de poderem usá-lo — e acredito que isso é muito bom. E obviamente isso, é claro, tem que culminar com a diminuição do valor da passagem. Quando se aumenta o volume de pessoas que estão usando o serviço, teoricamente os preços têm que ser menores, porque, na verdade, as empresas ganharão no volume de pessoas que estão passando a usar. Mas, mesmo que esse aumento tenha sido tão grande, principalmente nos últimos 10 anos, como mostrou o Sr. Eduardo Sanovicz, esses preços ainda não estão muito altos, mesmo diante desse aumento de volume considerável que aconteceu pelo setor? Essa é a primeira questão.



A política de regulação de preços. Pude ver a explanação do Dr. Marcelo, mas, de uma maneira sintética, quais são os pilares que norteiam os preços, a política de regulação de preços pela ANAC e as empresas aéreas? Quais são os pilares? É a questão dos tributos, do combustível, do custo com pessoal? O que a ANAC leva em consideração para ter um preço médio para o custo da passagem no Brasil? Esse é um questionamento.

Outro questionamento: como a ANAC acompanha? É através de um sistema, é através de técnicos, é através de um balanço — o senhor falou há pouco que as empresas passam quinzenalmente, ou de 30 em 30 dias, não sei —? Eu quero saber, detalhadamente, como a ANAC acompanha.

Segunda pergunta: já houve alguma penalidade para alguma empresa que não tenha cumprido essa política de regulação de preços? Caso tenha havido essa penalidade, qual foi? Esse é o questionamento.

Terceira pergunta: nós, aqui na Câmara dos Deputados, Deputado Carlos Brandão e Deputado Ricardo Izar, votamos uma medida provisória, enviada para cá pelo Governo Federal, que tratava única e exclusivamente da parte da aviação civil no País, desde incentivos a aeroportos até transporte aéreo. Foi muito anunciada pelo Governo Federal uma medida, que considero muito louvável, Presidente Edinho, de incentivo principalmente ao desenvolvimento da aviação regional, onde ainda não há. Então, vários incentivos foram anunciados pelo Governo, como, por exemplo, em alguns aeroportos, a dispensa de taxa de pouso — taxa de decolagem, se não me engano — e isenção de combustíveis. Por que os consumidores não veem esses incentivos chegarem na forma de passagens mais acessíveis? Se o Governo deu incentivo, e a passagem não baixou o preço, tem alguma coisa errada! Então, esse incentivo não valeu. Esse é um ponto que o senhor poderá responder.

Ouvi numa explanação que em 2002 não havia passagem a menos de 100 reais no Brasil. Hoje, existem passagens a menos de 100 reais, eu concordo, mas são aquelas promoções feitas no domingo à noite, que começam às 7 da noite e terminam à meia-noite. O cara tem que, às vezes, comprá-la de madrugada, se não me engano, deixando de dormir. E isso não dura mais do que 10 minutos. Se você atrasar no clique do computador, vem o outro cara e compra na sua frente, e você perdeu. Aí, realmente tem essas passagens mais baratas.



Uma coisa que a gente não entende — e aqui eu não queria falar em causa própria, mas é a realidade com a qual convivemos, porque andamos muito, e a população tem nos cobrado... Assim, Presidente Edinho, como temos tido aqui uma cobrança grande em relação à parte da telefonia móvel nesta Casa, porque o serviço não funciona e os problemas existem, o grande desafio agora é o das passagens aéreas. Por quê? Porque a população está usando mais transporte aéreo, e, na medida em que usa mais o serviço, passa a cobrar dos seus representantes, que somos nós, que estamos na ponta, algumas providências sobre os problemas que existem no setor, sobre a qualidade do serviço.

Uma coisa que a gente não entende é que, se você, por exemplo, quiser comprar, hoje, uma passagem para João Pessoa, na Paraíba — que é o Estado que represento nesta Casa —, e, por algum motivo, algum problema, não puder ir hoje, mas amanhã, essa passagem comprada em cima da hora — digamos assim — terá custo muito alto, muitas vezes ultrapassando uma vez, duas vezes, três vezes o valor original da passagem. Tudo bem que quando se compra 30 dias, 60 dias, 90 dias, 120 dias antes, há desconto. Agora, de um dia para o outro, o que justifica isso, muitas vezes? O consumidor não sabe se a aeronave está cheia, ou não. Nós não sabemos. Nós não sabemos, na verdade, mais uma vez, sobre essa política de regulação. Então, seria bom que isso ficasse um pouco claro, para que saibamos levar para o nosso eleitor, para a nossa população, quando formos cobrados, o que na verdade regula esses preços; para, na hora em que formos questionados, dizermos que funciona dessa forma tal, para que a gente tenha uma resposta a dar. Agora, não dá para ficarmos vendo o serviço e os abusos acontecerem e não discutirmos.

Então, eu gostaria de fazer basicamente esses quatro questionamentos e, mais uma vez, agradecer a presença dos convidados — vou passar ao Presidente da ANAC cópia do Projeto de Lei nº 6.860, de 2003, apresentado por nós; agradecer, uma vez, Presidente, a V.Exa. pela oportunidade de estar aqui cumprindo com a obrigação desta Comissão que é a de fiscalizar e acompanhar as ações e, acima de tudo, o crescimento, o desenvolvimento do País, de certa forma.

O trabalho desta Comissão é não só no âmbito do acompanhamento de verbas públicas, mas de serviços essenciais à população. Ela vem cumprindo com o



---

seu dever, e nós devemos a V.Exa. esse brilhante trabalho durante todo esse ano de 2013. Aproveito para parabenizá-lo e agradecer pela atenção a nós sempre dada.

**O SR. DEPUTADO EDIO LOPES** - Sr. Presidente...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Eu agradeço o Deputado Hugo Motta por sua manifestação, e a Comissão também o agradece pela atuação exemplar nesta Comissão, sempre trazendo novidades e trocando ideias não somente aqui, mas na sala da Comissão, em reuniões diversas, e na Subcomissão que V.Exa. preside junto a outros companheiros, sobre Nordeste.

Antes de passar a palavra ao Deputado Edio Lopes, quero dizer que as empresas aéreas, em contato com a Comissão, enviaram o Sr. Eduardo Sanovicz, que é Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas e neste momento fala em nome das empresas. Não significa que nós vamos concordar com ele, e só para lembrar que aqui ele fala em nome das empresas aéreas brasileiras.

Tem a palavra o Deputado Edio Lopes.

**O SR. DEPUTADO EDIO LOPES** - Sr. Presidente, só um complemento que me passou aqui. O Desembargador Robério Nunes dos Anjos, do Tribunal de Justiça de Roraima, há exatos 3 anos, no dia 30 de dezembro, para ser mais preciso, teve a infelicidade de ter um irmão que veio a óbito em Salvador. Ele, que quis chegar a Salvador no mesmo dia, pagou a bagatela de 14.612 reais por uma passagem Boa Vista-Salvador, no dia 30 de dezembro, há 3 anos. Estou dando aqui o nome da pessoa, estou dando o nome da empresa: Gol, e estou dando a data.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Tem a palavra o Deputado Carlos Brandão.

