

OFÍCIO Nº 842/2019/AESINT/GM

Brasília, 17 de maio de 2019.

PRIMEIRA-SECRETARIA

Documento recebido nesta Secretaria sem a indicação ou aparência de tratar-se de conteúdo de caráter sigiloso, nos termos do Decreto n. 7.516, de 14/11/2012, do Poder Executivo.

Em 21/05/19 às 11 h 00

Matília 702186

Servidor Portaria

Wladimir S. Gómez

A Sua Excelência a Senhora
Deputada **Soraya Santos**
Primeira Secretária da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação nº 326/2019, de autoria do Deputado Federal **Wladimir Garotinho**.

Senhora Primeira-Secretária,

1. Refiro-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 198/19, de 15 de abril de 2019, que encaminha cópia do Requerimento de Informações nº 326/2019, de autoria do Deputado Federal Wladimir Garotinho, datado de 28 de março de 2019, que, em breve síntese, solicita esclarecimentos acerca da operação regular de voos da companhia Azul Linhas Aéreas entre o Aeroporto Santos Dumont e o Aeroporto de Campos dos Goytacazes.

2. Preliminarmente, aos esclarecimentos solicitados, cumpre fazer uma breve digressão acerca da evolução do mercado de aviação civil no país e seus desafios.

3. Até o fim dos anos 80, a aviação civil sofria um rígido controle do Estado. Tanto os preços das passagens quanto a oferta de serviços eram regulados. Havia, inclusive, a definição pelo Estado de quais rotas poderiam ser operadas pelas empresas, sem que houvesse qualquer observância de parâmetros econômico-financeiros. O controle da oferta era tão amplo que até mesmo a importação de aeronaves dependia de autorização do órgão regulador.

4. Gradativamente, iniciou-se o processo de desregulamentação. As tarifas passaram por um processo de flexibilização logo no início da década de 90, ocasião em que foram instituídas as bandas tarifárias, permitindo às empresas praticarem preços que não ultrapassassem o mínimo e o máximo estabelecidos pelo Governo. Todavia, esse avanço ainda não era suficiente para permitir a aplicação de preços promocionais nos termos em que são percebidos nos dias de hoje.

11

5. Somente em 2001, por meio de deliberação do Conselho de Aviação Civil (CONAC), iniciou-se a instituição da liberdade tarifária. Em 2005, com a publicação da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, lei de criação da ANAC, consolidou-se, por um lado, a prática de preços livres, e, por outro, a eliminação do controle de oferta de serviços aéreos pelo Estado.

6. A referida lei estabelece em seu art. 48, § 1º, que “fica assegurada às empresas de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade operacional de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequado expedidas pela ANAC”.

7. Na época, mesmo com forte resistência das empresas aéreas, desregulamentou-se, em um primeiro momento, o mercado doméstico e em seguida o internacional. Não obstante as críticas iniciais, a liberdade de oferta e de preço positivadas no novo marco legal permitiu avanço significativo setor de transporte aéreo e tem contribuído sobremaneira para a redução dos preços das passagens e para o crescimento do setor.

8. Com a segmentação do mercado decorrente da liberdade de oferta e de preços, foi possível viabilizar a entrada de novos consumidores. Milhões de brasileiros que nunca tiveram acesso ao transporte aéreo tornaram-se passageiros habituais. O número de passageiros transportados praticamente triplicou e o preço médio das passagens caiu para menos da metade. O modo aéreo, que em 2003 era responsável por menos de 30% do transporte interestadual de passageiros, firmou-se como o principal meio de transporte de massa, transportando hoje mais de 60% dos passageiros.

9. Como consequência da expressiva expansão do transporte aéreo, a infraestrutura aeroportuária existente, até então provida exclusivamente pelo poder público, se mostrou insuficiente, sendo necessário a realização de elevados e rápidos investimentos no setor.

10. Nesse contexto, teve início o processo de concessão dos aeroportos brasileiros. As concessões de aeroportos a operadores privados modificou mais uma vez a dinâmica do setor e trouxe uma nova realidade aeroportuária para a aviação civil brasileira. Ao todo, 22 aeroportos já foram concedidos à iniciativa privada.

11. Nos aeroportos já concedidos, serão investidos pelo setor privado mais de R\$ 32 bilhões durante o período das concessões, sendo que, desse total, mais de R\$ 17 bilhões já foram realizados. De fato, o montante já investido pelas concessões privadas é maior do que o valor total investido em toda a infraestrutura aeroportuária brasileira nos 16 anos anteriores ao início das concessões (1995 a 2010).

12. Em 2017 foram transportados 112,5 milhões de passageiros no Brasil. O relatório de Projeções de Demanda para os Aeroportos Brasileiros 2017-2037, feito pela Secretaria Nacional de Aviação Civil em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) mostra cenários conservadores e otimistas para o setor aéreo, dependendo das ações do Governo Federal, das empresas aéreas,



evolução do cenário demográfico e macroeconômico, que vão determinar o futuro do segmento no país.

