



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES E FEDERATIVOS

OFÍCIO Nº 683/2023/ASPAR-MPOR

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **LUCIANO BIVAR**
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: **Requerimento de Informação - RIC nº 2440/2023, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto.**

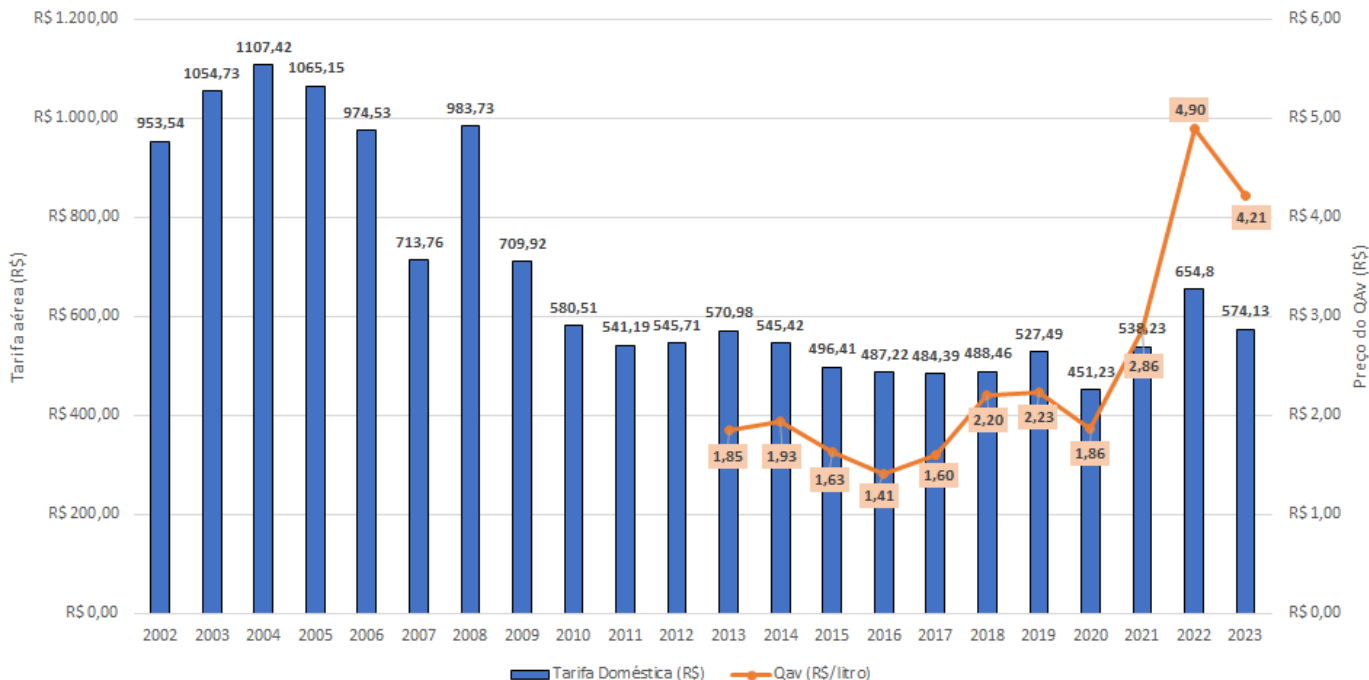
Senhor Primeiro-Secretário,

1. Reporto-me ao Ofício 1ºSec/RI/E/nº404, de 27 de outubro de 2023, o qual Vossa Excelência encaminha o Requerimento de Informação nº 2440/2023, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM), requer informações a respeito do elevado preço das passagens aéreas para os estados do Norte do Brasil.
2. A respeito, este Ministério se posiciona sobre os questionamentos da seguinte maneira:
3. **Sobre a pergunta nº 1 "Sabe-se que o custo aeronave é elevado e que a pandemia contribuiu para o aumento dos preços. No entanto, após três anos, qual a justificativa para preços abusivos nas passagens aéreas, em especial para a região Norte?"**

Inicialmente, verifica-se no Gráfico 1, abaixo, que em 2023 (dados da ANAC de janeiro a agosto) a tarifa aérea real média no mercado doméstico foi de R\$ 574,13, uma redução de cerca de 12,3% em relação a 2022, quando foi de R\$ 654,80, em valores corrigidos pelo IPCA de agosto de 2023 - o maior valor desde 2009, quando foi de R\$ 709,92, também corrigido pela inflação. O gráfico apresenta ainda o preço médio do litro de querosene de aviação - QAv, **sem impostos**. Quando comparado ao período de 9 (nove) anos após a liberalização do preço de passagens aéreas, o ano de 2023 tem apresentado tarifas médias significativamente inferiores, em linha com o que foi praticado na primeira metade da década de 2010.

O querosene de aviação - QAv, por sua vez, constitui o principal item de custo das empresas aéreas brasileiras. Em 2022, tal elemento representou 40,9% da composição de custos e despesas de voos - uma alta de 11,5 pontos percentuais em relação a 2019 - último ano antes da pandemia de Covid-19 -, quando foi de 29,4%. Nesse sentido, a elevação do preço do QAv especialmente a partir de 2021 representa uma forte pressão sobre os custos operacionais das empresas aéreas brasileiras. Verifica-se em 2022 uma alta de 120% em relação a 2019 (último ano antes da pandemia), tendo passado de R\$ 2,23/litro para R\$ 4,90/litro no período. É possível observar que aumentos no preço médio do QAv são acompanhados de aumentos no preço de passagens aéreas - mesma dinâmica observada em relação às reduções de preços do combustível.