**O SR. DEPUTADO CARLOS BRANDÃO** - Sr. Presidente, senhores palestrantes, Sras. e Srs. Deputados, o que tenho a comentar aqui é muito pouco, porque essa questão de audiência pública sobre preço de passagem aérea já foi muito debatido aqui na Câmara e, na realidade, a gente não vê solução. Então, já foram citados vários exemplos: passagem aérea da mesma companhia para o exterior com preço bem mais barato; se compra com antecedência, fica mais barato, e se compra de véspera, fica caro. Então, é uma situação para a qual a gente não chega a uma conclusão. Como disse o Hugo, eu consultei ainda agora uma



---

passagem para eu viajar hoje, e ela custa mil reais; para amanhã, já está a 2.600 reais. Então, isso não tem sentido!

Mas eu acho, Presidente, que a gente tinha que encontrar um caminho para isso. E uma das soluções, eu acho, é a abertura do mercado. Se, por exemplo, eu vou comprar uma passagem amanhã por 2.600 reais, tendo mais três ou quatro companhias concorrentes — porque a gente não encontra mais nenhum voo para amanhã —, poderia com certeza estar a um preço menor. Se nós não tivermos concorrentes, vão ficar a Gol, a TAM e a Azul, cada uma no seu espaço, e fica um cartelzinho. Fica um cartel nesta linha: preço baixo com antecedência e, de véspera, preço alto.

Eu acho que, no mínimo, a gente tinha que ter um preço médio. Por exemplo: o preço médio seria mil reais; se você comprasse com antecedência, compraria por 600 reais; se comprasse em cima da hora, pagaria, no máximo, mil reais, de acordo com o trecho. Mas o que não pode é ficar sem limite. Uma passagem de 600 reais vai a 2.800 reais, vai a 3 mil ou a 4 mil reais! É um negócio que não tem parâmetro.

Outra questão são as aviações regionais. Por exemplo: para o sujeito ir de Maceió a São Luís, tem que vir a Brasília. Então, reclama-se de preço de passagem, mas o sujeito tem que fazer uma ponte aérea em Brasília porque nós não temos essa aviação regional, principalmente ali no Nordeste, para ligar as capitais nordestinas. E não digo nem capitais, mas grandes cidades, como Campina Grande, enfim.

Então, eu acho que o nosso problema, Presidente, só vamos resolver quando tivermos uma abertura de mercado para ter uma concorrência mais forte, para poder ter preço, porque, enquanto houver poucas companhias para o Brasil inteiro, cada uma vai ditar a sua norma. E o que nós temos que fazer? Ou a gente compra mais caro ou não viaja.

Era isso, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Muito bem, Deputado Carlos Brandão.

Passo a palavra ao Deputado Ricardo Izar. Estou contente, satisfeito com a presença de V.Exa.



---

**O SR. DEPUTADO RICARDO IZAR** - Eu é que agradeço. Nem sou da Comissão, Presidente,....

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Mais uma razão para festejar e dar boas-vindas a V.Exa.

**O SR. DEPUTADO RICARDO IZAR** - ... mas este é um tema que afeta todo mundo aqui.

Eu queria começar só trazendo umas questões básicas de que tenho dúvida. Assento: distância entre os assentos. Eu sei que vocês estão falando de preço de passagem, mas a distância entre os assentos das companhias é regulamentada de alguma forma? Disseram-me que deveria haver 28 centímetros, no mínimo. Eu acho que não tem nenhuma empresa que cumpre isso aí. Eu tenho até foto que tirei no celular e depois vou mostrar ao Presidente da ANAC: algumas têm um palmo. Isto aqui não tem 28 centímetros. O que a ANAC faz para fiscalizar? Existe uma fiscalização? Existe algum tipo de multa para essa infração?

O Código de Defesa do Consumidor é claro quando diz que, na compra da passagem, se você tiver que trocar, deve ser feito o cancelamento e a devolução do dinheiro e não ser cobrada a taxa de remarcação. A taxa de remarcação é ilegal. Não é ilegal a taxa de remarcação? Segundo o Código de Defesa do Consumidor, você tem direito à devolução do dinheiro de um produto. Daí você compra um novo, que seria uma nova passagem. Você não teria que pagar a taxa de remarcação. Quando você liga para as companhias aéreas, elas dizem: “*Olhe, o senhor tem que pagar uma taxa de remarcação*”. Se você pedir o cancelamento e comprar uma nova, a companhia abre mão da taxa de remarcação. Então, eles estão cometendo um ilícito aí, pelo Código de Defesa do Consumidor. Existe alguma fiscalização sobre isso?

Outra questão são os atrasos. Eu ia a Presidente Prudente esses dias, onde tinha um compromisso às 6 horas da tarde. O avião sairia às 5 horas, eu estaria chegando a tempo. Mas o avião atrasou 3 horas. Eu desci do avião e falei: “*Não preciso mais ir. Vou atrasar*”.

Quando acontece o atraso por incompetência de quem opera o aeroporto ou por causa da própria companhia aérea e o consumidor vai pedir de volta a passagem, ele não a recebe integralmente; ele recebe 40% do valor. Mas a falha



não foi do consumidor. O consumidor pagou, estava lá no horário, e quem não cumpriu o horário foi a companhia aérea, o aeroporto, a administração, não sei.

Como a gente faz para mudar isso? A gente pode fazer isso através de projeto de lei ou isso tem que ser normativo direto da ANAC? Nós temos aqui vários Deputados querendo melhorar as condições para o consumidor e, se isso puder ser feito por projeto de lei, eu tenho certeza de que fazemos alguma coisa aqui a 4 mãos, a 5 mãos, para tentar fazer as mudanças necessárias, mas precisamos de uma direção de vocês da ANAC.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Antes de lhe passar a palavra, Presidente Marcelo, gostaria que V.Sa. entendesse a angústia aqui dos Deputados. Quando vejo o Deputado Edio Lopes bravo, é porque, primeiro, nós sentimos o problema na pele, porque viajamos constantemente; segundo, nós somos cobrados pela população. Quantos de nós já ficamos 2 ou 3 horas parados no aeroporto, por problemas que muitas vezes não são da companhia, problemas de tempo! Mas as pessoas têm a oportunidade de dialogarem conosco. E então vêm, naturalmente, inúmeras reclamações, inconformismos, etc.