13. O relatório apresenta que a demanda por transporte aéreo deve dobrar em 20 anos, com um crescimento acumulado de 99%, na visão moderada. Em um cenário otimista, a demanda cresceria 350% em 20 anos.

14. Para o transporte de carga aérea é projetado um crescimento acumulado de 65% em 20 anos. A carga doméstica deve ter crescimento de 88% no período, enquanto as exportações e importações devem aumentar 52%. Historicamente, o desenvolvimento da movimentação de carga aérea cresceu 24% nos últimos 10 anos. A perspectiva é que o crescimento para os próximos 10 anos seja maior, de 33%, acumulando 65% em 20 anos.

15. Além disso, o número de viagens *per capita* ao ano – número de viagens aéreas em relação à população, por ano – deve variar no Brasil de 0,54 (2017) para 0,97 (2037) na estimativa conservadora, e para 1,69 (2037) na otimista. Com isso, chegaremos ao patamar de países como Japão (0,93) e Portugal (1,27). Esse número nos Estados Unidos e na Austrália chega a 2,55 e 3,01, respectivamente.

16. Depreende-se do exposto que o número de viagens *per capita* no Brasil demonstra que o mercado de aviação doméstica ainda não está maduro, ou seja, possui grande potencial de crescimento. Assim, a demanda por transporte aéreo nacional deve variar sensivelmente de acordo com a ampliação da renda *per capita*, o que não é esperado em mercados mais saturados, como EUA e União Europeia, por exemplo.

17. Feitas essas considerações, informo quanto aos questionamentos propriamente dito:

1) Quais os critérios e justificativas oficiais que a companhia Azul Linhas Aéreas apresentaram para o cancelamento dos voos diários no Aeroporto Santos Dumont, localizado na cidade do Rio de Janeiro/RJ, com destino para Campos dos Goytacazes?

O Transporte aéreo é uma atividade complexa e sujeita à várias circunstâncias que podem atrasar ou mesmo suspender a execução de um voo específico. Tais circunstâncias podem decorrer de questões gerenciáveis ou não. Tome-se por exemplo, o próprio Aeroporto Santos Dumont que, por suas características associadas a períodos de fortes chuvas ou mesmo pelas suas restrições horárias de operação, com certa frequência, tem as suas atividades interrompidas.

De todo modo, independente dos motivos, tais ocorrências são mensuradas e se refletem nos índices de pontualidade (atrasos) e de regularidade (cancelamentos) das empresas e, além de repercutirem na percepção sobre a qualidade da prestação do serviço ofertado, são consideradas para fins de distribuição de slots (janelas de horários de pouso e decolagens) em aeroportos com limitação de capacidade, como é o caso do próprio Aeroporto Santos Dumont, na forma prevista na Resolução Anac n. 338, de 22 de julho de 2014.

TM

De outra parte, As empresas aéreas, nos termos da Resolução Anac n. 400, de 13 de dezembro de 2016 são obrigadas a informar diretamente aos passageiros, conforme preconiza o art. 20, *in verbis*:

Art. 20. O transportador deverá informar imediatamente ao passageiro pelos meios de comunicação disponíveis:

I - que o voo irá atrasar em relação ao horário originalmente contratado, indicando a nova previsão do horário de partida; e

II - sobre o cancelamento do voo ou interrupção do serviço.

§ 1º O transportador deverá manter o passageiro informado, no máximo, a cada 30 (trinta) minutos quanto à previsão do novo horário de partida do voo nos casos de atraso.

§ 2º A informação sobre o motivo do atraso, do cancelamento, da interrupção do serviço e da preterição deverá ser prestada por escrito pelo transportador, sempre que solicitada pelo passageiro. (Grifos não constantes do original)

Nesse sentido, constitui obrigação da empresa a apresentação da referida motivação diretamente ao passageiro.

2) Que medidas podem ser tomadas para obrigar a manutenção destes voos pela companhia Azul Linhas Aéreas no Aeroporto Santos Dumont, localizado na cidade do Rio de Janeiro/RJ, com destino para Campos dos Goytacazes?

Conforme esclarecido anteriormente, não há mecanismos legais e regulatórios que possam ser impostos à empresa para que seja mantido o referido voo, uma vez que as empresas áreas operam em regime de liberdade de oferta.

Não obstante, é oportuno levar ao conhecimento desta nobre Casa Legislativa um conjunto de iniciativas que em muito poderia contribuir para o desenvolvimento do setor de aviação civil no brasil e o consequente incremento do acesso dos consumidores em melhores condições de oferta e preço.