Gráfico 1 - Tarifa aérea real média doméstica (valores em R\$ corrigidos pelo IPCA de agosto/2023) e preço médio do querosene de aviação (R\$/l) - 2002 a 2023



Fonte: ANAC; elaboração: DOPR/SAC/MPOR

Deve-se observar que o preço médio das passagens aéreas no Brasil tem caído desde a liberalização tarifária iniciada em 2001, por meio da Portaria nº 248, de 2001, do Ministério da Fazenda. Até aquele momento vigorava um sistema de bandas tarifárias em que o Departamento de Aviação Civil - DAC definia preços de referência sobre os quais as empresas poderiam conceder descontos de até 50% ou aplicar majorações de até 35%. Em 2002, a tarifa aérea média doméstica real - ou seja, corrigida pelo IPCA até agosto de 2023 - era de R\$ 953,54. No ano de 2004, questões relacionadas ao processo de falência de duas das principais empresas aéreas à época - VARIG e VASP - resultaram no maior preço médio da série histórica desde 2002 - R\$ 1.107,42. Em 2017 - ano de implementação da cobrança pelo despacho de bagagens -, verificou-se o menor preço médio real das passagens aéreas domésticas - R\$ 484,39 - desconsiderando-se o ano de 2020, em que a baixa demanda por serviços aéreos reduziu a tarifa a R\$ 451,23 em valores corrigidos.

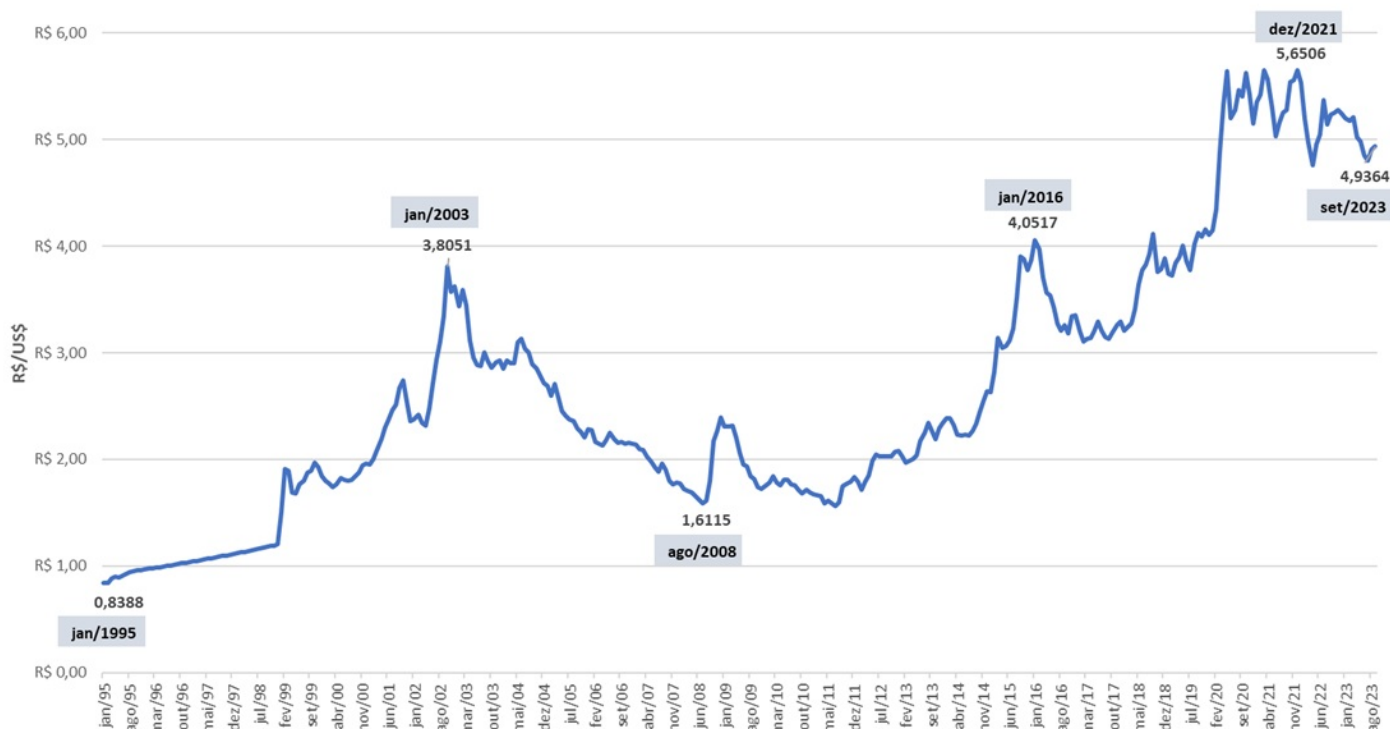
No ano seguinte, 2018, o primeiro em que a cobrança pela bagagem despachada ocorreu em todos os meses, preço médio foi de R\$ 488,46, a despeito de um aumento médio de 37,3% no preço do querosene de aviação e de 14,5% da taxa de câmbio do dólar. Cabe ressaltar que a taxa de câmbio influencia diretamente os custos operacionais das empresas aéreas, especialmente aqueles relacionados a combustíveis, arrendamento, manutenção e seguros de aeronaves, Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/codArquivo/2023/08/2023-89> / pg. 1