E essa questão do preço das passagens realmente não entendemos, até porque — eu comentava outro dia e hoje também, aqui, com alguns colegas e pessoas — se alguém quiser, 1 ano antes, planejar uma viagem, ele mesmo ou com a família, enfim, numa excursão, ele não sabe quanto custará a passagem. Um orçamento preciso fica inviável, porque o preço varia muito. Outro dia, minha filha viajou de Florianópolis a Brasília, se eu não me engano, por 80 reais ou 120 reais, porque ela ficou a noite pesquisando promoções. Muitas pessoas ficam atrás disso, não conseguem e perdem tempo. E, se conseguem, é quase como uma loteria, porque há muita concorrência, também. Eu não sei se isso é válido, se vale a pena manter isso. Se nós tivéssemos um preço mais justo e definíssemos o valor — quem comprasse 30 dias antes teria 10% de desconto, ou 30%, mas que fosse fixo. Hoje, muitas pessoas, principalmente os jovens, ficam na Internet, tentando encontrar uma passagem promocional — e bastante promocional.

Então, o questionamento é o seguinte: eu poderia ficar satisfeito, porque consegui por 80 reais. Mas quantos conseguem por 80 reais? E o tempo, a incerteza? Por que se faz seguro? Seguro de vida, seguro de carro ou seguro de



casa? Porque seguro dá tranquilidade, e tranquilidade também vale dinheiro. Então, seria bom se a gente levasse essas coisas em consideração.

Se a ANAC pudesse, junto com as empresas aéreas — e aqui também, aproveitando a presença do Eduardo —, ver se não valeria a pena, pensando na população, nos seus clientes, tratarmos disso um pouco mais uniformemente, e que a pessoa pudesse... Você vai a uma loja comprar um produto e vê ali o desconto. E se houvesse isso, ou sei lá, se acabássemos com o desconto e procurássemos uma média, de modo que todo mundo saberia, antecipadamente, quanto estará pagando? Claro, eu não sou experto no assunto, apenas falo aqui pela minha intuição, baseado na experiência e nas reclamações que nós temos recebido da população de modo geral.

Mas, antes de passar a palavra ao nosso Presidente da ANAC, quero registrar aqui, com prazer, a presença do amigo Castilho, Prefeito do Município de Sangão, da minha Região Sul, de Santa Catarina; do Rides, Presidente da Câmara Municipal de Sangão, que eu conheço, e o Anderson, Secretário de Obras daquele Município. Sejam bem-vindos. Por favor, as poltronas estão esperando por vocês aqui.

Com a palavra o nosso Presidente, o Sr. Marcelo Pacheco dos Guarany, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC, para responder às indagações de nossos Deputados.

**O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS** - Obrigado, Deputado. Quero agradecer por todos os questionamentos. Eu acho que é sempre importante a gente fazer os esclarecimentos que não foram feitos na apresentação e eventuais outros.

Eu tentei anotar todas as perguntas e vou tentar responder todas, talvez não seguindo a mesma ordem de questionamentos, para fazer um encadeamento lógico e não ficar repetindo os questionamentos.

Vou começar com a pergunta do Deputado Hugo. O senhor perguntou se o aumento de passageiros não gerou redução de preços, que já entendemos como suficiente, e fez alguns questionamentos sobre como nós regulamos a tarifa.

No gráfico que eu mostrei, eu estou mostrando como, na avaliação da Agência... Primeiro, um esclarecimento geral: eu sou Presidente da ANAC e o



Ministro pediu também que o representasse. Então, em alguns momentos, eu vou descrever nossas coisas e, em outros momentos, vou descrever as da Secretaria de Aviação Civil — SAC, e farei questão de fazer a diferenciação.

Relembrando o que eu fiz questão de colocar na apresentação, logo no primeiro eslaide, o marco regulatório ao qual nós estamos submetidos, ou seja, nós, enquanto Agência Reguladora, seguimos a lei, devemos seguir o marco regulatório que nos foi dado. O nosso marco regulatório é o Código Brasileiro da Aeronáutica — CBA, no qual está, hoje, exatamente a restrição de capital estrangeiro nas empresas e a restrição de prestação de serviço por empresas estrangeiras no País — há um motivo técnico, mas esse é o motivo que está legalmente colocado —, e a Lei da ANAC, que é a nossa lei de estabelecimento, que cria a liberdade tarifária e a liberdade de oferta. Ambas, então, fixadas por lei e que nós não podemos relativizar. Isso é dado e tem um motivo econômico de ser. Feitos esses esclarecimentos, vou passar, então, às perguntas.

A primeira pergunta é sobre o aumento do número de passageiros. No gráfico que a gente mostra, a nossa avaliação: o que fez o número de passageiros aumentar tanto? Primeiro, o aumento da renda da população. Alguém já tinha colocado, eu acho que V.Exa. mesmo, que a população teve um aumento de renda. E aumento de renda dá maior necessidade de consumo e disponibilidade para o consumo, mas a redução de preço permite que as pessoas consumam mais. Então, eu posso viajar mais vezes, e hoje a gente faz isso. O cidadão comum às vezes viaja no final de semana para um evento, para uma festa de família, coisa que não era normal antes, quando você parcelava a sua passagem. Era um evento, você fazer uma viagem. Obviamente, redução de preço junto ao aumento de renda gerou o aumento do número de passageiros transportados.

Este é um bom aumento: três vezes mais passageiros que há 10 anos é um número muito importante para a gente. E, como servidor público, a gente entende isso como, de fato, o nosso grande objetivo: universalizar o transporte. Mas ainda está muito longe de ser uma situação ideal.

Eu talvez tenha passado rápido e os números ficaram muito pequenos. Países com dimensões parecidas com as nossas têm pelo menos três vezes o número da sua população sendo transportada nos aeroportos. Significa que o



número ideal para a gente seria ter pelo menos 600 milhões de passageiros/ano — não com os aeroportos do jeito que estão, eles precisam se adequar. Esse número passa a ser mais adequado. Aí, sim, a gente tenha, talvez, uma relação mais justa para o que o senhor falou. Eu tenho que ter preços mais baixos para esse número de passageiros.

O nosso mercado ainda é novo. Por quê? A nossa regulação foi restrita durante muito tempo. Esse processo que a gente teve no Brasil, nos últimos 15 anos, os Estados Unidos enfrentaram na década de 50, e a Europa também.

Então, todos esses mercados são maduros, há liberdade de tarifa e liberdade de oferta há muito tempo. A gente não fez nada aqui diferente do que o mundo tem. Os senhores, quando adotaram essa legislação, adotaram exatamente o que havia de mais moderno no mundo, porque fez com que esses países tivessem esse número de passageiros tão grande. A gente, infelizmente, ainda tem que chegar lá. E para se chegar lá, tecnicamente, quando se analisa toda a evolução desses países, esses pilares são importantes. Manter a liberdade tarifária e manter a liberdade de oferta permitem que empresas cresçam, ocupem locais de outras e vão expandindo o transporte aéreo. Essa é a nossa avaliação técnica.

