



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

OFÍCIO Nº 723/2023/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 nº 2610/2023, de autoria do Deputado Duda Ramos.**

Senhor Primeiro-Secretário,

1. Reporto-me ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº461, de 23 de novembro de 2023, o qual encaminha o Requerimento de Informação nº 2610/2023, de autoria do Deputado Duda Ramos (MDB/RR), que requer informações acerca de atrasos e cancelamentos de voos nacionais dos últimos 12 meses, bem como prévia do painel de indicadores do transporte aéreo de 2023.
2. A este respeito, é importante ressaltar que o assunto é pertinente às competências da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, conforme disposto na Lei nº 11.182/2005.
3. Desse modo, encaminho para conhecimento de Vossa Excelência cópia do Ofício nº 152/2023/ASPAR-ANAC, de 16 de novembro de 2023, elaborado pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, acompanhado da Nota Técnica nº 12/2019/DEE/CADE, contendo informações acerca do assunto em questão.
4. Por fim, sendo o que compete para o momento, este Ministério de Portos e Aeroportos encontra-se à disposição para eventuais esclarecimentos que se fizerem necessários.

Anexos:

Ofício nº 152/2023 (7764873)

Nota Técnica nº 12/2019/DEE/CADE (7764874)

Atenciosamente,

**SILVIO SERAFIM COSTA FILHO**  
Ministro de Estado de Portos e Aeroportos



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivo=2382059>

Ofício 723 (7860892)

SEI 50626.005210/2023-29 / pg. 1

2382059



Documento assinado eletronicamente por **Silvio Serafim Costa Filho, Ministro de Estado de Portos e Aeroportos**, em 21/12/2023, às 13:15, 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](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 **7860892** e o código CRC **3D7257C1**.



**Referência:** Processo nº 50020.005210/2023-29



SEI nº 7860892

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=2382059>

Ofício 723 (7860892)

SEI 50020.005210/2023-29 / pg. 2

2382059



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 4º Andar, Edifício Parque Cidade Corporate - Bairro Setor Comercial Sul, Brasília/DF, CEP 70308-200 - www.anac.gov.br  
+55 (61) 3314-4327

Ofício nº 152/2023/ASPAR-ANAC

Brasília, 16 de novembro de 2023.

A Senhora

**ANA CRISTINA LANDIM FIALHO**

Chefe da Assessoria de Assuntos Parlamentares e Federativos - Substituto do  
Ministério de Portos e Aeroportos  
Esplanada dos Ministérios, Bloco R  
CEP: 70044-902 - Brasília - DF

Assunto: **ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES E FEDERATIVOS do MPOR encaminha requerimento de Informação (RIC nº 2610/2023), de autoria do Deputado Duda Ramos acerca de atrasos e cancelamentos de voos nacionais dos últimos 12 meses, bem como prévia do painel de indicadores do transporte aéreo de 2023.**

Referência: **Ofício Nº 595/2023/ASPAR-MPOR (SEI-ANAC nº 9271044).**

Referência: **Processo Nº 00058.070731/2023-51**

Prezada Ana Cristina,

1. O presente Ofício nº 595/2023/ASPAR-MPOR, pelo qual se refere ao Requerimento de Informação - RIC nº 2610/2023, de autoria do Deputado Duda Ramos, que requer informações acerca de atrasos e cancelamentos de voos nacionais dos últimos 12 meses, bem como prévia do painel de indicadores do transporte aéreo de 2023 além de explicações sobre os dados utilizados para se chegar ao preço da tarifa média paga pelos consumidores no país.
2. Preliminarmente à análise dos questionamentos constantes do Ofício supracitado, cabe contextualizar a respeito do regime vigente de prestação de serviço de transporte aéreo público, bem como do acompanhamento de mercado exercido por esta Agência, no que se refere às tarifas comercializadas.

**Regime de Prestação de Serviço de Transporte Aéreo Público**

3. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, em seu art. 180, estabelece que a exploração de serviços públicos de transporte aéreo regular dependerá sempre de prévia concessão. No entanto, a outorga por meio de concessão ali prevista não se adequa às condições das concessões normatizadas pelas leis nº 8.666 (Lei de Licitação e Contratos), de 1993, e nº 8.987 (Lei de Concessões), de 1995. E isso não se deve somente às lacunas existentes pela falta de atualização do CBA, mas principalmente pelas próprias características do setor, que é competitivo e, portanto, admite a presença de diversos operadores, não sendo necessária, nem desejável, a escolha de um operador em detrimento de outro. Tal entendimento foi consagrado pelo Acórdão nº 346/2008 do Plenário do Tribunal de Contas da União – TCU e ratificado pelos Acórdãos nº 1241/2018 e 2955/2018, todos do Plenário do Tribunal de Contas da União – TCU<sup>[1]</sup>. Atualmente, tal artigo encontra-se revogado pela Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021.
4. O setor aéreo se assemelha a mercados com livre entrada e saída, nos quais o preço é definido endogenamente, por meio da interação entre oferta e demanda, sem intervenção do Estado. Portanto, a prestação de serviços aéreos não pode ser vista como uma concessão comum.
5. Não é necessário, nem é desejável em termos de busca por menores preços, outorgar a exploração de uma linha aérea para um único operador, uma vez que o mercado é competitivo. Pelo contrário, o interesse é que haja a maior quantidade de operadores possível, de modo que haja concorrência entre eles e, consequentemente, queda nos preços praticados e inovação. Nesse sentido, é extremamente relevante destacar que os serviços de transporte aéreo não são explorados sob regime de monopólio público e que a outorga para a exploração dos serviços de transporte aéreo não é precedida de licitação, ou seja, qualquer empresa interessada, por sua própria conta e risco, pode obter “concessão” do Estado, desde que atendidos os requisitos jurídicos e técnicos.
6. Outro fator que diferencia a concessão de serviços aéreos de uma concessão comum é a inexistência de garantia de equilíbrio econômico-financeiro do contrato por parte do Estado. Ao oferecer o serviço de transporte aéreo, todos os riscos são assumidos pelas empresas ofertantes. Nessas circunstâncias, todas elas devem ter liberdade para escolher quais rotas operar, com qual frequência e quanto cobrar por isso. A falta de garantias financeiras para permanecer ou não em determinada rota é o motivo pelo qual não se pode obrigar uma empresa a prestar determinado serviço ou impor o que deve cobrar, seja por limitação de preços ou por especificação de produtos. Por isso, é necessário garantir a liberdade de oferta, isto é, o acesso a todas as empresas que queiram operar determinada rota, observando-se, obviamente, a capacidade operacional da infraestrutura e a regulação técnica de segurança, conforme preconiza o art. 48 da Lei nº 11.182/2005. Consequentemente, não cabe à ANAC ou a qualquer outro órgão governamental o estabelecimento de preços, rotas ou mesmo o tipo de produto ofertado, desde que resguardados os quesitos mínimos de segurança.
7. A garantia de que qualquer linha aérea possa ter serviços ofertados por qualquer empresa aérea interessada a qualquer tempo é um dos principais fatores que propicia a contestabilidade do mercado. Esta constante ameaça não permite que as empresas aéreas que eventualmente atuem sem concorrentes em determinada linha aérea permaneçam em zona de conforto; ao contrário, as estimula a buscarem mais eficiência e a ofertarem melhores serviços. A contestabilidade do mercado também propicia que, caso haja lucros acima do normal em uma determinada rota, outra empresa também possa explorá-la, havendo concorrência e, consequentemente, aumento na oferta, redução de preços e, portanto, redução dos lucros.
8. Em síntese, como decorrência das características do setor, a exploração de serviço de transporte aéreo regular se baseia na existência de dois pilares do setor: a liberdade de oferta, como mencionado, e a liberdade tarifária. São pilares que não foram criados a partir de leis, mas que surgiram como consequência da dinâmica existente no setor, resultados da evolução do mercado.<sup>[2]</sup> A Lei nº 11.182 (de criação da ANAC), de 27 de setembro de 2005, apenas consagrou tais princípios em seu texto por meio dos artigos 48 e 49, ressaltando-se que a liberdade tarifária passou a ser aplicada no mercado doméstico com a publicação da Portaria do Ministério da Fazenda nº 248, de 10 de agosto de 2001.
9. Esse modelo, com maior liberdade, trouxe maior eficiência e ganhos para ofertantes e consumidores, permitindo o surgimento de produtos e preços. Este cenário tende a estimular o crescimento do mercado à medida que se cria um ciclo em que mais consumidores passam a ter acesso ao mercado,



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2382059>

2382059

atraindo mais investidores para explorar os serviços, o que viabiliza a ampliação da oferta, a diversificação, a melhoria da prestação e, principalmente, acarreta ainda na oferta de produtos a preços reduzidos. Por consequência, mais pessoas passam a ter acesso de fato aos serviços aéreos.