2366613

que representam cerca de 50% do total das despesas no setor. Nesse sentido, a forte depreciação do real frente à moeda estadunidense ao longo dos últimos 15 (quinze) anos contribuiu significativamente para o aumento de custos na aviação doméstica brasileira. Conforme o Gráfico 2, a seguir, o dólar chegou a ser cotado a R\$ 1,61 em agosto de 2008, após uma forte depreciação desde janeiro de 2003, quando era cotado a R\$ 3,81. Contudo, em dezembro de 2021 foi cotado a R\$ 5,65, maior valor desde janeiro de 1995.

Gráfico 2 - Taxa de câmbio médio mensal (R\$/US\$) - jan/1995 a set/2023



Fonte: IPEA; elaboração: DOPR/SAC/MPOR

A Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC destaca com bastante propriedade em seu "Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas - 4º Trimestre de 2019", que não se pode atribuir isoladamente a um único fator as variações de preços das passagens aéreas:

"Em 2017, entrou em vigor a Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, que, entre outros, desregulamentou a franquia de bagagem despachada nos voos domésticos e internacionais e teve por propósitos: (i) promover a concorrência, a inovação e a eficiência; (ii) propiciar a oferta de mais opções de serviços e preços para a escolha dos passageiros, de acordo com as suas diferentes necessidades, preferências e disposição de pagamento; (iv) ampliar a transparência nas relações de consumo; (v) implantar as práticas regulatórias mais modernas já adotadas no restante do mundo; (vi) reduzir o intervencionismo estatal na atividade econômica.

(...)

Assim, a franquia de bagagem despachada passou a constituir mais um item de diferenciação de serviços e preços ofertados para a escolha dos passageiros, ao lado de outros critérios anteriormente utilizados, como o grau de flexibilidade para remarcação e cancelamento da passagem, marcação de assentos, embarque preferencial etc.

O contexto das diversas variáveis que influenciam todo o mercado e a economia em geral dentro de um período pode ser bastante diferente do outro período que se quer comparar. Não se pode esperar que a diferença de preços seja explicada por um único fator isoladamente. A associação de oscilações nos preços a qualquer possível causa, como o transporte de bagagem, depende necessariamente de uma série temporal robusta com diversos indicadores, para que seja possível isolar os impactos de cada variável considerada.

A avaliação dos efeitos da implementação das novas regras de bagagem sobre os preços das passagens aéreas não é trivial e requer tempo, tendo em vista que as tarifas aéreas oscilam a todo momento em razão de inúmeros fatores que influenciam a sua precificação, tais como a evolução dos custos, sobretudo o combustível; a taxa de câmbio; a antecedência da venda da passagem; o grau de flexibilidade para remarcação e cancelamento da passagem; a demanda; a distância da linha aérea; o grau de concorrência do mercado; a baixa e a alta temporada; o aeroporto de origem e destino; a data e o horário de realização do voo; a realização de promoções, entre outros. A bagagem transportada é apenas mais um dos itens que podem influenciar os preços das passagens aéreas". (ANAC, "Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas - 4º Trimestre de 2019")

Nesse sentido, entende-se que aumentos nos preços das passagens aéreas têm sido, em geral, acompanhados por aumentos do preço de combustíveis - notadamente o QAV -, e de desvalorização do real frente ao dólar.

4. **Acerca da pergunta nº 2 "Quais mecanismos o governo federal utiliza para facilitar a redução dos preços das passagens?"**

A redução dos preços das passagens aéreas passa necessariamente por uma redução de custos das empresas aéreas e por aumento da concorrência no transporte aéreo. Este Ministério de Portos e Aeroportos tem, nesse sentido, buscado a adoção de medidas que possibilitem a redução de custos operacionais relativos a combustíveis de aviação, como o incentivo à redução da carga tributária e de alteração na metodologia de precificação do QAV no mercado doméstico; que ampliem a infraestrutura aeroportuária disponível, por meio de concessões de aeroportos e investimentos em aeroportos regionais; que possibilitem o aumento da concorrência no mercado doméstico e internacional a partir da entrada de empresas aéreas *low-cost* (de baixo custo), por meio de uma regulação econômica eficiente; e que garantam a sustentabilidade financeira das empresas do setor, tanto aéreas como aeroportuárias. Não se pode vislumbrar uma redução de preços das passagens aéreas a partir de medidas que gerem tarifas impostas artificialmente como verificado ao longo das décadas de 1980 e 1990, que resultaram em poucos brasileiros voando e na falência de empresas como Varig, Vasp e Transbrasil (no começo dos anos 2000).

