

## **COMISSÃO DE TURISMO E DESPORTO**

**(AUDIÊNCIA PÚBLICA)**  
**REQUERIMENTO N° , DE 2004**  
**(Da Senhora Deputada Mariângela Duarte)**

Requer sejam convidados a comparecer a este órgão, em audiência pública, o Sr. Ministro do Turismo, Walfredo Mares Guia; representantes da Infraero; do DAC – Departamento de Aviação Civil; e de cias. aéreas que operam comercialmente no País, para discutir sobre o preço das tarifas aéreas.

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, requeremos à Vossa Excelência, ouvido o Plenário desta Comissão, sejam convidados a comparecer a este órgão, em audiência pública, o Sr. Ministro do Turismo, Waldrido Mares Guia; representantes da Infraero; do DAC – Departamento de Aviação Civil; e de cias. aéreas que operam comercialmente no País, para discutir sobre o preço das tarifas aéreas.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Há tempos esta Deputada pretende realizar audiência pública com a presença de representantes de companhias aéreas nacionais que operam comercialmente, no País, visando a esclarecer como se dá o processo de definição das tarifas aéreas, tendo em vista a discrepância de preços que se evidencia, muitas vezes, entre as diversas companhias, para um mesmo trecho.

Dois episódios recentes foram determinantes para a apresentação deste requerimento: matéria de 02 de maio deste ano, assinada pelo articulista Élio Gaspari, do Jornal Folha de São Paulo, referente à Cia. Gol Transportes Aéreos, e a promoção lançada em 10 de maio último, também pela Cia. Gol, de venda passagens com tarifas extremamente reduzidas, suspensa na mesma data pelo DAC.

A matéria de 02 de maio faz um questionamento extremamente importante, acerca da capacidade administrativo-financeira e concorrencial dessas empresas, e sobre a atuação regulatória e fiscalizadora dos órgãos públicos competentes, em especial sobre a atuação da Infraero e do DAC, cujos trechos mais expressivos reproduzimos abaixo:

“A ekipekonômica protegeu a patuléia aérea Uma das melhores histórias de sucesso empresarial de 2003 deve ser creditado a um pedaço da ekipekonômica. Ela impediu que os cartórios aéreos e alguns cleptonautas avançassesem simultaneamente sobre a poupança da Viúva e o bolso do consumidor. Trata-se do êxito da Gol, uma companhia que saiu do nada em 2001 e hoje, sem ter passado pelo velho e bom BNDES, é considerada a segunda mais rentável do mundo. Conseguiu isso tornando-se sinônimo de passagem barata. Ela cobra R\$ 50 (num contrato repleto de condicionantes) pelo vôo no corujão Rio-São Paulo, contra um preço médio de R\$ 48 dos ônibus.

Num ano em que o PIB sofreu uma contração de 0,2%, a Gol aumentou sua fatia do mercado de 17,2% para 19,2%. Transportou 7,3 milhões passageiros, 51% a mais do que em 2002. Sua receita cresceu 106% e o lucro ficou em R\$ 113 milhões limpos. Num período de desemprego, deu serviço a 400 novos trabalhadores. Tendo começado com seis aviões, tem hoje 22 Boeings e 2.500 empregados. A empresa pertence à família Constantino, que opera no ramo de transportes rodoviários. No ano passado, a investidora AIG (ligada à maior seguradora dos Estados Unidos), tornou-se sócia capitalista do negócio.

(...)

O êxito da Gol faz bem à alma. Ela significa uma mudança de paradigma. Em vez de se tentar reanimar com dinheiro público um mercado elitista exaurido, abriu-se uma concorrência interessada em trazer a classe B para dentro do jogo.

É possível que uma boa parte dos passageiros da Gol sejam pessoas que não tinham o hábito de viajar de avião. Formavam um mercado oprimido pela ineficiência dos cartéis. Na hora do aperto, essas empresas iam buscar dinheiro no governo. Se o exemplo da Gol der certo, na hora do aperto elas terão que rolar na lama, no mercado.

Um exemplo genérico: a Gol opera em 29 aeroportos. Neles, o mercado cresceu 6,8% entre 2001 e 2004. Em outros 21 aeroportos de tamanho semelhante onde a Gol não opera, o mercado contraiu-se 13,5%. Um exemplo: a linha Londrina-Curitiba era servida por uma empresa que mantinha quatro voos diários, cobrando R\$ 323 pelo bilhete. Em março, a Gol entrou na dança, com um vôo a R\$ 79. O que fez a concorrente? Criou um vôo de R\$ 78,90, mas manteve os outros a R\$ 350. Recuou e hoje cobra R\$ 134. A disputa fez com que o número de passageiros nessa linha passasse de sete mil para dez mil/mês.

Pena que não se possa partilhar o êxito da Gol com a Infraero ou com o Departamento de Aviação Civil, onde vivem os sábios da aviação oficial. **Há cerca de um ano a Gol solicitou à Infraero que lhe dê licença para usar os espaços deixados nos aeroportos pela falecida Transbrasil. Algumas dessas áreas, ociosas, viraram espaços baldios. Logo com a Infraero, que deu licença para a instalação de uma butique de relógios dentro de uma sala de embarque habitualmente congestionada, no Santos Dumont. Ao DAC, a Gol pede para voar a Ribeirão Preto e Uberlândia, cidades que, com a ruína do doutor Palocci, perderam 40% do tráfego aéreo. A chegada da Gol, com seus preços, a uma cidade como Maringá criou um mercado de sete mil passageiros/mês, mas para os sábios do DAC isso parece ser irrelevante. Eles gostam de tarifas altas, aviões vazios, aeroportos com butiques e fila na porta do BNDES".** Jornal Folha de São Paulo, Élio Gaspari, 2/5/2004.

O episódio de 10 de maio último trata da decisão do DAC em proibir a Gol e outras cias. aéreas de vender passagens com preços promocionais, sob alegação da suspeita de concorrência predatória (dumping).

Ora, se referidas promoções ferem o legítimo processo concorrencial, devem ser coibidas, mas, se uma cia. aérea consegue operar vôos ao custo de R\$ 50,00, o que pode estar sendo afetado, e por muito tempo, é o legítimo interesse do consumidor.

Essa situação deve ser bem esclarecida, com explicações das cias. aéreas e dos órgãos competentes, sobre o processo de funcionamento dessas empresas e de composição das tarifas aéreas.

Uma promoção que, através da redução significativa de tarifa, acarretou a formação de filas nos balcões de compra de passagens, demonstra o potencial turístico interno de nosso País, subaproveitado, bastando, para o incremento desse potencial, medidas de adequação à demanda.

Deve-se considerar, portanto, o que isso representa em termos da movimentação econômica da cadeia turística interna, tema de especial interesse dessa Comissão.

Sendo assim, é importante a realização dessa audiência pública, para que possamos iniciar uma discussão sobre o funcionamento e sobre a definição de tarifas do serviço aéreo nacional, a fim de que, havendo necessidade, e no interesse do consumidor e do desenvolvimento racional da atividade turística, este venha a ser adequado.

Certa de que esta audiência pública será de grande importância para o esclarecimento público sobre o assunto, aguardo a aprovação do presente requerimento.

Sala da Comissão, em

Deputada **MARIÂNGELA DUARTE**  
PT/SP

A Sua Excelência, o Senhor  
**Deputado JOSÉ MILITÃO**  
Presidente da Comissão de Turismo e Desporto  
da Câmara dos Deputados  
Brasília – DF.