10. Alguns indicadores demonstram os benefícios trazidos aos consumidores pelo modelo atual, tais como a redução em mais de 60% do preço pago pelo quilômetro voado e a inclusão de mais de 70 milhões de passageiros nos últimos 20 anos, gerando uma mudança estrutural interessante nas viagens interestaduais realizadas no país: em 2003, 74% dessas viagens eram feitas por meio rodoviário (ônibus) e apenas 26% por meio aéreo; em 2022, essa estrutura inverteu-se, com 80% das viagens interestaduais feitas por meio aéreo, e 20% por meio rodoviário. Não à toa, a questão da liberdade tarifária foi ratificada como uma medida em prol dos consumidores pelo Acórdão nº 1241/2018 do Plenário do Tribunal de Contas da União – TCU.

11. Portanto, considerando-se a dinâmica do mercado e os dispositivos legais em vigor, deve-se destacar que é de interesse público, e defendido por esta Agência, que haja a maior quantidade de operadores possível no mercado, para que haja concorrência entre eles e, consequentemente, queda nos preços praticados e inovação. A outorga de concessão a novas empresas depende meramente de sua solicitação e do cumprimento de requisitos técnicos.

#### **Variações nos Preços e Diferenciação de Produtos (Gerenciamento de Receitas)**

12. O valor das tarifas aéreas oscila a todo momento em razão de inúmeros fatores que influenciam a sua precificação, tais como a evolução dos custos (afetados pelo preço do barril de petróleo e pela taxa de câmbio - Dólar/Real); a distância da linha aérea; o grau de concorrência do mercado; a densidade de demanda; a baixa e a alta temporada; restrições de infraestrutura aeroportuária e de navegação aérea; a taxa de ocupação das aeronaves; o horário do voo; a antecedência de compra da passagem; as condições contratuais para remarcação e reembolso da passagem; a franquia de bagagem despachada; o serviço de refeição a bordo; a marcação de assentos; a realização de promoções; entre outros.

13. Assim, para atender a um maior número de passageiros, otimizar a ocupação das aeronaves e alcançar rentabilidade, as preferências dos usuários também são consideradas na prestação e na precificação dos serviços.

14. Com base nesses fatores as empresas aéreas normalmente estabelecem preços diferenciados para assentos em um mesmo voo, buscando atender às diversas características do maior número possível de usuários, inclusive o valor que estão dispostos a pagar e, assim, alcançar maiores níveis de ocupação de suas aeronaves, tentando obter rentabilidade, que é o fator que sustenta a oferta do serviço e os investimentos no setor. Trata-se de um mecanismo chamado de gerenciamento de receitas (*yield management*). Seus benefícios, entretanto, não se restringem aos ofertantes, sendo benéfico também aos consumidores.

15. Nesse sentido, é importante destacar os resultados de auditoria realizada pelo TCU sobre o processo de edição da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, a pedido da Câmara dos Deputados, refletidos no Acórdão nº 2955/2018 do Plenário. Os achados de tal auditoria ratificam os princípios expostos pela Agência na seção anterior, ressaltando-se a conclusão trazida pelo Ministro-Relator nos autos do processo de auditoria de que “a flexibilização regulatória nesse setor, incrementada pela Resolução 400/2016, contempla o princípio constitucional da livre concorrência e tende, a médio prazo, a dar resultados positivos à sociedade”.

16. Conforme a literatura, poucas práticas negociais estão tão intimamente relacionadas com um tipo de negócio específico quanto o gerenciamento de receitas está com a aviação civil, pois o setor foi pioneiro em sua utilização.<sup>[2]</sup> O gerenciamento de receita é uma ferramenta que busca conciliar os diversos tipos de demanda com os objetivos das empresas. Em linhas gerais, por meio dele, as empresas tentam identificar quais são as decisões que os demandantes tomam para que elas possam definir seus produtos e ofertá-los de maneira convergente a seus interesses.<sup>[4]</sup>

17. O gerenciamento de receita se baseia em três fundamentos: discriminação de preços, diferenciação de produtos e sistema de controle de estoque de assentos.<sup>[5]</sup>

18. A discriminação de preços e a diferenciação dos produtos são os fundamentos do gerenciamento de receita mais perceptíveis aos consumidores. É possível, por exemplo, acessar a página de uma empresa aérea na internet e, ao realizar uma busca por uma passagem, obter como resultado mais de uma possibilidade de escolha, tendo como variáveis os preços e as condições de aplicação de cada tarifa, além do horário do voo, aeroporto de origem e destino, da antecedência da compra da passagem, entre outros. Os preços variados são a discriminação de preços e ocorrem em função das condições variadas, que correspondem à diferenciação de produtos.

19. Contudo, a discriminação de preços e a diferenciação de produtos exigem que a empresa tenha conhecimento de uma ampla gama de variáveis que revelem (ou indiquem) as preferências do consumidor. A partir dessas informações, ela alimentará seu banco de dados e fará suas previsões de demanda. Tais estimativas servirão para alimentar seu sistema de controle de estoque de assentos, que determinará o número de assentos de cada classe tarifária alocado em cada voo e, consequentemente, a oferta do produto (ibid). Assim, o sistema de controle de estoque de assentos é essencial para a utilização do gerenciamento de receitas e consequente definição e precificação de seus produtos. Ou seja, o controle de estoque de assentos é uma informação de gestão da empresa, associado a informações concorrenciais estratégicas como a capacidade de otimizar a ocupação de suas aeronaves, de definir estratégias comerciais e de organizar sua malha aérea, entre outros.

20. Além disso, mecanismos de discriminação de preços com base em uma diferenciação de produtos geram mais opções com preços diferenciados. São diversas as maneiras pelas quais as empresas podem diferenciar seus produtos, como regras de remarcação e cancelamento da passagem, a inclusão ou não de franquia de bagagem, marcação de assentos gratuita, embarque preferencial, momento da compra, tempo de estadia etc. Em geral, produtos com menos benefícios tendem a ser mais baratos no intuito de captar a demanda que está disposta a renunciar a eles.

21. Se essa diferenciação não fosse possível, todos os assentos corresponderiam a apenas um produto que, por óbvio, teria um único preço, acima do valor do produto com menos benefícios, alcançando uma quantidade menor de usuários dispostos a pagar por transporte aéreo. Conforme ressaltado por Viscusi et al (2005)<sup>[6]</sup>, a perda do consumidor em casos de imposição de produtos não essenciais na prestação do serviço aéreo está justamente em não ter a opção de se consumir um produto mais simples por um preço menor. Seria um equilíbrio pior para empresas aéreas e passageiros<sup>[7]</sup>.

22. A teoria econômica, contudo, não tem o poder de afirmar taxativamente o que irá ocorrer. Ao contrário, sua contribuição é oferecer análise das tendências de determinados fenômenos sob os pressupostos de racionalidade. Essa ressalva normalmente é apresentada por meio da cláusula *ceteris paribus*, que significa “todas as outras coisas constantes”. A interpretação mais apropriada das previsões da teoria econômica não é “o que vai acontecer”, mas algo mais próximo de “o que aconteceria em um cenário alternativo em que todas as variáveis são inalteradas, à exceção daquela que se está estudando”.

23. Por isso, deve-se levar em consideração que 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 diferenças nos preços sejam explicadas 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.

24. Importante notar que as receitas auferidas com bilhetes mais caros e com serviços comercializados à parte (como franquia de bagagem, marcação de assentos, venda de alimentos, etc.) contribui para uma maior viabilidade econômica do voo, permitindo que se ofereçam tarifas mais baratas para atender a um outro nicho de mercado. Esse nicho corresponde justamente a uma parcela da população com menor propensão a gastar com transporte aéreo, gerando inclusão social no setor e diversos benefícios consequentes. Além disso, permite que os passageiros escolham o produto que melhor lhes atenda, incluindo ou não serviços não essenciais conforme desejam.

25. Note-se que o poder de cobrar preços demasiadamente elevados por parte das empresas é limitado, pois, como já destacado pelo TCU, trata-se de um mercado competitivo. Ademais, a demanda pelo transporte aéreo possui considerável elasticidade-preço, isto é, os consumidores têm a opção de alterar seu padrão de consumo conforme os preços variam – e o fazem. Não se está a falar de produtos e serviços inelásticos como energia ou água, em que a quantidade consumida pouco varia conforme o preço cobrado. A demanda por transporte aéreo oscila sensivelmente em termos de preços. Ainda que as empresas busquem maximizar seus lucros, os consumidores buscam consumir o melhor produto a seu alcance e consideram restrições orçamentárias (o que, naturalmente, envolve preços) no momento da aquisição do serviço. Então, os preços irão se ajustar até acomodar os dois lados. São princípios elementares de economia:<sup>[8]</sup>

- **Princípio da otimização:** as pessoas tentam escolher o melhor padrão de consumo ao seu alcance.
- **Princípio do equilíbrio:** os preços ajustam-se até que o total que as pessoas demandam seja igual ao total ofertado.