5. **A respeito da pergunta nº 3 "Por qual motivo o preço das passagens aéreas é tão volátil, podendo mudar em questão de minutos?"**

A prática de *yield management* (comumente traduzido na língua portuguesa como "gerenciamento de receitas"), em que empresas - sejam elas aéreas ou de setores como a hotelaria -, praticam preços e condições distintas ao longo do tempo tem como objetivo adequar a demanda a fatores como o perfil de consumidores, antecedência e sazonalidade da demanda. Um passageiro que consiga planejar sua viagem com maior antecedência - como aqueles que viajam a lazer -, tende a conseguir preços mais baixos do que aqueles que, por motivos diversos, compram sua passagem em data mais próxima à da viagem - caso de passageiros que viajam a trabalho. Em períodos de maior demanda, como os meses de férias escolares de dezembro, janeiro e julho, observa-se uma maior procura por destinos turísticos, enquanto rotas para destinos típicos de negócios tendem a observar um arrefecimento da demanda nesses meses.

Trata-se de uma forma de precificação adotada por empresas aéreas no mundo inteiro, conforme características específicas de cada mercado. Esse modelo é altamente inclusivo, ao permitir que um voo tenha tarifas mais altas e e mais baratas, tornando o transporte aéreo mais acessível do que seria se os preços fossem regulados.

6. **Concernente à pergunta nº 4 "Como o governo pode ajudar na interlocução de uma maior oferta de voos para a região Norte?"**

Esta Pasta tem buscado incentivar a ampliação da oferta e da demanda em rotas de menor densidade de tráfego como aquelas da Região Norte por meio da concessão e de investimentos em aeroportos regionais, bem como da redução do custo operacional de empresas aéreas e da estruturação do Programa Voa Brasil, que tem operação em 2024. Deve-se destacar ainda que a ampliação de voos em regiões com baixo atendimento pelo transporte aéreo pode ser incentivada por ulatórias que possibilitem a entrada de novas empresas nesse mercado. Este Ministério tem, nesse sentido, buscado dialogar junto a diversos atores que aviação civil brasileira - como empresas aéreas, administradores aeroportuários e entidades públicas e privadas, para a formulação e implementação de Autenticado eletronicamente, após conferência com original.



medidas que contribuam para a redução de custos e a redução de barreiras regulatórias.

7. **Ademais, referente à pergunta nº 5 "Como o governo pretende atrair novos investidores e companhias aéreas para o país, especialmente para a rota norte/nordeste?"**

Em consonância com a resposta ao questionamento nº 4, reitera-se a necessidade de que sejam buscadas medidas de redução de custos das empresas aéreas, investimentos em aeroportos e remoção de barreiras regulatórias que dificultem a entrada de novas empresas no mercado de transporte aéreo brasileiro - medidas que, como mencionado anteriormente, têm sido objeto de atenção deste Ministério.

8. Por fim, sendo o que compete para o momento, este Ministério de Portos e Aeroportos encontra-se à disposição para eventuais esclarecimentos que, porventura, se fizerem necessários.

Anexos:

Ofício nº 1129/2023

Nota Técnica nº 138/2023

Atenciosamente,

MARIANA PESCATORI CANDIDO DA SILVA
Ministra de Estado de Portos e Aeroportos - Substituta



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Pescatori Candido da Silva**, **Ministra Substituta**, em 28/11/2023, às 20:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7803879** e o código CRC **2D35623C**.



Referência: Processo nº 50020.004720/2023-89



SEI nº 7803879

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativ
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone:



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivo=2366613>

Ofício 683 (7803879)

SEI 50020.004720/2023-89 / pg. 3

2366613



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
GABINETE

OFÍCIO Nº 1129/2023/GAB-SAC-MPOR/SAC - MPOR

Brasília, na data da assinatura.

Ao Assessor de Assuntos Parlamentares e Federativos
Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF

Assunto: Requerimento de Informação – RIC nº 2440/2023, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto.

Senhor Assessor,

Cumprimentando-a, em resposta ao Requerimento de Informação - RIC nº 1440/2023, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto (7617150), encaminhado por essa Assessoria, por meio do OFÍCIO Nº 505/2023/ASPAR-MPOR (7617205), que requer informações a respeito do alto preço das passagens para os estados do Norte do Brasil, encaminha-se a Nota Técnica nº 138/2023/DOPR-SAC-MPOR/SAC-MPOR, aprovado pelo Despacho nº 360/2023/DOPR -SAC-MPOR/SAC - MPOR (7796832), no qual o Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias encaminha as informações a respeito do assunto.

Atenciosamente,

JÚLIA LOPES DA SILVA NASCIMENTO
Chefe de Gabinete



Documento assinado eletronicamente por **Júlia Lopes da Silva Nascimento**, **Chefe de Gabinete**, em 27/11/2023, às 20:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7796924** e o código CRC **49C6D9E7**.



Referência: Processo nº 50020.004720/2023-89



SEI nº 7796924

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívico Administrativ
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone:



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2366613>

Ofício 1129 (7796924)

SEI 50020.004720/2023-89 / pg. 4

2366613



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE OUTORGAS, PATRIMÔNIO E POLÍTICAS REGULATÓRIAS AEROPORTUÁRIAS

NOTA TÉCNICA Nº 138/2023/DOPR -SAC-MPOR/SAC - MPOR

Brasília, 06 de outubro de 2023.

PROCESSO Nº 50020.004720/2023-89

INTERESSADO: DEPUTADO CAPITÃO ALBERTO NETO

Assunto: Requerimento de Informação - RIC nº 2440/2023, de autoria do Deputado Capitão Alberto Neto.