O senhor perguntou como a gente regula tarifa. Nós não regulamos; a tarifa é, de fato, livre. O que nós fazemos é monitoramento. A lei determina que a gente monitore a tarifa. A gente recebe informação de todas as tarifas comercializadas no País inteiro cerca de 1 mês depois de elas serem praticadas, no mês seguinte ao que foram praticadas. Demora um tempo para divulgar justamente porque a gente audita essa tarifa. As empresas aéreas somente nos passando as informações pode ser que nos passem informações que não sejam reais e a gente audita o que foi, de fato, comercializado, para poder fazer a divulgação depois. Então, o grau de confiabilidade dos nossos números é muito bom. É assim que nós acompanhamos.

No art. 6º da Lei da ANAC consta a previsão de que não compete à Agência analisar condutas anticompetitivas. Eu acho que em mais de uma manifestação isso foi colocado. A gente não tem competência para definir o que é preço predatório, o que é preço abusivo, o que é concorrência desleal, o que é uma fusão com capacidade anticompetitiva.



De formação, eu sou economista e advogado, tenho origem do Ministério da Fazenda e trabalhei a minha vida inteira no órgão de defesa da concorrência. Então, entendo os conceitos, mas legalmente não sou competente para isso. A ANAC não pode determinar que o preço tem que ser reduzido, que tem que haver um teto de preço. Eu não tenho liberdade para fazer isso. Anteriormente, o Departamento de Aviação Civil — DAC até o fez. Eu vi numa audiência aqui, em 2005, que o DAC tinha restringido uma promoção de 50 reais da Gol inclusive porque estava achando que era um preço abusivo. Hoje em dia, não se pode mais fazer isso. Na minha avaliação, a medida não foi adequada, porque era uma promoção realmente boa para o consumidor. Hoje, a gente não poderia fazer isso, em hipótese alguma.

O que eu posso fazer? Ciente de qualquer manifestação, de qualquer problema, analiso o problema e posso comunicar ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica — CADE, à autoridade competente ou aos órgãos de defesa do consumidor. Algumas vezes, isso foi trazido e a gente discutiu diversas situações com o CADE, inclusive com Deputados, em casos específicos, nos quais vou entrar quando eu falar no ponto do Deputado Edio Lopes.

Essas são as informações. Por isso, nós não penalizamos quando há uma conduta abusiva. Nós não temos competência para isso. Penalizamos quando a empresa não está fazendo segurança, quando não presta assistência para o passageiro. Emitimos um monte de penalidades, multas e suspensões. A gente já bota empresa aérea no chão por falta de qualidade de serviço, de condições de segurança, mas, nesse caso, não temos competência de fato.

Falando agora pela SAC: o pacote de incentivos regionais ainda não entrou em vigor. Na verdade, ele foi anunciado e algumas medidas estão sendo estudadas — Sanovicz se manifestou sobre isso — como subsídios para as empresas que prestarem transporte regional, ou seja, o Governo subsidiaria uma parte do custo do assento para o transporte entre cidades que não são capitais e entre não capitais e capitais. Isso ainda está em estudo pelo Tesouro, e a Secretaria de Aviação Civil ainda não tem o formato final. Então, isso não foi implementado.

Da mesma forma, a isenção de cobrança de tarifa aeroportuária que seria feita nos aeroportos menores ainda não foi implementada. A Presidenta anunciou a construção e reforma de 270 aeroportos regionais. Isso já está em andamento. Tem-



---

se que fazer os projetos de todos esses aeroportos, mas as licitações já estão ocorrendo, justamente para começarem as construções já no ano que vem. Está bem avançado. Lembro que S.Exa. anunciou isso há 1 ano e, para fazer contratação e execução do projeto, demora algum tempo de maturação, mas os 270 aeroportos foram estudados. A parceria entre a SAC e o Banco do Brasil vai fazer o repasse desses recursos, e a SAC vai supervisionar os investimentos. Nós, como órgão regulador, regularemos toda a condição técnica de operação.

Especificamente sobre a cópia do projeto de lei, eu vou lê-lo e recebê-lo. Acho que, para a gente, qualquer forma de concorrência... A Agência de Aviação Civil tem grande foco em segurança, em mais qualidade de serviço e tem a missão de buscar sempre a concorrência. Tudo que busque maior concorrência e mantenha os padrões de segurança do mercado para nós é bem-vindo.

Só fazendo a ponderação de como é no setor aquaviário, no setor aéreo, não podemos ter empresa estrangeira atuando aqui nem empresa com capital estrangeiro. No transporte aquaviário, você não pode ter empresa estrangeira atuando aqui. A Hamburg Süd, empresa alemã, não pode pegar carga de Pecém e levar para Santos, mas pode se instalar no Brasil, uma empresa 100% brasileira, com capital estrangeiro, seguindo todas as regras da Associação Nacional de Transportes Aquaviários — ANTAQ, as regras que a Marinha solicita, e prestar o serviço aqui dentro. Para isso não há uma restrição. No Brasil, pelo próprio Código Brasileiro de Aeronáutica — CBA, isso também não pode.

Do ponto de vista de segurança, a única coisa que nos preocupa, para qualquer autorização temporária, é garantir que a empresa que venha prestar o serviço aqui obedeça a todas as regras de segurança aqui exigidas. Esse é o nosso valor, que é imutável, e quanto a isso não transigimos. Então, a empresa tem que seguir exatamente os mesmos padrões, e nós temos que ter toda essa garantia. Alguns países têm isso, outros, não. Não é fácil fazer essa diferenciação. Enfim, acho que precisamos conversar.

Vou só terminar a parte da concorrência. O Deputado Carlos Brandão falou sobre preço médio e oferta de voo. O Deputado Ricardo Izar falou sobre regulação de qualidade e o nosso Presidente falou sobre preços justos e médios e desconto regulado.



Tendo deixado claro que nós hoje não temos competência para fazer qualquer alteração da liberdade tarifária, isso é dado por lei, falo agora como economista. Do ponto de vista técnico, toda vez que eu crio um teto para um preço, eu estou também, na verdade, criando um piso. Já colocamos aqui alguns exemplos quanto à diferença de preço das passagens, mas o Sanovicz fala muito melhor sobre que isso do que eu. A empresa aérea precisa de uma determinada rentabilidade para um voo. Ao cobrar 2 mil reais por uma passagem, ela pode cobrar 100 reais por outra, ou seja, passa a haver possibilidade de bilhetes mais baratos justamente porque existe a liberdade de ser cobrado mais caro por determinados bilhetes. Quando eu impeço que esse bilhete mais alto seja cobrado, na verdade eu aumento o primeiro preço.

Então, a nossa grande preocupação do ponto de vista técnico é que a imposição de um teto aumenta o preço menor, e o preço menor é justamente o que possibilita a população a usar o transporte aéreo, mesmo que tenha que acessar o site de madrugada para achar a promoção. Esse preço permite que uma parte da população tenha acesso ao transporte. Mas, se for esta a definição, se for relativizada a liberdade tarifária, isso pode ser aplicável, não há restrição alguma.