A literatura, no entanto, destaca que o tempo em que esses ajustes ocorrem varia e eles podem demorar.<sup>[9]</sup>

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2382059>

27. Observa-se, então, que a possibilidade de se ofertar o transporte aéreo isoladamente, sem produtos dissociáveis (preservando-se questões de segurança, evidentemente) constitui uma evolução do setor. Ou seja, além da liberdade de oferta e de preços, deve-se garantir a livre determinação dos produtos a serem ofertados. Caso contrário, corre-se o risco de cercear o desenvolvimento de novos modelos de negócio e do setor como um todo, além de trazer prejuízo aos próprios consumidores.

28. É importante observar o que destacou a então Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda – SEAE em sua Cartilha de Promoção à Concorrência<sup>[10]</sup> ao tratar de possíveis intervenções estatais no mercado:

*Contudo, a intervenção do governo também pode causar distorções no mercado, levando a uma alocação de recursos menos eficiente do que haveria sem essa intervenção. Essa situação é frequentemente chamada de falha de governo. Alguns exemplos de falha de governo incluem: (i) barreiras à entrada de novas empresas, induzidas por elevação da burocracia ou dos custos; (ii) escassez ou excesso de alguns bens, induzidos por controles de preço; (iii) risco moral, induzido pela proteção do governo a algum comportamento econômico indesejável.*

(...)

*Portanto, convém aos reguladores e legisladores avaliar os efeitos produzidos sobre a concorrência em cada medida regulatória. Essas medidas podem afetar a concorrência caso promovam: (i) a limitação do número ou variedade dos ofertantes; (ii) a limitação à capacidade concorrencial dos ofertantes; (iii) a redução do incentivo à competição entre os ofertantes; (iv) a limitação às escolhas e à informação disponível aos consumidores.*

29. Medidas que limitam a capacidade de oferta e de escolha dos consumidores têm o potencial de gerar resultados negativos como a restrição de acesso aos serviços, a redução de produtos ofertados a menores preços e a inibição da inovação. Nesse sentido, intervenções estatais somente devem ser aplicadas quando constatada uma falha de mercado e em casos muito específicos, sob risco de representar uma falha de governo, como definido pela SEAE.

30. Na prática do regime de liberdade tarifária, a autoridade de aviação civil detém a atribuição de receber das empresas aéreas a comunicação de suas tarifas. Por outro lado, não compete ao órgão regulador a definição das tarifas praticadas, tampouco o estabelecimento de parâmetros ou expectativas a respeito das tarifas futuras. No entanto, isso não afasta a competência do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência para a repressão às infrações contra a ordem econômica, definida na Lei nº 12.529/2011.

31. Assim, o registro de tarifas aéreas comercializadas é uma das iniciativas que compõem o acompanhamento de mercado exercido pela ANAC.

### Fiscalização das Tarifas Comercializadas

32. Quando da instituição da liberdade tarifária, observa-se que o § 3º do art. 49 da Lei nº 11.182/2005 determinou o estabelecimento de mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade dos valores.

*Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária.*

*§ 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por esta definido.*

*§ 2º (VETADO)*

*§ 3º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas. (grifo nosso)*

33. No entanto, a adequada interpretação do § 3º está relacionada com a redação do § 2º que, de acordo com a Mensagem nº 632, de 27/9/2005, foi vetado em função das seguintes razões:

*§ 2º Constatando aumento abusivo das tarifas ou práticas prejudiciais à competição, a ANAC poderá estabelecer tarifas máximas ou mínimas para as linhas onde verificar irregularidade, sem prejuízo das sanções cabíveis.*

*Razões de veto:*

*"A defesa da concorrência no País está estruturada em torno de um sistema, o chamado Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência - SBDC, cujo modelo institucional abarca, no âmbito do Ministério da Justiça, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE e a Secretaria de Direito Econômico - SDE e, na estrutura do Ministério da Fazenda, a Secretaria de Acompanhamento Econômico.*

*Ora, tratando-se de um sistema, como cedejo – e por definição –, há de ser visto e compreendido como um todo harmônico, composto de elementos coordenados entre si e regidos por normas comuns, tendo em vista um determinado fim.*

*A legislação que rege o SBDC não prevê exclusões ou exceções no que se refere a seu escopo de atuação. A competência para julgar condutas anticompetitivas, em todos os setores da economia, é do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, inclusive em setores regulados por agências.*

*Observamos ainda os termos do Projeto de Lei nº 3.337, de 2004, de autoria do Poder Executivo, em tramitação no Congresso Nacional, que dispõe sobre '... a gestão, a organização, o controle social das Agências Reguladoras, etc.', em cujo teor se prevê capítulo específico para tratar da 'interação entre as agências reguladoras e os órgãos de defesa da concorrência' (Capítulo III, do Projeto de Lei nº 3.337, de 2004), sempre no sentido de estabelecer o funcionamento harmônico entre tais órgãos.*

*Assim, a disposição irá acarretar conflitos de competência. Imagine-se a hipótese de a agência estipular preços mínimos para uma empresa acusada de estar praticando preços predatórios e a mesma empresa ser absolvida pelo CADE por essa prática.*

*Por fim, o dispositivo é contraditório com o art. 6º, o qual estabelece que se a ANAC 'tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica, ou que comprometa a defesa e a promoção da concorrência, deverá comunicá-lo aos órgãos e entidades referidos no caput deste artigo, para que adotem as providências cabíveis' ou seja, não se prevê que as providências sejam tomadas pela própria ANAC."*

34. Nesse contexto, observa-se que o veto ao § 2º analisado juntamente com o disposto no § 1º e no caput do artigo 49 impedem a ANAC de intervir nos preços das passagens aéreas, posto que as empresas poderão determinar suas próprias tarifas, prevalecendo, tão somente, a obrigatoriedade de comunicá-las à Agência no prazo estipulado. Mais do que isso, o próprio veto ao §2º deixa claro que não cabe à ANAC julgar ou aplicar qualquer tipo de sanção em função de supostas condutas anticompetitivas ou infrações contra a ordem econômica.

35. Por outro lado, a ANAC fiscaliza a transparência das relações de consumo. A regulamentação da matéria foi aperfeiçoada pela Resolução nº 400/2016, cujo art. 5º estabelece que desde o início do processo de comercialização da passagem aérea, devem ser informados ao consumidor o valor total da passagem e as regras e valores de remarcação e reembolso, bem como do transporte de bagagem, entre outros itens.

36. Essa fiscalização é relacionada exatamente à publicidade das tarifas aéreas no regime de liberdade tarifária.

37. Ressalta-se que a publicidade dos valores das passagens é, até certo ponto, inerente ao próprio processo de comercialização de um serviço de transporte, dispensando a publicação de tabelas conhecidas como "tarifários".

38. Isso porque não há regulação de preços pelo Estado e as próprias empresas tem o interesse de divulgar seus preços. Assim, o consumidor sabe exatamente quanto pagará pelo serviço previamente à sua contratação.

39. Situação diferente ocorre em outros setores, como telecomunicações ou energia, em que ocorre a medição do consumo e, portanto, definição do valor a ser pago pelo serviço, após o consumo. Nesses casos, a publicidade das tarifas por meio de um "tarifário" é necessária para que o consumidor saiba qual é o preço definido pelo Estado e para que possa estimar quanto irá pagar pelo serviço.

40. Assim, a atuação da ANAC, no que diz respeito à publicidade das tarifas, consiste na regulamentação e fiscalização das regras de comercialização, para evitar o uso de artifícios que possam induzir o consumidor a erros com relação à compreensão dos serviços contratados, seus valores e condições contratuais relativas a aditivos e rescisões.

41. A Resolução nº 400/2016 torna clara a obrigatoriedade de transparência e publicidade das características dos serviços contratados, notadamente no parágrafo único do art. 2º, e nos artigos 4º e 5º:

*Art. 2º Na oferta dos serviços de transporte aéreo, o transportador poderá determinar o preço a ser pago por seus serviços, bem como suas regras aplicáveis, nos termos da regulamentação expedida pela ANAC.*

*Parágrafo único. O transportador deverá disponibilizar nos locais de vendas de passagens aéreas, sejam eles físicos ou eletrônicos, informações claras sobre todos os seus serviços oferecidos e as respectivas regras aplicáveis, de forma a permitir imediata e fácil compreensão.*

[...]