1. INTRODUÇÃO

1. O Gabinete da Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC solicita, por meio do Despacho nº 1195/2023/GAB-SAC-MPOR/SAC - MPOR, de 04 de outubro de 2023 (7618597), análise e manifestação acerca do Requerimento de Informação nº 2440, de 2023 (7617150), de autoria do Exmo. Sr. Deputado Federal CAPITÃO ALBERTO NETO (PL/SP), que "*requer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações a respeito do elevado preço das passagens aéreas para os estados do Norte do Brasil*".

2. Cumpre destacar que compete ao Departamento de Políticas de Serviços Aéreos - DOPR, nos termos do art. 15, inciso II, do Anexo I ao Decreto nº 11.354, de 1º de janeiro de 2023, "*propor e avaliar políticas e diretrizes para regulação econômica de serviços aéreos, infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, para estímulo ao desenvolvimento, à concorrência, à sustentabilidade ambiental e à prestação adequada dos serviços*". Nesse sentido, constitui atribuição deste Departamento o exame da matéria.

2. ANÁLISE

3. O Exmo. Sr. Deputado Federal CAPITÃO ALBERTO NETO (PL/SP) solicita ao Exmo. Sr. Ministro de Estado de Portos e Aeroportos, por meio do Requerimento de Informação nº 2440, de 2023 (7617150), as seguintes informações acerca "*do elevado preço das passagens aéreas para os estados do Norte do Brasil*":

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº 2440, DE 2023

Requer do Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações a respeito do elevado preço das passagens aéreas para os estados do Norte do Brasil.

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50, § 2º, da Constituição Federal, combinado com os arts. 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro seja encaminhado ao Ministro de Portos e Aeroportos, Senhor Silvio Costa Filho, informações a respeito do alto preço das passagens para os estados do Norte do Brasil.

- 1) Sabe-se que o custo aeronave é elevado e que a pandemia contribuiu para o aumento dos preços. No entanto, após três anos, qual a justificativa para preços abusivos nas passagens aéreas, em especial para a região Norte?
- 2) Quais mecanismos o governo federal utiliza para facilitar a redução dos preços das passagens?
- 3) Por qual motivo o preço das passagens aéreas é tão volátil, podendo mudar em questão de minutos?
- 4) Como o governo pode ajudar na interlocução de uma maior oferta de voos para a região Norte?
- 5) Como o governo pretende atrair novos investidores e companhias aéreas para o país, especialmente para a rota norte/nordeste?

4. Em sua justificativa, o autor argumenta:

Em levantamento feito pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o preço médio das passagens aéreas em viagens nacionais entre janeiro e março deste ano foi o maior em um primeiro trimestre em mais de uma década.

No entanto, além dos preços elevados, ainda há a questão dos horários reduzidos e da escassez de voos, o que é ainda mais crítico para a região Norte do país.

A combinação de tarifas mais altas e opções reduzidas de voos limita o acesso ao serviço de transporte aéreo, deixando de fora do mercado um conjunto de consumidores. Ainda, a falta de concorrência real permite que as companhias aéreas elevem os preços a preços absurdos.

Dessa forma, encaminho os questionamentos acima para que o Ministério de Portos e Aeroportos responda como pretende melhorar a questão das tarifas aéreas para a região Norte do país.

5. **Questionamento 1:** verifica-se no Gráfico 1, abaixo, que em 2023 (dados da ANAC de janeiro a agosto) a tarifa aérea real média no mercado doméstico foi de R\$ 574,13, uma redução de cerca de 12,3% em relação a 2022, quando foi de R\$ 654,80, em valores corrigidos pelo IPCA de agosto de 2023 - o maior valor desde 2009, quando foi de R\$ 709,92, também corrigido pela inflação. O gráfico apresenta ainda o preço médio do litro de querosene de aviação - QAv, **sem impostos**. Quando comparado ao período de 9 (nove) anos após a liberalização do preço de passagens aéreas, o ano de 2023 tem apresentado tarifas médias significativamente inferiores, e linha com o que foi praticado na primeira metade da década de 2010.

6. O querosene de aviação - QAv, por sua vez, constitui o principal item de custo das empresas aéreas brasileiras. Em 2022, tal elemento representou 40,9% da composição de custos e despesas de voos – uma alta de 11,5 pontos percentuais em relação a 2019 – último ano antes da pandemia de Covid-19 –, quando foi de 29,4%. Nesse sentido, a elevação do preço do QAv especialmente a partir de 2021 representa uma forte pressão sobre os custos operacionais das empresas aéreas brasileiras. Verifica-se em 2022 uma alta de 120% em relação a 2019 (último ano antes da pandemia), tendo passado de R\$ 2,23/litro para R\$ 4,90/litro no período. É possível observar que aumentos no preço médio do QAv são acompanhados de aumentos no preço de passagens aéreas – mesma dinâmica observada em relação às reduções de preços do combustível.