Do ponto de vista técnico, entendemos que o efeito não é bom. Presidente, já foi adotado no Brasil exatamente o exemplo dado por V.Exa. Havia o preço médio e davam todas as condições de desconto possíveis: os preços eram quase o dobro do que são hoje.

Então, a partir do momento em que se flexibilizaram todos esses preços é que se permitiu de fato que o preço médio reduzisse. Obviamente que abusos têm que ser apurados e conduzidos. Todos os casos que seriam de abusos que nos foram trazidos foram por nós analisados, verificamos com os órgãos competentes de consumidores e de concorrência e não foram entendidos como abusos.

Quanto à regulação de qualidade, o Deputado Ricardo Izar falou sobre a distância de assento. Então, o que existe hoje de regulamentação de distância de assento? De novo, o foco é segurança. Se houver uma eventualidade com a aeronave e ela precisar ser evacuada, a distância do assento não pode ser um impedimento para a pessoa sair dela. Isso é regulado fortemente. Nenhuma aeronave tem configuração de modo que a pessoa não possa sair dos assentos. O resto é, de



---

fato, qualidade. É assim que o mundo inteiro regula. Ou seja, tem que haver uma distância mínima para que a aeronave não seja tão apertada de forma que sua perna fique presa, mas que a pessoa possa sair.

Qualidade é a diferenciação do produto. Como a ANAC tem trabalhado com isso, já que não se impõe uma distância mínima? Quanto maior a distância entre os assentos, menos assentos haverá no voo. Quanto menos assentos houver no voo, maior é o custo do assento por voo e maior pode ser o preço da passagem.

Nós fizemos um estudo, há 3 anos, que mostrava que 98% da população brasileira estava adequada para a distância de assento média praticada no País. Na verdade, a distância de assento mínimo era adequada para 98% da população brasileira.

Então, isso significa que a partir do momento em que — O Ministro Nelson Jobim tinha pedido isso para nós —, exige-se uma ampliação para além do adequado tecnicamente da distância dos assentos, aumenta-se o preço, o que vai atingir toda a população que já está com a distância de assento adequadamente razoável sob o ponto de vista técnico.

Como resolvemos fazer isso? Na entrada do avião há algo que parece um selo de consumo colocado em geladeira: A, B, C, D, E. Há apresentações nas quais se mostra o nível de conforto. Então, ontem eu tive um voo de nível B. Na finada WebJet, o nível de conforto era E — joelho no queixo. Era bem apertada, apesar de segura. Hoje, quando se vai comprar o bilhete, essa diferenciação tem que estar disponível justamente para que o passageiro, na hora em que for comprar a passagem, não olhe só horário e preço. Ele tem que ter outras informações.

Hoje, a ANAC já determina que outras informações sejam disponibilizadas: distância de assento, histórico de regularidade e pontualidade do voo. O passageiro que quiser clica lá e vê se aquele voo costuma atrasar demais ou não, para poder comparar com o voo de outra empresa. Assim, ele faz a sua opção. Temos que trabalhar, talvez, na comunicação e na educação do passageiro para também ter estas informações: *“Preste atenção!”*; *“Olhe!”*; *“Cobre seus direitos!”*. Disso temos feito uma forte divulgação.

Com relação à taxa de remarcação e à legalidade, Sanovicz tem tido até conversas maiores com o Sistema Nacional Defesa do Consumidor. Mas nós



conversamos com a Secretaria Nacional do Consumidor e há anos temos tido uma excelente relação no desenvolvimento dos nossos regulamentos.

Esse é um ponto que estamos sempre discutindo. Hoje há contratos. Quando se compra uma passagem, já está nela disposta a taxa de remarcação, de reembolso. Sempre brigamos com as empresas para elas melhorarem a informação. Ninguém lê aquilo na hora em que clica. Mas as informações têm que estar disponíveis. Hoje, há algumas empresas que já destacam: *"Remarcação custa tanto; reembolso custa tanto. Se mudar para essa passagem, isso é mais fácil de se fazer"*. Eu, que mesmo nas minhas viagens de lazer estou sempre sujeito a muita alteração, para mim às vezes é um valor. Se eu pagar 100 reais a mais em uma passagem que eu possa receber todo o meu dinheiro de volta, é importante. Às vezes, se eu tenho certeza que vou conseguir voar, eu compro mais barato. Então, esta opção é importante para o consumidor: comprar mais barato, se ele sabe que vai voar naquele horário.

Então, a gente trabalha nisso através do contrato que o passageiro estabelece com a empresa aérea. O que a gente tem tentado é que se melhorem as informações. De novo, essa é uma discussão que está sendo feita com a Secretaria Nacional do Consumidor. Reembolso e remarcação estão na nossa agenda de conversa com eles, para ver se há algo que possamos aprimorar. Aceitamos sugestões.

Sobre o reembolso, em caso de atraso — o exemplo de V.Exa. é bom; depois podemos apurar um pouco melhor o que aconteceu nesse voo —, há determinadas situações: atrasos superiores a 4 horas, cancelamento do voo ou se a pessoa chegou lá com reserva marcada e não houve lugar, o famoso *overbooking*, a pessoa tem direito a viajar em outro voo daquela empresa ou de outra empresa ou receber o dinheiro de volta integralmente, não importa as condições de compra. Isso tem que ser cumprido.

**O SR. DEPUTADO RICARDO IZAR** - A partir das 4 horas.

**O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS** - É, a partir das 4 horas.

**O SR. DEPUTADO RICARDO IZAR** - Três horas, não?

**O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS** - Três horas, não. Esse é o regulamento, baseado no que está disposto no CBA. O marco temporal de 4 horas



---

foi baseado no CBA, junto de todo o Sistema Nacional Defesa do Consumidor. Esses casos têm que ser cobertos.

No Brasil, as empresas reclamam que isso é pago mesmo por problemas meteorológicos, ou seja, se fechou o aeroporto por problemas meteorológicos, as empresas têm que pagar a assistência para os passageiros. Isso é um grande componente de custo para elas, mas a gente cobra de qualquer forma e exige que seja feito.

Nessa época do ano, por exemplo, na semana passada e retrasada, houve situações meteorológicas ruins no País inteiro. Ontem, domingo e segunda eu fui ao Rio e voltei com o avião com turbulência o tempo todo, porque as condições meteorológicas eram ruins. Isso pode gerar fechamento de aeroporto, porque segurança é prioridade. Mas mesmo nos casos em que isso gerar desconforto, atraso de mais de 4 horas ou cancelamento do voo, as empresas aéreas têm que prestar assistência.

O Deputado Edio Lopes colocou a questão do voo... Primeiro, eu tenho que deixar claro, como não poderia deixar de ser em hipótese alguma, que todos nós na ANAC somos servidores públicos em busca do bem público. Como determina a lei, o papel da agência reguladora é o de buscar fazer a regulação para os fins que nós queremos; e nós queremos a segurança, em primeiro lugar, de novo, e a prestação desse serviço público nas melhores condições possíveis. Então, atuamos como um órgão de Estado e estamos entre o Governo, as empresas e os consumidores, buscando sempre o equilíbrio em todas as relações. Esse é o nosso papel.