*Art. 4º A oferta de serviços de transporte aéreo de passageiros, em quaisquer canais de comercialização, conjugado ou não com serviços de turismo, deverá apresentar o valor total da passagem aérea a ser pago pelo consumidor.*

*§ 1º O valor total da passagem aérea será composto pelos seguintes itens:*

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2382059>





*I - valor dos serviços de transporte aéreo;*

*II - tarifas aeroportuárias; e*

*III - valores devidos a entes governamentais a serem pagos pelo adquirente da passagem aérea e arrecadados por intermédio do transportador.*

*§ 2º O valor final a ser pago será acrescido de eventuais serviços opcionais contratados ativamente (regra opt-in) pelo consumidor no processo de comercialização da passagem aérea.*

*Art. 5º No processo de comercialização da passagem aérea, a partir da escolha da origem, do destino, da data da viagem e antes de ser efetuado o pagamento pelos seus serviços, o transportador deverá prestar as seguintes informações ao usuário:*

*I - valor total da passagem aérea a ser pago em moeda nacional, com discriminação de todos os itens previstos no art. 4º, § 1º, desta Resolução;*

*II - regras de não apresentação para o embarque (no-show), remarcação e reembolso, com suas eventuais multas;*

*III - tempo de conexão e eventual troca de aeroportos; e*

*IV - regras e valores do transporte de bagagem.*

*§ 1º Para os fins desta Resolução, considera-se processo de comercialização aquele realizado no território nacional ou por meio eletrônico direcionado ao mercado brasileiro.*

*§ 2º É vedada qualquer cobrança por serviço ou produto opcional que não tenha sido solicitado ativamente pelo usuário (regra opt-in).*

*§ 3º As informações dos produtos e serviços relativos ao transporte aéreo e comercializados pelo transportador deverão ser disponibilizadas em língua portuguesa, de maneira clara e objetiva.*

42. Assim, a ANAC assegura a publicidade das tarifas praticadas, para todo o mercado brasileiro, por meio da definição de regras de comercialização que obrigam o fornecimento de informações a respeito dos valores e características dos serviços solicitados pelo consumidor e vedam o uso de artifícios que poderiam induzir o consumidor a erros de compreensão em relação aos serviços oferecidos.

43. Adicionalmente, conforme detalhado no tópico a seguir, destaca-se que a ANAC mantém a publicidade do acompanhamento de tarifas aéreas comercializadas.

#### **Acompanhamento das Tarifas Comercializadas**

44. O acompanhamento de tarifas aéreas comercializadas contempla os dados dos bilhetes de passagem efetivamente vendidos ao público adulto em geral para viagens domésticas por todas as empresas brasileiras que exploram os serviços de transporte aéreo público regular de passageiros. A divulgação das tarifas aéreas e demais indicadores correlatos pela ANAC tem o objetivo de disseminar informações a respeito das tarifas aéreas domésticas comercializadas, do regime de liberdade tarifária vigente no Brasil, da regulamentação vigente e dos indicadores de acompanhamento dos preços médios praticados pelas empresas aéreas e os valores apurados desde 2002. A ANAC também faz o acompanhamento das tarifas aéreas internacionais com origem no Brasil, e as divulga por meio da ferramenta supramencionada.

45. A metodologia dos dados de tarifas coletados pela ANAC é pública e está regulamentada pelas Resoluções nº 140/2010 e nº 437/2017, e pelas Portarias nº 2.923/SAS/2016 e nº 198/SAS/2019. Os dados coletados e o detalhamento da metodologia estão disponíveis na página da ANAC na internet no endereço <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo>. Toda a metodologia, bem como os dados utilizados para cálculo da tarifa média, estão disponíveis na página da ANAC para acesso irrestrito de todo cidadão por meio do endereço <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/tarifas-aereas/tarifas-aereas-domesticas-e-internacionais>, onde podem ser encontrados, além do Painel de Tarifas Aéreas, a Metodologia de Acompanhamento das Tarifas Aéreas Domésticas, o Histórico das Tarifas Aéreas Domésticas no Brasil, os Fatores que Afetam as Tarifas Aéreas e os Microdados de tarifas aéreas comercializadas (toda a série histórica dos dados utilizados para o cálculo das tarifas médias, desde 2002 até hoje).

46. Por meio do endereço <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo>, pode-se consultar, além dos dados de tarifas aéreas, todos os dados disponibilizados sobre o Mercado do Transporte Aéreo, como os dados de demanda e oferta, o panorama do mercado, os resultados econômicos das empresas e o quantitativo de atrasos e cancelamentos, além de relatórios e publicações especiais.

47. Em linhas gerais, a metodologia empregada pela ANAC para o cálculo das tarifas médias pagas pelos consumidores, mensalmente, em cada um dos cerca de oito mil pares de origens e destinos no Brasil, utiliza os dados das tarifas aéreas constantes dos bilhetes efetivamente vendidos em cada mês, **independentemente da data de realização do voo**, e são registrados na ANAC por **todas as empresas brasileiras que exploram os serviços de transporte aéreo doméstico regular de passageiros**. Dessa forma, a ANAC recebe das empresas aéreas que ofertam voos domésticos **todas as tarifas comercializadas, com exceção das hipóteses contidas no artigo 5º, I a IX, da Portaria SAS nº 2.923/2016**. Tais hipóteses são excluídas da obrigatoriedade de registro junto à ANAC justamente por representarem tarifas comercializadas com preços diferenciados por razões diversas, tais como tarifas aéreas incluídas em pacotes turísticos, tarifas decorrentes de acordos corporativos entre as companhias aéreas e outras organizações, tarifas com desconto individual por conta de programas de milhagem, tarifas diferenciadas para crianças, dentre outras. **Estas tarifas são excluídas do cálculo da tarifa média por não estarem à disposição do público em geral**; caso contrário, tais tarifas poderiam viesar a média da tarifa real paga pelo consumidor padrão, qual seja, o que não se beneficia de uma das condições excepcionais dispostas na regulamentação retromencionada.

48. Os valores das tarifas registradas junto à ANAC representam apenas o valor efetivamente pago pelo serviço de transporte aéreo, não incluídas quaisquer tarifas, como a de embarque, nem serviços extras, como franquia de bagagem. A tarifa média representa o valor médio pago pelo passageiro em um sentido da viagem, ida ou volta, em razão da prestação dos serviços de transporte aéreo. Este indicador é calculado por meio da média ponderada das tarifas aéreas comercializadas e as correspondentes quantidades de assentos comercializados. Por exemplo, num voo hipotético com 100 passagens comercializadas, sendo 60 por R\$ 200,00 e 40 por R\$ 400,00, a tarifa média seria calculada da seguinte forma:  $[(R\$ 200,00 \times 60) + (R\$ 400,00 \times 40)] / (60 + 40) = R\$ 280,00$ . Em outras palavras, a tarifa média é a soma de todas as passagens comercializadas para um determinado voo, dividida pelo número de passagens comercializadas. Outro indicador importante para esse mercado, calculado e divulgado mensalmente pelo ANAC, o Yield Tarifa Aérea Médio representa o valor médio pago pelo passageiro por quilômetro voado. Tal indicador é o resultado da divisão da Tarifa Aérea Média pela distância média direta entre a origem e o destino do passageiro. Ele é muito **útil para comparar os preços entre linhas aéreas com diferentes distâncias**.

49. Ressalte-se, ainda neste aspecto, que **muitas das tarifas aéreas ofertadas nos diversos canais de comercialização das empresas sequer chegam a ser efetivamente vendidas, pois a venda depende da disposição do passageiro de "aceitar" o valor e as condições de serviço no ato de sua oferta. As tarifas ofertadas que não chegaram a ser comercializadas não compõem o registro efetuado por esta Agência.**

50. Por fim, objetivando ampliar e facilitar ainda mais o acesso da sociedade aos dados históricos do setor, a ANAC lançou a plataforma denominada Painel de Indicadores do Transporte Aéreo, por meio da qual qualquer interessado pode consultar, de forma dinâmica, gráfica e on-line, a evolução histórica dos indicadores de tarifas aéreas domésticas e internacionais comercializadas, com detalhamento por empresa, por mês e ano, por localidade (Região, UF e Aeroporto) e por ligação (pares de localidades), além de possibilitar uma série de comparações tanto entre indicadores quanto entre empresas. O acesso à essa ferramenta pode ser realizado a partir da opção Dados e Estatísticas >>> Mercado do Transporte Aéreo da página principal do portal da ANAC na internet ou do endereço eletrônico <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/tarifas-aereas/tarifas-aereas-domesticas-e-internacionais>.