Gráfico 1 - Tarifa aérea real média doméstica (valores em R\$ corrigidos pelo IPCA de agosto/2023) e preço médio do querosene de aviação (R\$/l) - 2002 a 2023



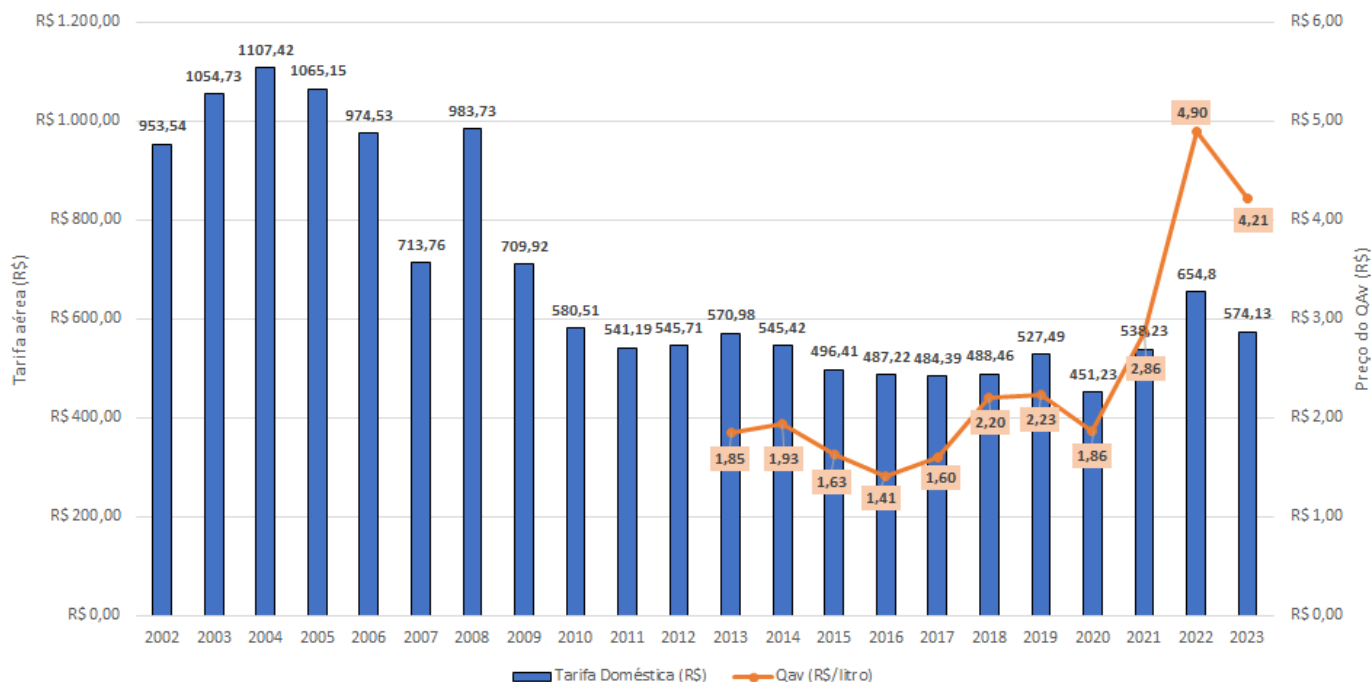
Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/codArquivoTeor=2366613>