Apesar do grande avanço no processo de desregulamentação, subsistia ainda a restrição para investimentos estrangeiros no setor. Diferentemente do que ocorre com outros setores da economia brasileira, no setor aéreo a lei limitava em 20% a participação de capital estrangeiro com direito a voto nas empresas. A resistência, muitas vezes capitaneada por parte da classe política e por empresas incumbentes, fundamentava-se em argumentos de cunho ideológico. O setor de transporte aéreo seria “estratégico” e, por isso, deveria ser controlado exclusivamente por capital nacional.

Não obstante, setores também considerados “estratégicos” como o petrolífero, agrícola, telefonia, bancário, siderurgia, elétrico, saúde, seguros, portos, ferrovias, aeroportos não sofrem qualquer restrição. Nesse rol, destaca-se, especialmente, os aeroportos, que na última rodada de concessões promovida pelo Governo Federal contou com 100% de investimentos estrangeiros.



É nesse contexto que a eliminação da restrição aos investimentos estrangeiros constitui-se como uma medida que consolida a desregulamentação do setor aéreo no Brasil e promete ser uma evolução mercadológica semelhante à instituição da liberdade tarifária.

A alteração legislativa, decorrente da Medida Provisória 863, publicada no último dia 13 de dezembro, permitirá que os serviços aéreos sejam prestados por empresas instituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil, independentemente da nacionalidade dos investimentos.

Observa-se que a Medida Provisória nº 863/2018 não altera em nenhuma medida os direitos dos aeronautas. Nos voos domésticos a tripulação deverá ser composta exclusivamente por brasileiros e nos voos internacionais somente 1/3 dos comissários poderá ser estrangeiro, assim como ocorre historicamente. Ademais a medida não permitirá em nenhuma hipótese a prática de cabotagem, tendo em vista que os voos domésticos continuarão sendo providos exclusivamente por empresas brasileiras.

Dá mesma forma, os voos internacionais, decorrentes da designação brasileira, também serão exclusivos de empresas brasileiras. Os tributos serão recolhidos segundo as leis brasileiras e as empresas estarão submetidas à regulação técnica e econômica estabelecida pela ANAC.

Registre-se ademais que atualmente apenas quatro empresas aéreas detêm aproximadamente 99% do mercado doméstico de passageiros. Entende-se que os investimentos estrangeiros trarão dinamismo ao mercado com a entrada de novos agentes e a consequente ampliação da concorrência, com benefícios diretos para a sociedade.

Outra iniciativa que pode ser patrocinada junto aos Estados como forma de contribuir para estimular o transporte aéreo é a negociação direta com empresas aéreas para redução da alíquota de ICMS incidentes sobre o querosene de aviação (QAv). Tal media terá impacto significativo na redução de custos das empresas, tendo em vista que o querosene de aviação corresponde por aproximadamente 35% dos custos operacionais da indústria de transporte aéreo. Dessa forma, a prática de alíquotas menores poderia viabilizar o aumento de voos domésticos (regionais) e internacionais.

Com efeito, a recente modernização de regras operacionais do transporte aéreo brasileiro, especialmente quanto à liberalização da franquia de bagagem promovidas pela Anac também contribui significativamente para assegurar um ambiente de negócio competitivo.

Tais medidas aproximam a regulação brasileira à internacional, promovem maiores oportunidades de diversificação dos serviços oferecidos e potencializam o surgimento de novas empresas no Brasil, especialmente no modelo de negócios *low cost* e deveriam, nessa perspectiva serem apoiadas e defendidas pelos parlamentares em prol da sociedade.

3) Há alguma previsão ou processo em andamento para que a Azul Linhas Aéreas deixe de operar com destino ao Município Campos dos Goytacazes/RJ?



Atualmente, conforme Sistema de Registro de Serviços Aéreos da Anac, a empresa Azul Linhas Aéreas oferta um único voo com origem no Aeroporto Santos Dumont e destino a Campo dos Goytacazes, voo 5290. O referido voo está registrado para vários períodos, sendo o último período registro previsto para iniciar em 30 de março de 2020.

Desse modo, em princípio, não está prevista a descontinuidade da operação do referido voo.

4) Por conseguinte, gostaríamos também de receber quais medidas podem e devem ser aplicadas para situações como a que se apresentam?

Mais uma vez, conforme já esclarecido, não há mecanismos legais e regulatórios que possam ser impostos à empresa para que seja mantido o referido voo, uma vez que as empresas áreas operam em regime de liberdade de oferta. Reitera-se, todavia, o conjunto de medidas destacados na resposta à questão número 2.

18. Ante essas considerações, coloco-me à disposição para prestar esclarecimentos acerca de quaisquer assuntos referentes às atribuições deste Ministério.

Atenciosamente,


TARCÍSIO GOMES DE FREITAS
Ministro de Estado da Infraestrutura