51. O Deputado Federal Senhor Duda Ramos requer informações acerca de atrasos e cancelamentos de voos nacionais dos últimos 12 meses, bem como prévia do painel de indicadores do transporte aéreo de 2023.

52. Foram solicitadas a prévia do painel de indicadores do transporte aéreo de 2023 ou dos trimestres já apurados, com dados sobre demanda, oferta, participação de mercado, tarifas aéreas domésticas comercializadas e desempenho econômico-financeiro, bem como dos dados utilizados para se chegar ao preço da tarifa média paga pelos consumidores no país e os dados sobre os atrasos e cancelamentos de voos dos últimos 12 meses no país e, em especial, da Região Norte.

53. Considerando que a Parte II deste Parecer engloba as explicações técnicas que reforçam os regimes de liberdade tarifária e de liberdade de oferta que baseiam o funcionamento do mercado brasileiro de aviação civil, apresentamos nas tabelas abaixo os dados que formam o painel de indicadores do transporte aéreo disponíveis **até o presente momento** (até o 2º trimestre de 2023, para resultados econômico-financeiros; até agosto/23, para tarifas; e até setembro/23, para dados estatísticos), assim como dados de atrasos e cancelamentos já apurados (até setembro/23). Tais dados serão apresentados em três níveis geográficos: Brasil (as), Região Norte e Roraima.

**Ísticos - Demanda, oferta e participação de mercado**

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2382059>



54. A seguir, são apresentados os dados de demanda e oferta de assentos, número de passageiros transportados, quantidade de voos e participação de mercado para os recortes Brasil, Região Norte e Estado de Roraima. O período de análise contempla os três primeiros trimestres de 2023, isto é, entre os dias 01 de janeiro e 30 de setembro de 2023, e os percentuais referem-se à comparação entre este período de 2023 e o mesmo período do ano anterior, 2022.

55. Informamos, adicionalmente, que os resultados apresentados se referem a todos os voos de passageiros, domésticos e regulares, conforme estão registrados nos sistemas da Agência.

**TABELA 1 - DADOS ESTATÍSTICOS - DEMANDA, OFERTA E PARTICIPAÇÃO DE MERCADO - JAN A SET/2023 - BRASIL, NORTE E RORAIMA**

Dados estatísticos do painel de indicadores - janeiro a setembro de 2023 (comparativo com mesmo período de 2022)

Mercado doméstico	Brasil		Norte (origem)		RR (origem)		Norte (destino)		RR (destino)	
	Total	Variação	Total	Variação	Total	Variação	Total	Variação	Total	Variação
Demanda (bilhões RPK)	71,2	8,5%	5,6	1,1%	0,3	0,1%	5,4	0,4%	0,2	1,4%
Passageiros Transportados	68.128.297	13,6%	3.731.961	1,7%	164.801	7,2%	3.640.229	1,7%	127.047	10,9%
Quantidade de Voos	594.469	11,5%	36.428	-1,4%	1.094	0,7%	36.419	-0,8%	1.034	6,6%
Passageiros para cada 100 habitantes	44,73	13,6%	28,67	1,7%	34,51	7,2%	27,97	1,7%	26,61	10,9%

Participação de mercado (em RPK)										

Outros valores										
RPK 2023	71.217.653.990		5.630.758.148		316.845.584		5.412.105.957		240.664.253	
RPK 2022	65.656.770.266		5.572.196.064		316.593.928		5.391.410.342		237.300.300	
Passageiros Transportados 2022	59.977.263		3.670.582		153.718		3.579.104		114.599	
Quantidade de voos 2022	533.344		36.936		1.086		36.704		970	
Passageiros habitante 2022	39,38		28,2		32,19		27,5		24	

Fonte: dados ANAC, conforme registro efetuado pelas empresas aéreas domésticas regulares

### Tarifas aéreas domésticas comercializadas

56. A seguir, são apresentados os valores médios da tarifa aérea efetivamente comercializada, o yield tarifa aéreo (valor médio pago por passageiro por quilometro voador) e o percentual das tarifas comercializadas abaixo de R\$ 300,00 registrados pela ANAC relacionados ao estado de Roraima, bem como para a Região Norte e para o Brasil. O período de análise contempla os dois primeiros quadrimestres de 2023, isto é, entre os dias 01 de janeiro e 31 de agosto de 2023, e os percentuais referem-se à comparação entre este período de 2023 e o mesmo período do ano anterior, 2022.

57. Informamos, adicionalmente, que os resultados apresentados se referem a todos os voos de passageiros, domésticos e regulares, conforme estão registrados nos sistemas da Agência.

58. É importante notar que as empresas Azul Linhas Aéreas, Gol Linhas Aéreas e Latam Brasil (TAM Linhas Aéreas) correspondem à totalidade dos passageiros transportados no estado de Roraima no período.

**TABELA 2 - DADOS TARIFÁRIOS - JAN A AGO/2023 - BRASIL, NORTE E RORAIMA**

Dados tarifários do painel de indicadores - janeiro a agosto de 2023 (comparativo com mesmo período de 2022)

Mercado doméstico	Brasil		Norte (origem)		RR (origem)		Norte (destino)		RR (destino)	
	Total	Variação	Total	Variação	Total	Variação	Total	Variação	Total	Variação
Tarifa aérea média	584,45	-9,1%	832,68	6,7%	1.272,96	9,9%	825,99	6,2%	1.194,25	5,0%
Tarifas inferiores a R\$ 300	32,4%	25,1%	13,8%	-27,0%	0,6%	-57,1%	14,1%	-26,2%	0,6%	-50,0%
Yield tarifa aérea	0,4886	-3,2%	0,4812	5,8%	0,4719	9,4%	0,4856	5,8%	0,461	5,7%

Fonte: dados ANAC, conforme registro efetuado pelas empresas aéreas domésticas regulares

### Desempenho econômico-financeiro

59. A seguir, apresentamos o resultado financeiro das empresas brasileiras registrados na ANAC. O período de análise contempla os dois primeiros trimestres de 2023, e os percentuais referem-se à comparação entre estes dois períodos de 2023 e os mesmos períodos do ano anterior, 2022.

60. Informamos, adicionalmente, que os resultados apresentados se referem aos valores registrados pelas três maiores empresas aéreas brasileiras nos sistemas da Agência.

**TABELA 3 - DADOS ECONÔMICOS-FINANCEIROS - 1º E 2º TRIMESTRES/2023 - BRASIL, NORTE E RORAIMA**

#### 1º TRIMESTRE DE 2023



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2382059>

Contas	Valor no Período	Composição
Combustíveis e Lubrificantes	R\$ 5.804.426.891,09	39,00%
Seguros, Arrendamentos e Manutenção de Aeronaves	R\$ 2.070.900.204,74	13,92%
Custo com Pessoal	R\$ 1.787.622.627,07	12,01%
(-) Despesas Operacionais dos Serviços Aéreos Públicos	R\$ 1.377.731.502,41	9,26%
Tarifas de Navegação Aérea	R\$ 982.097.984,59	6,60%
Depreciação/Amortização/Exaustão	R\$ 963.712.585,44	6,48%
Outros Custos dos Serviços Aéreos Públicos	R\$ 813.265.736,59	5,46%
Comissaria, Handling e Limpeza de aeronaves	R\$ 481.370.187,54	3,23%
Tarifas Aeroportuárias	R\$ 306.890.161,52	2,06%
Assistência a Passageiros e Indenizações Extrajudiciais	R\$ 157.465.928,16	1,06%
Condenações Judiciais Decorrentes da Prestação de Serviços Aéreos	R\$ 136.913.786,75	0,92%
<b>Total</b>	<b>R\$ 14.882.397.595,90</b>	<b>100,00%</b> ↑33%

**Receita dos Serviços Aéreos Públicos 1º/23**

**15,49 Bilhões** ↑ 45,2%

**Receita dos Serviços Aéreos Públicos 1º/22**

**10,67 Bilhões**

**Resultado Líquido do Período**

**66,5 Milhões**

## 2º TRIMESTRE DE 2023

Contas	Valor no Período	Composição
Combustíveis e Lubrificantes	R\$ 4.536.528.525,15	33,93%
Seguros, Arrendamentos e Manutenção de Aeronaves	R\$ 1.917.313.202,86	14,34%
Custo com Pessoal	R\$ 1.856.302.292,11	13,88%
(-) Despesas Operacionais dos Serviços Aéreos Públicos	R\$ 1.510.558.378,89	11,30%
Depreciação/Amortização/Exaustão	R\$ 1.039.541.056,92	7,78%
Tarifas de Navegação Aérea	R\$ 885.155.919,38	6,62%
Outros Custos dos Serviços Aéreos Públicos	R\$ 680.857.883,95	5,09%
Comissaria, Handling e Limpeza de aeronaves	R\$ 469.886.955,53	3,51%
Tarifas Aeroportuárias	R\$ 235.582.206,95	1,76%
Assistência a Passageiros e Indenizações Extrajudiciais	R\$ 155.011.092,03	1,16%
Condenações Judiciais Decorrentes da Prestação de Serviços Aéreos	R\$ 82.413.972,68	0,62%
<b>Total</b>	<b>R\$ 13.369.151.486,45</b>	<b>100,00%</b> ↑8%