Nota Técnica 138 / 1620627

SEI 50020.004720/2023-89 / pg. 5

2366613

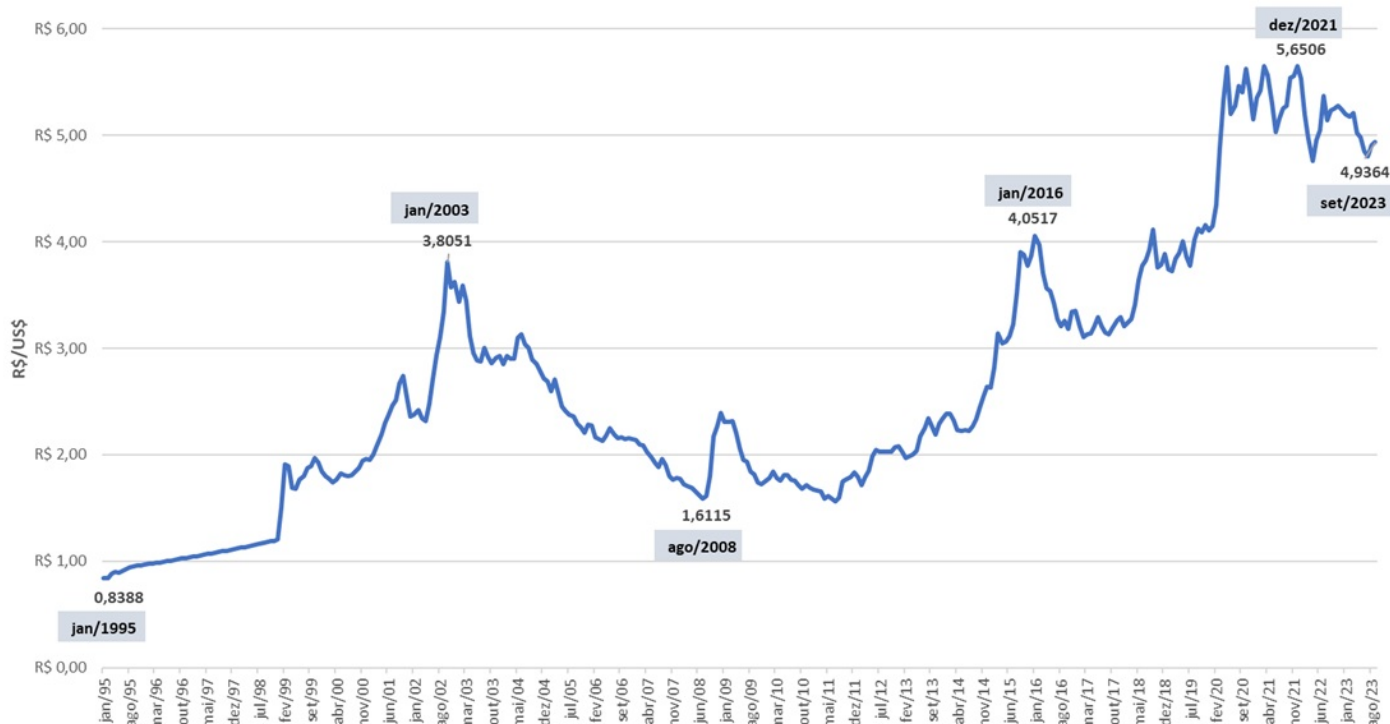


Fonte: ANAC; elaboração: DOPR/SAC/MPOR

7. Deve-se observar que o preço médio das passagens aéreas no Brasil tem caído desde a liberalização tarifária iniciada em 2001, por meio da Portaria nº 248, de 2001, do Ministério da Fazenda. Até aquele momento vigorava um sistema de bandas tarifárias em que o Departamento de Aviação Civil - DAC definia preços de referência sobre os quais as empresas poderiam conceder descontos de até 50% ou aplicar majorações de até 35%. Em 2002, a tarifa aérea média doméstica real - ou seja, corrigida pelo IPCA até agosto de 2023 - era de R\$ 953,54. No ano de 2004, questões relacionadas ao processo de falência de duas das principais empresas aéreas à época - VARIG e VASP - resultaram no maior preço médio da série histórica desde 2002 - R\$ 1.107,42. Em 2017 - ano de implementação da cobrança pelo despacho de bagagens -, verificou-se o menor preço médio real das passagens aéreas domésticas - R\$ 484,39 - desconsiderando-se o ano de 2020, em que a baixa demanda por serviços aéreos reduziu a tarifa a R\$ 451,23 em valores corrigidos.

8. No ano seguinte, 2018, o primeiro em que a cobrança pela bagagem despachada ocorreu em todos os meses, preço médio foi de R\$ 488,46, a despeito de um aumento médio de 37,3% no preço do querosene de aviação e de 14,5% da taxa de câmbio do dólar. Cabe ressaltar que a taxa de câmbio influencia significativamente os custos operacionais das empresas aéreas, especialmente aqueles relacionados a combustíveis, arrendamento, manutenção e seguros de aeronaves, que representam cerca de 50% do total das despesas no setor. Nesse sentido, a forte depreciação do real frente à moeda estadunidense ao longo dos últimos 15 (quinze) anos contribuiu significativamente para o aumento de custos na aviação doméstica brasileira. Conforme o Gráfico 2, a seguir, o dólar chegou a ser cotado a R\$ 1,61 em agosto de 2008, após uma forte depreciação desde janeiro de 2003, quando era cotado a R\$ 3,81. Contudo, em dezembro de 2021 foi cotado a R\$ 5,65, maior valor desde janeiro de 1995.

Gráfico 2 - Taxa de câmbio médio mensal (R\$/US\$) - jan/1995 a set/2023



Fonte: IPEA; elaboração: DOPR/SAC/MPOR

9. A Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC destaca com bastante propriedade em seu "Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas - 4º Trimestre de 2019", que não se pode atribuir isoladamente a um único fator as variações de preços das passagens aéreas:

"Em 2017, entrou em vigor a Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, que, entre outros, desregulamentou a franquia de bagagem despachada nos voos domésticos e internacionais e teve por propósitos: (i) promover a concorrência, a inovação e a eficiência; (ii) propiciar a oferta de mais opções de serviços e preços para a escolha dos passageiros, de acordo com as suas diferentes necessidades, preferências e disposição de pagamento; (iv) ampliar a transparência nas relações de consumo; (v) implantar as Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/codArquivoTeor=2366613>

práticas regulatórias mais modernas já adotadas no restante do mundo; (vi) reduzir o intervencionismo estatal na atividade econômica.

(...)

Assim, a franquia de bagagem despachada passou a constituir mais um item de diferenciação de serviços e preços ofertados para a escolha dos passageiros, ao lado de outros critérios anteriormente utilizados, como o grau de flexibilidade para remarcação e cancelamento da passagem, marcação de assentos, embarque preferencial etc.

O contexto das diversas variáveis que influenciam todo o mercado e a economia em geral dentro de um período pode ser bastante diferente do outro período que se quer comparar. Não se pode esperar que a diferença de preços seja explicada por um único fator isoladamente. A associação de oscilações nos preços a qualquer possível causa, como o transporte de bagagem, depende necessariamente de uma série temporal robusta com diversos indicadores, para que seja possível isolar os impactos de cada variável considerada.