Em hipótese alguma podemos aceitar a acusação dos representantes de empresas, até porque os multamos muitas vezes. Somos todos servidores públicos trabalhando duramente muitas horas em todos os períodos do ano justamente para garantir as nossas missões institucionais.

Sobre a questão da Amazônia, obviamente a nossa jurisdição é sobre o País inteiro. Eu desconheço essa denúncia de que V.Exa. falou. Em vários momentos conversei com todos os Deputados sobre os casos de preço predatório parecidos com o que V.Exa. colocou, mas até hoje me foram trazidos formalmente dois casos: Cruzeiro do Sul-Rio Branco e São José dos Campos-Rio de Janeiro.



Nesses dois casos, a gente fez a análise prévia para encaminhar para o CADE, depois conversou com o CADE, e os dois casos não eram de preço predatório. Ainda se fossem, não poderíamos fazer nada além de encaminhar para o CADE, porque, de novo, não está nas nossas competências. Este caso Boa Vista/Manaus pela Meta eu realmente desconheço. Então, é importante termos as informações para fazer essa análise. Vou checar se a gente tem alguma informação específica sobre ele lá na Agência, mas eu não tenho essa informação ainda.

Despacho de bagagem; duopólio; concorrência, de novo. Nós entendemos que temos de buscar as melhores condições de concorrência possíveis, é nosso interesse haver uma maior concorrência no setor aéreo. E o que a Agência fez para isso? Em toda a parte de desburocratização dos pedidos das empresas nós temos tentado avançar bastante; quanto mais desburocratizado, menor custo de entrada, maior possibilidade de entrada de empresas aéreas.

Ainda que tenhamos poucas empresas atuando no País, a recessão do capital estrangeiro permite que isso acabe acontecendo criando uma barreira à entrada no setor. Os níveis de concorrência têm aumentado, ainda que isso não seja tão visível. Em 2007, TAM e Gol juntas tinham 90% do mercado; hoje elas têm 70% do mercado, uma queda de 20% desde esse período, ou seja, em 30% hoje competem as outras empresas que continuam crescendo. A fusão entre Azul e TRIP e a fusão entre Gol e WebJet foram por nós analisadas tecnicamente, mas quem faz a análise final também é o CADE, que não se opôs às duas fusões.

Entendemos que todas as medidas de concorrência possíveis são extremamente bem-vindas e temos trabalhado para isso. No que nos compete, a concessão dos aeroportos vai permitir uma expansão de infraestrutura, com o que se tem mais oferta de espaço para as empresas aéreas, maior possibilidade de entrada, maior oferta de voos.

Inicialmente, Viracopos, Guarulhos e Brasília, os três aeroportos que vão começar a operar com muita capacidade em abril e maio, são aeroportos de *hub*, são aeroportos de conexão. Então isso gera um efeito muito bom para o País porque as empresas que atuam lá vão ter mais voos entre todas as regiões.

Faz parte de uma das perguntas: *“Por que alguns voos saem do Norte e passam em Brasília para ir para outra cidade do Norte ou do Nordeste?”* Justamente



---

por haver pouca demanda entre duas cidades, as empresas trazem os passageiros para cá. Poderia haver um voo, mas ia ser muito mais caro. Então, fica mais barato para o passageiro ter esse desconforto de fazer uma conexão. Isso também acontece no mundo inteiro.

E, como informação — eu não estou com todas as regiões —, a gente tem uma apresentação, já feita até aqui na Câmara também, sobre diferença de preços, não só aquele geral, que eu mostrei, da redução dos 35%, mas entre cada região e dentro da região. Então, qual a diferença de preço nos últimos 10 anos, pegando todas essas informações das passagens aéreas?

Entre os voos da Região Norte para a Região Norte, de 2002 para 2011, que é o número que eu tenho mais atualizado aqui — depois eu consigo atualizar melhor —, houve redução de 37% do preço por quilômetro voado. Mas, se eu comparo de fato a tarifa cobrada entre esses voos, eu tenho um aumento de 12% nesse período, entre os voos da Região Norte; se eu pegar os voos das Regiões Norte e Sudeste, eu tenho uma redução no quilômetro voado de 61% e, na tarifa média, de 66%, que foi o quanto reduziu; e, se eu pego o Centro-Oeste e o Norte, eu tenho uma redução de 48% na tarifa voada.

Tenho informações de todas as Regiões, mas dessas Regiões — eu estou sem as informações completas aqui —, a gente percebe uma redução média de todas as tarifas, sim, e, dentro da Região Norte, apesar de o quilômetro voado ter diminuído, a gente tem o aumento da tarifa média cobrada. Essas informações a gente tem disponíveis para passar para o que precisar.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Pergunto aos Deputados se poderíamos ouvir o Eduardo já, até porque ele tem um problema de passagem, de viagem. (Pausa.)

Então, eu passo a palavra ao Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas. Depois, abriremos espaço para as réplicas dos nobres Deputados.

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** - Sou bem objetivo em relação às quatro questões colocadas, primeiro em relação ao questionamento do Deputado Lopes. Com 100 milhões de passageiros, 13 milhões de passageiros, não é um número desprezível, 13 milhões de seres humanos voaram neste País abaixo de 100 reais;



65 milhões de pessoas, de almas, voaram abaixo de 300 reais. Agora nós temos 2 milhões acima de 1.500 reais. Isso é um número muito alto.

Acontece que nós precisamos agora superar um desafio. E eu concordo com o senhor, o senhor tem toda razão: a Amazônia é um desafio, é uma página em aberto. Eu creio que uma coisa, do ponto de vista profissional, político, pessoal, é nós termos divergências. Mas é óbvio que eu tenho um profundo respeito pela Casa e pelo Parlamento. Só a esta Comissão creio que é a terceira vez que eu venho este ano. E quero aqui dar o primeiro passo para o que eu acho que é a construção de um programa que atenda a uma demanda que justamente o senhor está colocando, pois o senhor não está focalizando a sua necessidade. O senhor está focalizando a necessidade dos cidadãos que o senhor representa pelo voto, está certo?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Até porque a minha passagem quem paga é o Governo.

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** - Claro. Portanto, eu queria, Deputado Edinho, colocar ao senhor, na qualidade de Presidente da Comissão, uma proposta, e depois podemos sentar, passadas as festas. É o seguinte: eu creio que seria bastante importante convidar aqueles Deputados e Deputadas que aceitarem o convite para fazerem uma visita organizada às empresas aéreas, para conhecerem por dentro esse sistema, conhecerem uma série de informações, entenderem uma série de coisas, e voltarmos a esse debate. É importante colocar o seguinte: primeiro, o nosso respeito pelo Congresso; e, segundo, a nossa compreensão de que há temas em aberto.