**Receita dos Serviços Aéreos Públicos 2º/23**

**14,33 Bilhões** ↑ 21,3%

**Receita dos Serviços Aéreos Públicos 2º/22**

**11,81 Bilhões**

**Resultado Líquido do Período**

**1,67 Bilhão**

Fonte: dados ANAC, conforme registro efetuado pelas três maiores empresas aéreas domésticas regulares

## Atrasos e cancelamentos

61. A seguir, são apresentados os percentuais de atrasos e cancelamentos registrados pela ANAC relacionados ao estado de Roraima, bem como para a Região Norte e para o Brasil. O período de análise contempla os três primeiros trimestres de 2023, isto é, entre os dias 01 de janeiro e 30 de setembro de 2023.

62. Informamos, adicionalmente, que os resultados apresentados se referem a todos os voos de passageiros, domésticos e regulares, conforme estão registrados nos sistemas da Agência.

63. Considerando os cancelamentos por empresa, os resultados são apresentados a seguir. É importante notar que as empresas Azul Linhas Aéreas, Gol Linhas Aéreas e Latam Brasil (TAM Linhas Aéreas) correspondem à quase totalidade (96,1%) dos passageiros transportados no estado de Roraima no período.

## TABELA 4 - DADOS DE ATRASOS E CANCELAMENTOS - JAN A SET/2023 - BRASIL, NORTE E RORAIMA

Dados de atrasos e cancelamentos de voos - janeiro a setembro de 2023 (comparativo com mesmo período de 2022)

Mercado doméstico	Todos os voos domésticos (Brasil)			Voos com origem na região Norte			Voos com destino à região Norte			Voos com origem em Roraima			Voos com destino a Roraima		
	Jan - Set/2023	Jan - Set/2022	Variação (%)	Jan - Set/2023	Jan - Set/2022	Variação (%)	Jan - Set/2023	Jan - Set/2022	Variação (%)	Jan - Set/2023	Jan - Set/2022	Variação (%)	Jan - Set/2023	Jan - Set/2022	Variação (%)
Voos cancelados	3,4%	2,7%	↑ 0,7%	5,6%	5,8%	↓ 0,2%	5,5%	6,5%	↓ 1,0%	1,4%	0,6%	↑ 0,8%	2,5%	12,1%	↓ 9,6%
Total de Voos Atrasados >30 min	7,8%	5,1%	↑ 2,8%	7,2%	6,6%	↑ 0,6%	8,1%	7,1%	↑ 1,1%	4,1%	3,6%	↑ 0,4%	7,6%	5,0%	↑ 2,5%
Total de Voos Atrasados >60 min	2,7%	2,0%	↑ 0,8%	3,1%	3,3%	↓ 0,2%	3,1%	3,2%	↓ 0,1%	1,9%	1,4%	↑ 0,4%	1,9%	1,3%	↑ 0,6%
	Total 2023	Total 2022		Total 2023	Total 2022		Total 2023	Total 2022		Total 2023	Total 2022		Total 2023	Total 2022	
Total de Voos Doméstico Previstos	585.383	522.322		32.685	34.655		32.611	34.666		1.041	993		1.043	99	
Total de Voos Cancelados	19.717	14.136		1.832	1.995		1.796	2.260		15	6		26	12	
Total de Voos Realizados	565.666	508.186		30.853	32.660		30.815	32.406		1.026	987		1.017	87	
Total de Voos Pontuais	521.301	482.387		28.621	30.508		28.316	30.119		984	951		940	83	
Total de Voos Atrasados >30 min	44.365	25.799		2.232	2.152		2.499	2.287		42	36		77	46	
Total de Voos Atrasados >60 min	15.423	9.481		957	1.093		952	1.044		19	14		19	11	

Fonte: dados ANAC, conforme registro efetuado pelas empresas aéreas domésticas regulares

64. É de conhecimento geral que a aviação civil no Brasil sofreu um impacto significativo durante a pandemia, com redução abrupta da demanda e aumento exponencial de custos, gerando prejuízos acumulados desde 2020. Atualmente, o principal custo da aviação civil no país é com a rubrica combustíveis, 2 representava cerca de 40% dos custos totais. O querosene de aviação (QAV) subiu cerca de 143% entre 2019 e 2022. Aliado a tais custos, a alta cambial do real frente ao dólar, que no mesmo período foi de aproximadamente 40%, contribuiu para impactar os custos em geral dolarizados, como fretes, alimentos, seguros e manutenção de aeronaves, que representaram cerca de 11% do total de custos em 2022.

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2382059>



65. Quanto à demanda, esta despencou entre janeiro e abril de 2020, quando chegou a 5% dos passageiros transportados no mesmo mês de 2019, estando desde o início de 2020 abaixo dos valores pré-pandemia, embora nos últimos meses de 2023 ela esteja se aproximando do patamar anterior, de quatro anos atrás. Ao final de 2022 havia cerca de R\$ 42,6 bilhões acumulados de prejuízo líquido (patrimônio líquido negativo), sendo que em 2023 o setor começa a esboçar uma reação, com as principais variáveis chegando aos níveis pré-pandemia, em 2019, como demonstram os dados monitorados por esta Agência. Ao fim do 2º trimestre de 2023, o patrimônio líquido negativo já havia recuado para R\$ 35,1 bilhões, mostrando alguma recuperação, embora ainda num montante bastante significativo.
66. Em relação aos achados estampados nas quatro figuras pode-se inferir que os valores observados no estado de Roraima estão em sintonia com as observações da região Norte e, em geral, com o observado no país quando comparamos o ano atual com o ano anterior, exceto pelos indicadores de tarifas.
67. Na dimensão *Demanda, oferta e participação de mercado*, podemos observar ligeira elevação da oferta superior ao aumento da demanda no estado de Roraima, em linha com o observado no Brasil e superior aos números da região Norte.
68. Na dimensão *Tarifas aéreas domésticas comercializadas*, os números do estado de Roraima, assim como os da região Norte, destoam do comportamento observado no restante do país, com elevação da tarifa e do yield médios e redução do percentual das tarifas mais baratas (abaixo de R\$ 300,00) comercializadas tanto de quanto para aquele estado.
69. Na dimensão *Desempenho econômico-financeiro*, vimos tanto no 1º quanto no 2º trimestre de 2023 uma elevação nas receitas de serviços aéreos públicos em comparação com o mesmo período do ano anterior, assim como um resultado líquido positivo nos dois períodos. Contudo, tal como citado acima, ao final do 2º trimestre de 2023 as três maiores empresas aéreas do país ainda acumulavam um patrimônio líquido de cerca de R\$ 35 bilhões, que representa o prejuízo acumulado pelas três empresas até então.
70. Na dimensão *Atrasos e cancelamentos*, destaca-se a grande redução no percentual de voos cancelados com destino ao estado de Roraima, colocando o estado em situação melhor que a Região Norte e ao Brasil como um todo. Quanto aos demais indicadores de atraso, tanto os dados de Roraima quanto da Região Norte estão próximos aos do Brasil como um todo.