A avaliação dos efeitos da implementação das novas regras de bagagem sobre os preços das passagens aéreas não é trivial e requer tempo, tendo em vista que as tarifas aéreas oscilam a todo momento em razão de inúmeros fatores que influenciam a sua precificação, tais como a evolução dos custos, sobretudo o combustível; a taxa de câmbio; a antecedência da venda da passagem; o grau de flexibilidade para remarcação e cancelamento da passagem; a demanda; a distância da linha aérea; o grau de concorrência do mercado; a baixa e a alta temporada; o aeroporto de origem e destino; a data e o horário de realização do voo; a realização de promoções, entre outros. A bagagem transportada é apenas mais um dos itens que podem influenciar os preços das passagens aéreas". (ANAC, "Relatório de Tarifas Aéreas Domésticas - 4º Trimestre de 2019")

10. Nesse sentido, entende-se que aumentos nos preços das passagens aéreas têm sido, em geral, acompanhados por aumentos do preço de combustíveis - notadamente o QAV -, e de desvalorização do real frente ao dólar.

11. **Questionamento 2:** A redução dos preços das passagens aéreas passa necessariamente por uma redução de custos das empresas aéreas e por aumento da concorrência no transporte aéreo. O Ministério de Portos e Aeroportos tem, nesse sentido, buscado a adoção de medidas que possibilitem a redução de custos operacionais relativos a combustíveis de aviação, como o incentivo à redução da carga tributária e de alteração na metodologia de precificação do QAV no mercado doméstico; que ampliem a infraestrutura aeroportuária disponível, por meio de concessões de aeroportos e investimentos em aeroportos regionais; que possibilitem o aumento da concorrência no mercado doméstico e internacional a partir da entrada de empresas aéreas *low-cost* (de baixo custo), por meio de uma regulação econômica eficiente; e que garantam a sustentabilidade financeira das empresas do setor, tanto aéreas como aeroportuárias. Não se pode vislumbrar uma redução de preços das passagens aéreas a partir de medidas que gerem tarifas impostas artificialmente como verificado ao longo das décadas de 1980 e 1990, que resultaram em poucos brasileiros voando e na falência de empresas como Varig, Vasp e Transbrasil (no começo dos anos 2000).

12. **Questionamento 3:** a prática de *yield management* (comumente traduzido na língua portuguesa como "gerenciamento de receitas"), em que empresas - sejam elas aéreas ou de setores como a hotelaria -, praticam preços e condições distintas ao longo do tempo tem como objetivo adequar a demanda a fatores como o perfil de consumidores, antecedência e sazonalidade da demanda. Um passageiro que consiga planejar sua viagem com maior antecedência - como aqueles que viajam a lazer -, tende a conseguir preços mais baixos do que aqueles que, por motivos diversos, compra sua passagem em data mais próxima à da viagem - caso de passageiros que viajam a trabalho. Em períodos de maior demanda, como os meses de férias escolares de dezembro, janeiro e julho, observa-se uma maior procura por destinos turísticos, enquanto rotas para destinos típicos de negócios tendem a observar um arrefecimento da demanda nesses meses.

13. Trata-se de uma forma de precificação adotada por empresas aéreas no mundo inteiro, conforme características específicas de cada mercado. Esse modelo é altamente inclusive, ao permitir que um voo tenha tarifas mais altas e e mais baratas, tornando o transporte aéreo mais acessível do que seria se os preços fossem regulados.

14. **Questionamento 4:** O Ministério de Portos e Aeroportos tem buscado incentivar a ampliação da oferta e da demanda em rotas de menor densidade de tráfego como aquelas da Região Norte por meio da concessão e de investimentos em aeroportos regionais, bem como da redução do custo operacional de empresas aéreas e da estruturação do Programa Voa Brasil, que deve entrar em operação em 2024. Deve-se destacar ainda que a ampliação de voos em regiões com baixo atendimento pelo transporte aéreo pode ser incentivada por medidas regulatórias que possibilitem a entrada de novas empresas nesse mercado. O MPor tem, nesse sentido, buscado dialogar junto a diversos atores que compõem a aviação civil brasileira - como empresas aéreas, administradores aeroportuários e entidades públicas e privadas -, para a formulação e implementação de medidas que contribuam para a redução de custos e a redução de barreiras regulatórias.

15. **Questionamento 5:** em consonância com a resposta ao questionamento 4, reitera-se a necessidade de que sejam buscadas medidas de redução de custos das empresas aéreas, investimentos em aeroportos e remoção de barreiras regulatórias que dificultem a entrada de novas empresas no mercado de transporte aéreo brasileiro - medidas que, como mencionado anteriormente, têm sido objeto de atenção do Ministério de Portos e Aeroportos.

3. CONCLUSÃO

16. Recomenda-se o envio da presente nota técnica à Câmara dos Deputados em atenção ao Requerimento de Informação nº 2440, de 2023 (7617150), de autoria do Exmo. Sr. Deputado Federal CAPITÃO ALBERTO NETO (PL/SP).

À consideração superior.

GUSTAVO PACHECO FORTES FLEURY

Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental

RAFAELA HELCIAS CÔRTEZ SOARES

Coordenadora-Geral Substituta



Documento assinado eletronicamente por **Rafaela Helcias Côrtez Soares, Coordenadora Geral substituta**, em 24/11/2023, às 21:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Pacheco Fortes Fleury, Especialista de Políticas Públicas**, em 24/11/2023, às 23:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://super.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7626627** e o código CRC **23904430**.



Referência: Processo nº 50020.004720/2023-89



SEI nº 7626627

Esplanada dos Ministérios Bloco R, - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone:



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/codArquivoTeor=2366613>

Nota Técnica 138 (1626627)

SEI 50020.004720/2023-89 / pg. 7

2366613