Eu já tive pelo menos três ou quatro relatos sobre a Região Amazônica, e há uma questão pendente. Há problemas que a gente mexe daqui, mexe de lá, vai para cá, vai para lá, resolve uma parte, desresolve a outra. Então, eu não quero de forma alguma negar as questões que o senhor coloca. Creio que, se o tempo nos permitisse, ficaria aqui até às 7 da noite elencando exemplos de como nós pudemos fazer e de como fizemos uma série de programas de trabalho que acabam por integrar a Amazônia ao Brasil. É óbvio, o senhor, vivendo lá, sabe que, se não é o avião, ninguém chega nem sai de lá. E, entre uma série de cidades internamente à Região Amazônica, é a aviação que as está conectando, não apenas no que se refere às pessoas, mas principalmente aos bens, produtos, serviços, órgãos para



transplante. Agora, em havendo ainda essa questão em aberto, eu aqui repito, reconheço esse pleito. Eu acho que vale a pena nós fazermos esse debate de forma mais aprofundada, ordenada e com mais tempo.

Segundo, Marcelo mencionou aqui a questão da concorrência entre as empresas, os números reais. Hoje nós temos pouco menos de 70% em duas e pouco mais de 30% nas outras duas. É uma situação completamente diferente da situação que vivemos 7 ou 8 anos atrás.

Terceiro, a questão da aviação regional eu ia mencionar aqui. Ela foi anunciada. A proposta ainda não foi implementada, não está acontecendo. Nós estamos absolutamente interessados no assunto, porque, dadas as dimensões continentais do Brasil, dadas as condições reais de custo para se voar no Brasil, é fundamental um programa para atendimento àquelas regiões nas quais a demanda isoladamente não sustenta uma prática de preços que hoje, por exemplo, a gente vê à larga acontecendo nos principais eixos de desenvolvimento.

Para dar um dado importante aos Srs. Deputados e à Casa, se a gente for dividir o Brasil em dois, aproximadamente 75% do tráfego aéreo nacional está de Brasília para baixo. Então, isso obviamente se reflete no resultado final do preço. Ora, esta Casa tem um século de história, de debates, de resoluções e de projetos os quais criam soluções às vezes bastante interessantes e inovadoras para tratar desigualmente os desiguais e achar soluções que permitam que a Federação como um todo se beneficie dos avanços da tecnologia e da sociedade. Portanto, repito, não negando o que o senhor disse, mas, procurando andar daqui para a frente, eu creio que há um cenário que a gente pode traçar.

Segundo é a questão colocada pelo Deputado Motta. O preço caiu, creio que isso está comprovado aqui. Agora, vejam, os preços caíram pela metade, em média, e o tráfego triplicou. Não seria lícito fazer aqui uma pergunta: por que o preço não caiu por três? Onde é que ele parou de cair? Ele parou de cair, e este ano subiu 4,16% em média, segundo dados da ANAC. Quando a gente completa a ocupação de todas as gorduras ou dos espaços abertos, completa os programas de redução de custos, e dezenas deles foram implementados, e agora esbarra num tema... E aí, Deputado Lopes, eu peço a sua compreensão, é fundamental falar sobre ICMS e sobre uma série de outras taxas. Eles fazem parte do nosso custo. Eu gosto tanto



---

quanto o senhor, ninguém gosta de pagar certas coisas, mas o fato é que eles estão aí.

Um exemplo importante de como isso pode ser alterado é o exemplo aqui deste Estado, o Distrito Federal. O Distrito Federal cobrava 25% de ICMS sobre o QAV. No começo deste ano, o Governador Agnaldo Queiroz enviou um projeto à sua Câmara Distrital, e o ICMS foi reduzido para 12%. O Distrito Federal ganhou 56 novos voos, passou a ter conexão direta com uma série de cidades com as quais não tinha, a última foi Uberlândia, em Minas Gerais, que passou a ter um voo direto para cá. Os preços caíram em várias situações, não em todas, e o consumo do querosene de aviação aqui subiu 24%, a compra do querosene. Então, este é um item que rapidamente se coloca.

Mas, voltando aqui ao Deputado Motta, portanto, eu creio que uma meta a ser atingida... Como é que a gente faz para continuar a redução dos preços? Veja, gente, nós queremos voar mais, voar para mais cidades e atender mais gente. E trabalhamos todo dia para isso. Ninguém gosta de diminuir oferta, ao contrário, o bom é ampliar oferta. Isso, nós fizemos tranquilamente por 7 anos. Há 1 ano e meio, 2 anos, estamos vivendo dificuldades. A questão regional já foi comentada. A passagem barata e cara já foi comentada.

A questão de formação de preços. Eu creio que nós podemos, num debate futuro — eu não tenho capacidade para fazer uma boa apresentação sobre isso —, mas, na visita às empresas, é possível a gente fazer uma explicação detalhada de como se forma preço, de como é que o preço é feito. Mas uma coisa importante a entender é o seguinte. Algumas pessoas acabam defendendo: *“Não, vamos fazer um preço médio”*. É de boa intenção, eu entendo isso. Acontece o seguinte, gente. Está provado tecnicamente que, se a gente subir 10% o preço de uma passagem, a gente tira 14% dos passageiros do avião e os devolve para o ônibus, de onde eles saíram nos últimos anos. Então, quando você compra antecipadamente e o preço está baixo, há um conjunto imenso de passageiros que entrou a bordo por causa desse preço baixo. E acaba sendo meio Robin Hood mesmo o processo. É possível rever esse processo? É claro que é. O fato é que as experiências brasileiras e as experiências planetárias mostraram que o preço controlado acaba restringindo o acesso das pessoas. É possível achar uma nova solução? É claro que é! Esta Casa



---

está aqui para debater e tem o poder legal para eventualmente refazer esse processo.

O Deputado Brandão mencionou aqui a questão das estrangeiras. Eu vou dar um dado a vocês. O Brasil é um País no qual umas das poucas atividades que tem restrição aos estrangeiros é a atividade aérea. Isso vem do tempo do Getúlio, essa limitação de 20%. Agora, se uma empresa estrangeira amanhã decidir iniciar seus trabalhos aqui, constituir-se como uma empresa instalada aqui etc., o que a lei permite, há uma forma de fazer, ela poderia operar. Acontece o seguinte. Vamos pensar.

Nos últimos anos, o Planeta inteiro sabe, o mercado brasileiro cresceu — esses números são públicos —, cresceu em vários segmentos. Na hotelaria, houve uma internacionalização, em agências de viagens, em empresas de feiras e eventos, carros, automóveis. Por que isso não aconteceu na aviação? Porque a aviação é o setor privado mais regulado do mundo, portanto os números dele são todos públicos. Se você entrar no *site* da International Civil Aviation Organization — ICAO agora, a nossa agência internacional, todos os números do mundo inteiro estão lá colocados. Isso está disponível, todo mundo sabe. Por quê? Porque, mais ou menos fazendo uma conta pela média, se uma empresa que trabalha hoje na Europa ou nos Estados Unidos amanhã resolvesse trabalhar aqui, abrir aqui, ela custaria 27% mais caro do que ela custa hoje lá. Esse é um desafio para a gente enfrentar. Eu não gosto dele, ele não é simples nem fácil. Agora, a gente acorda de manhã para resolver problema, e vamos ter que resolvê-lo.