## CONCLUSÃO

71. Quanto ao pleito que se faz no Ofício, é importante ressaltar que vigora no Brasil, conforme a Lei nº 11.182/2005, o regime de liberdade tarifária e de oferta, e que o setor aéreo se assemelha a mercados com livre entrada e saída, nos quais o preço é definido endogenamente, por meio da interação entre oferta e demanda, sem intervenção do Estado. Por isso, é necessário garantir a liberdade de oferta, isto é, o acesso a todas as empresas que queiram operar determinada rota, observando-se, obviamente, a capacidade operacional da infraestrutura e a regulação técnica de segurança, conforme preconiza o art. 48 da Lei nº 11.182/2005. Por isso, todas as empresas devem ter liberdade para escolher quais rotas operar, com qual frequência e quanto cobrar por isso. A falta de garantias financeiras para permanecer ou não em determinada rota é o motivo pelo qual não se pode obrigar uma empresa a prestar determinado serviço ou impor o preço que deve cobrar.
72. Além disso, as medidas adotadas pela ANAC estão incluídas em um **amplo contexto de flexibilização da regulamentação da aviação civil brasileira**, que têm proporcionado o desenvolvimento do transporte aéreo, a ampliação da concorrência e benefícios aos passageiros observáveis no médio e longo prazo, fato inclusive já reconhecido pelo Tribunal de Contas da União.
73. Entre essas medidas de desregulamentação estão: a implantação do regime de liberdade tarifária; a livre iniciativa para a constituição de novas empresas aéreas; a liberdade de oferta de voos em qualquer linha no país.
74. Nos últimos vinte anos, o número de passageiros transportados mensalmente por via aérea no Brasil saltou de 2,4 milhões para cerca de 8 milhões, com uma redução real no valor das tarifas da ordem de 47,6%. Em 2003, o modal rodoviário respondia por cerca de 74% dos passageiros transportados no país, enquanto o modal aéreo respondia por cerca de 26%. Em 2022 essa relação se inverteu, com o modal aéreo respondendo por 80% dos passageiros transportados e o rodoviário, 20%. Os ganhos em Roraima foram ainda maiores, demonstrando grande inclusão social no transporte aéreo. No ano de 2003, considerando Roraima como origem e destino (todas as rotas saindo ou chegando em Roraima), a média mensal de passageiros transportados no Estado foi de 5.674. Em 2023, até setembro, 20 anos depois, tal média está em 32.427, um aumento de 471%.
75. Ratifica-se que o modelo vigente no mercado, de liberdade tarifária e de rotas, promoveu maior eficiência e ganhos para prestadores de serviços de transporte aéreo e passageiros ao permitir a diferenciação entre produtos e preços, o que propiciou a inclusão de mais pessoas no transporte aéreo.
76. Nesse cenário de expansão de usuários do transporte aéreo, estimula-se o crescimento do mercado, atraindo mais investidores para explorar os serviços, o que viabiliza a ampliação da oferta, a diversificação, a melhoria da prestação e, principalmente, acarreta ainda na oferta de produtos a preços reduzidos. Por consequência, cria-se um ciclo em que mais pessoas passam a ter acesso de fato aos serviços aéreos.
77. No entanto, é importante pontuar que a crise provocada pela pandemia de Covid-19, que praticamente paralisou a aviação civil no país no seu início, recuperando-se aos poucos, notadamente a partir de 2022, afetou sobremaneira as empresas desse setor, impactando severamente seus custos e negativamente as suas receitas. Tal situação, evidentemente, traduziu-se em maiores preços em todo o país a partir da recuperação da demanda, após a vacinação em massa da população. Contudo, tal recuperação ainda se encontra em andamento, sendo mais rápida em algumas localidades e mais lenta em outras, fruto da combinação de fatores que afetam essa indústria, tanto endógenos quanto exógenos, estes principalmente de cunho macroeconômico.
78. Para mais informações sobre os efeitos concorrenciais do controle de preços no mercado de transporte aéreo, recomenda-se a leitura da Nota Técnica nº 12/2019/DEE/CADE, em anexo.
79. Diante do exposto, a ANAC ratifica o seu compromisso em continuar adotando as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento de um setor de transporte aéreo competitivo, eficiente, acessível, de qualidade e, acima de tudo, seguro no Brasil, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, nos termos do artigo 8º da Lei nº 11.182/2005.
80. Estas são as informações que se apresentam permanecemos a disposição para quaisquer outros esclarecimentos que se fizerem necessário.

Cordialmente,

GUILHERME FRANCO  
Chefe da Assessoria parlamentar - Substituto

[1] Disponíveis em [www.tcu.gov.br](http://www.tcu.gov.br).

[2] Mais detalhes do histórico de desregulação do setor estão disponíveis na Nota Técnica nº 1/2013/GEAC/SRE, (SEI nº 3048227).

[3] TALLURI, K. T. e VAN RYZIN, G. J. Revenue Management. Nova York: Springer, 2004.

[4] Maior aprofundamento sobre o assunto consta da Nota Técnica nº 5/2013/GERE/SRE (SEI nº 3048100), e do Parecer Técnico nº 197/2016 – SEAP, (SEI nº 3048114).

[5] Fundamentos baseados no trabalho de OLIVEIRA, A. V. M. de e FERRAZ, R. B. Overbooking, gerenciamento de receitas e previsão de demanda: estudo empírico das posições em sistemas de reservas de companhias aéreas. Rev. adm. contemp. [online]. 2008, vol.12, n.2, pp. 481-506. ISSN 1982-7849. <http://dx.doi.org/10.1590/S1415-65520080002000009>.

[6] VISCUSI, W. K.; HARRINGTON JR, J. E.; VERNON, J. M. Economics of Regulation and Antitrust. 4ª Edição. The MIT Press, 2005.

[7] Maior aprofundamento sobre o assunto consta da Nota Técnica nº 5/2013/GERE/SRE e da Nota Técnica nº 1/2013/GEAC/SRE.

[8] VARIAN, H. R. Microeconomia, tradução da 5ª edição americana. Editora Campus: 2000.

[9] Idem.

[10] Disponível em [www.fazenda.gov.br/centrais-de-contenudos/publicacoes/cartilhas/arquivos/cartilha-promocao-a-concorrencia.pdf](http://www.fazenda.gov.br/centrais-de-contenudos/publicacoes/cartilhas/arquivos/cartilha-promocao-a-concorrencia.pdf), em 18/02/2019.

[11] Documento disponível no endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>.



Documento assinado eletronicamente por **Guilherme Franco Couto Neto**, **Chefe da Assessoria Parlamentar, Substituto(a)**, em 16/11/2023, às 13:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2382059>



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **9340521** e o código CRC **BF5C06F2**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00058.070731/2023-51

SEI nº 9340521



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.  
<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2382059>

2382059



**Ministério da Justiça e Segurança Pública– MJSP**  
**Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE**

SEPN 515 Conjunto D, Lote 4 Ed. Carlos Taurisano, 4º andar - Bairro Asa Norte, Brasília/DF, CEP 70770-504  
Telefone: (61) 3221-8409 e Fax: (61) 3326-9733 – [www.cade.gov.br](http://www.cade.gov.br)

**NOTA TÉCNICA Nº 12/2019/DEE/CADE**

**Referência:** Estudo nº 08700.002226/2019-88

**Ementa:** A presente nota técnica faz uma análise de possíveis efeitos concorrenciais da adoção de um modelo de regulação price cap para os preços de passagens aéreas. Apresentam-se as preocupações concorrenciais de tal proposta, a título de advocacia, com o intuito de evitar problemas concorrenciais decorrentes da sua adoção.

**Versão:** Pública

## 1. Introdução

A advocacia da concorrência é um dos principais objetivos da Lei brasileira de Defesa da Concorrência (Lei nº 12.529/2011). Segundo OCDE (2019), como ocorre em outras economias com vasta tradição de empresas estatais e profunda regulação, é crucial que o Brasil gere e aprimore o entendimento e a aceitação ampla dos princípios concorrenciais. Nesse sentido, o Departamento de Estudos Econômico (DEE) do Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência (CADE) tem desenvolvido atividades de advocacia que incluem publicações, estudos de mercado, elaboração de guias, avaliações de impacto, elaboração de seminários e estreita cooperação com agências reguladoras e outros órgãos públicos<sup>1</sup>.

Paralelamente, a Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon) concentra-se no planejamento, elaboração, coordenação e execução da Política Nacional das Relações de Consumo, com os objetivos de, dentre outros, garantir a proteção e exercício dos direitos dos consumidores e promover a harmonização nas relações de consumo. A Senacon também atua na análise de questões que tenham repercussão nacional e interesse geral, na promoção e coordenação de diálogos

<sup>1</sup> Ver publicações institucionais do DEE em: <http://www.cade.gov.br/acesso-a-informacao/publicacoes-institucionais/publicacoes-dee>.



setoriais com fornecedores, na cooperação técnica com órgãos e agências reguladoras, na advocacia normativa de impacto para os consumidores, na prevenção e repressão de práticas infrativas aos direitos dos consumidores<sup>2</sup>.

Dada a proximidade das atuações das duas instituições, Cade e Senacon frequentemente dialogam sobre diferentes temas da economia brasileira que possam repercutir tanto na área de defesa da concorrência, quanto da defesa do consumidor<sup>3</sup>.

As recentes alterações no panorama do mercado brasileiro de transporte aéreo de passageiros (propostas de mudanças na regulação do mercado, crise da empresa Avianca) têm mobilizado esforços das diversas instituições governamentais interessadas no setor, como Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Cade e Senacon.