Por fim, o Deputado Izar colocou essa questão da devolução e tal. Nós estamos praticamente finalizando um acordo com os órgãos do consumidor, criando uma regra única, e a nossa proposta foi a seguinte. Pegamos as melhores práticas internacionais: “*Como é que isso funciona?*” A proposta é que o consumidor tenha um prazo de 24 horas para se arrepender, digamos: “*Quero remarcar*”. Desde que ele esteja até 7 dias antes do voo, que ele seja reembolsado integralmente. Nós estamos num debate com a Secretaria de Defesa do Consumidor, com o Ministério da Justiça e com os órgãos de proteção. Por quê? Porque todos entendem que é diferente passagem aérea de um bem físico, de uma geladeira. Você comprou uma geladeira na Internet, achou que ela era uma geladeira, era um frigobar, a foto era



---

meio esquisita. Então, devolve, e o cara vende para outra pessoa. Uma passagem aérea, você comprou hoje, arrependeu-se, o voo é depois de amanhã, é difícil, porque não é tangível. Portanto, a venda é complicada. Então, a proposta é a seguinte. Desde que 7 dias de antecipação da data, você tem 24 horas para trocar, e aí não há nenhum tipo de custo, penalidade. Você troca, é ressarcido integralmente, etc. A menos de 7 dias, vão valer as condições comerciais de cada passagem.

Eu creio que isso um pouco, Presidente, responde aí às questões todas. E aquelas que não foram respondidas, a minha intenção ao fazer esse convite à Comissão, que eu imagino que o processará dentro das normas regimentais, abre uma nova qualidade de debate e diálogo, no qual, com toda franqueza, nós estamos dispostos a entender inclusive aquilo que, enfim, for necessário ser revisto, refeito e repensado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Agradecemos ao Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira de Empresas Aéreas. E indago aos nobres Deputados se gostariam ainda de complementar.

Com a palavra o Deputado Edio Lopes.

**O SR. DEPUTADO EDIO LOPES** - Só um breve comentário, Sr. Presidente. Eu me convenço, após este debate aqui, de que uma vez mais a questão da tarifa aérea no Brasil é aquela velha questão dos diversos Brasis que nós construímos ao longo dos tempos. Então, quando se diz aqui que "x" milhões, 60 milhões de passageiros, viajaram a menos de 300 reais a tarifa unitária, eu não me sinto incluído. Nessa, a Região Norte não está incluída. Eu gostaria que eles se comprometessem aqui a mandar, *a posteriori*, esses números por região, porque aí nós vamos comprovar que lá na Região Amazônica, primeiro, não tem promoção. Eu nunca vi promoção de passagem de 50 reais, de 100 reais, de 1 real, de empresa nenhuma para a Amazônia. Ao meu Estado, eu viajo toda semana, vou e volto, os aviões lotados. Dificilmente o senhor encontra um ou dois ou três lugares no avião desocupados. Taxa de ocupação lá em cima. Não tenho dúvida de que, se pegar o voo Brasília/Boa Vista, o senhor vai ter talvez a maior taxa de ocupação do País. Eu gostaria que me mandassem esses números.



E aí eu apresento aqui uma proposta ou um *print* de quase 9 mil reais por um voo desses, 14 mil de Boa Vista a Salvador. E talvez a explicação esteja até aqui. O representante das empresas afirma que, quando ele acresce 10% na tarifa, ele retira um potencial de 14% de usuários, que vão para os ônibus. Mas, daqui para Boa Vista, eu não tenho ônibus, eu só tenho a bendita Gol e a bendita TAM, nenhuma outra mais. Nem a Azul eu tenho daqui para lá.

Então, esses números podem até ser números palatáveis e até excelentes, em termos de tarifas, para as Regiões Sul e Sudeste. Oxalá alcancemos aqui o Centro-Oeste! Mas, para a Amazônia, este é o Brasil que eu perguntei se a ANAC tinha jurisdição: “É este o Brasil?” E não é só a questão das empresas aéreas, não, é a questão como um todo. Nós, aqui nesta Casa, estamos habituados a fazer leis que atendam aos interesses de São Paulo, do Rio, de Minas e agora um pouquinho do resto do sul do País.

Então, eu acho que a audiência foi extraordinariamente produtiva, Sr. Presidente. E o tema é por demais apaixonante, tanto que estamos aqui, não há mais ninguém nesta Casa e nós aqui ainda estamos a debatê-lo. (*Risos.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Bem lembrado.

Consulto o Deputado Hugo Motta, autor do requerimento. (*Pausa.*)

Vamos, então, à aprovação da ata. Tendo aqui as atas das 49<sup>a</sup>, 50<sup>a</sup>, 51<sup>a</sup> e 52<sup>a</sup> Reuniões Ordinárias de ontem e de hoje, tendo em vista o fim da sessão legislativa e que os trabalhos desta reunião foram gravados e seus registros constarão dos Anais da Comissão, indago ao Plenário sobre a possibilidade de dispensa da leitura da ata.

**O SR. DEPUTADO HUGO MOTTA** - Solicito a dispensa da leitura da ata.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Solicitada a dispensa da leitura da ata pelo Deputado Hugo Motta.

Em discussão. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discutir, em votação.

Os Srs. Deputados que aprovam permaneçam como se acham. (*Pausa.*)

Aprovada.

Não havendo mais quem queira fazer uso da palavra, eu gostaria de outra vez agradecer as presenças dos convidados, dos Deputados, de todos os que estiveram



aqui presentes, dos nossos assessores. E quero aproveitar, ao encerrar aqui o ano juntos — está sendo a última reunião deste ano —, para agradecer a colaboração dos nossos colegas, dos nossos funcionários, dos nossos servidores e colaboradores, a atenção que nós recebemos dos nossos convidados de um modo geral nesta Comissão. Batemos o recorde em termos de reuniões e de resultados da Comissão em todos os sentidos. Foi um ano trabalhoso. E isso só foi possível com a colaboração de todos e com as presenças dos nossos colegas Deputados aqui, além das audiências públicas, das reuniões ordinárias, de outras reuniões, de visitas que fizemos, inclusive fora de Brasília. Então, eu quero aqui agradecer. Eu tenho uma consideração enorme. Estou envaidecido também por poder usufruir da amizade de V.Exas. e de todos aqui.

Encerro desejando um Feliz Natal a todos, e que 2014 seja bem melhor para todos nós!

Está encerrada a reunião.