A presente nota técnica tem objetivo de apresentar subsídios ao debate em torno da regulação do setor aéreo abordando possíveis consequências no campo concorrencial no caso de se voltar a regular de preços de passagens aéreas, especificamente com a adoção do modelo *price cap*.

Esta é uma questão que surge em um contexto em que retornam à cena discussões sobre o funcionamento e a regulação do transporte aéreo de passageiros no Brasil. De um lado, observam-se medidas no sentido de liberalizar o setor e atrair mais investimento e concorrentes para o mercado brasileiro, como as iniciativas no sentido de eliminar a franquia de bagagem e facilitar o aporte de capital estrangeiro nas companhias aéreas que operam ou venham a atuar no Brasil; de outro, há uma insatisfação dos consumidores com preços e qualidade dos serviços<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Conforme descrito <https://www.defesadoconsumidor.gov.br/portal/a-senacon>.

<sup>3</sup> Em 14/05/2018, Cade e Senacon firmaram acordo de cooperação técnica visando intercâmbio de conhecimentos e promover ações conjuntas que aprimorem o desempenho de atividades que garantam a efetiva proteção e defesa do consumidor e o fortalecimento da concorrência - Processo nº 08012.000735/2018-43.

<sup>4</sup> *"As reclamações de passageiros prejudicados com atrasos ou cancelamentos de voos registradas até o terceiro trimestre de 2018 (dados mais recentes) já são 78,64% maior que as queixas manifestadas ao longo de 2017. Segundo o Boletim de Monitoramento da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), entre janeiro e setembro do ano passado, a plataforma consumidor.gov.br contabilizou 2.133 reclamações relacionadas aos temas "atrasos e cancelamentos", contra 1.194 em 2017."* - site Turismo em Foco, 22/01/2019).

*"A tarifa aérea média de voos domésticos subiu 7,9% no primeiro trimestre deste ano, quando comparado com o mesmo período de 2017. Segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o preço médio das tarifas ficou em R\$ 361,03, ante o valor de R\$ 334,49 do primeiro trimestre do ano passado."* - site do Estado de São Paulo, 29/06/2018.

*"Neste mês do turismo, o Reclame AQUI analisou as reclamações das principais companhias aéreas. No total, foram 34.909 queixas no site de janeiro a agosto de 2018. Em um comparativo com o mesmo período de 2017, quando foram registradas 25.539, houve um aumento de 37%. As principais reclamações foram sobre bagagem, somando 22% dos problemas, em seguida, problemas no cancelamento (19%), reembolso (18%), cobrança abusiva (11%) e atendimento (9%)."* - site Reclame Aqui, 28/09/2018.



Diante dessa insatisfação dos consumidores são apresentadas propostas de alteração da regulação do setor aéreo, como é o caso do Projeto de Lei de Conversão (PLV) 6/2019, que propõe a volta da franquia de bagagens e uma obrigação de investimentos em rotas regionais para empresas estrangeiras que queiram entrar no mercado brasileiro. Estas medidas foram analisadas por este Departamento de Estudos Econômicos, que as considerou contrárias aos objetivos de atrair investimentos e aumentar a concorrência no setor<sup>5</sup>. Também é possível que se cogite a volta da regulação de preços de passagens aéreas. Considerando essa hipótese, esta nota técnica avalia os possíveis efeitos concorrenciais de um controle de preços com a utilização do modelo *price cap*.

A presente nota técnica está dividida em cinco seções. Além desta introdução, a segunda seção revisa o processo de desregulação do setor aéreo; a terceira seção apresenta em linhas gerais o modelo *price cap* de regulação; e a quarta avalia a adequação desse modelo para regular passagens aéreas no Brasil. Por fim, a quinta seção conclui com as principais preocupações concorrenciais vislumbradas.

## 2. A desregulamentação do transporte aéreo de passageiros

Até meados dos anos 1970, o transporte regular de passageiros era fortemente regulamentado na maioria dos países. A entrada no mercado de transporte aéreo, o início de operação em determinadas rotas, o tamanho das aeronaves em operação, a redução ou interrupção de serviços, o investimento em companhias aéreas, e o estabelecimento e aplicação das diferentes categorias de tarifas foram sujeitos a um conjunto detalhado de regras (Gönenç e Nicoletti, 2001).

O movimento pela desregulamentação começou nos Estados Unidos. Antes de 1979, tanto a oferta quanto o preço de passagens aéreas eram submetidos a regulação no mercado norte-americano. Desde então, permite-se a toda a empresa que cumpra os requisitos de segurança operar nas rotas que lhes sejam atrativas ofertando serviços com liberdade de aplicação de tarifas. Desse período, até o ano 2000, o volume de passageiros transportados nos Estados Unidos triplicou (Gowrisankaran, 2002).

Na Europa, o processo de liberalização do transporte aéreo começou nos anos 1990, tendo como uma das motivações a necessidade de fazer frente à expansão das empresas norte-americanas. Duas décadas depois, a avaliação do mercado europeu de transporte aéreo evidencia que o consumidor se beneficiou da liberalização: o número de rotas e frequências aumentou substancialmente desde o início dos anos noventa; há mais opções para o consumidor ao nível da rota, bem como tarifas mais baixas, em particular a partir de 2000; além disso, a revolução das empresas *low cost* criou oportunidades para aeroportos menores, levando a uma

---

<sup>5</sup> Nota Técnica nº 11/2019/DEE/CADE.

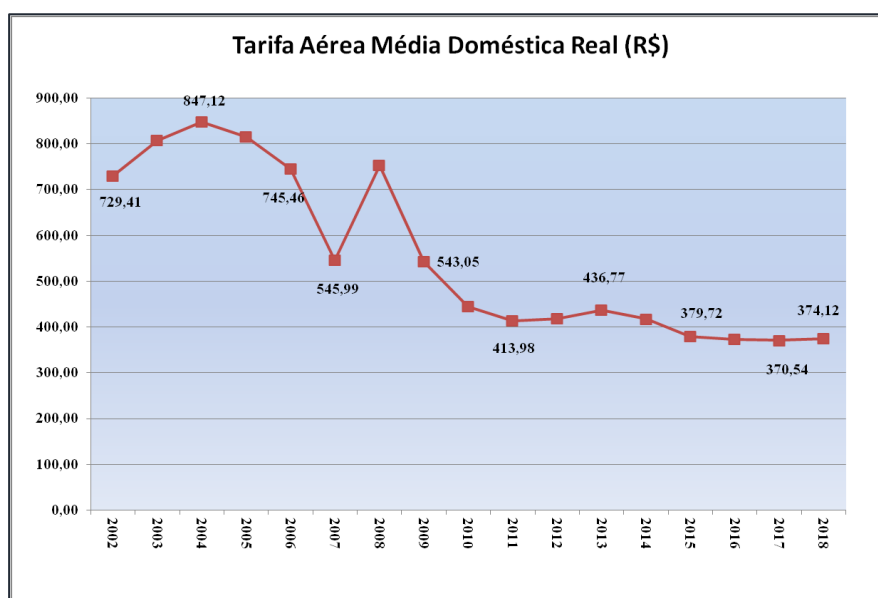




acessibilidade por via aérea de muitas regiões da União Europeia (Burghouwt et al, 2015).

No Brasil, o processo de liberalização do setor aéreo avançou em etapas, a partir dos anos 1990, culminando com a Lei nº 11.182/2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), consolidou o regime de liberdade tarifária<sup>6</sup> e assegurou que as linhas aéreas possam ser exploradas por qualquer empresa aérea interessada, mediante prévio registro na Anac, sendo estes os pilares da concorrência nos serviços de transporte aéreo público no Brasil. Diferentemente do que ocorria no passado, o Estado não mais estabelece preços mínimos ou máximos dos serviços ou restringe a oferta (Anac, 2016).

O gráfico abaixo, mostra que desde a vigência da liberdade tarifária houve uma queda significativo do valor real médio da tarifa aérea doméstica, passando de R\$ 729,41, em 2002, para R\$ 374,12, em 2018, indicando um evidente benefício para os consumidores brasileiros.



Fonte: Anac

Elaboração: Departamento de Estudos Econômicos

Contudo, o mercado de transporte aéreo é caracterizado por certa instabilidade. Aumento da concorrência, crises econômicas, terrorismo, elevações dos preços do petróleo e elevação de taxas de juros são fatores que ao longo das últimas décadas têm abalado o setor, resultando em falências de companhias aéreas e aumento da concentração do mercado através de fusões e aquisições ou formação de alianças entre as empresas do setor, tanto no Brasil quanto no exterior.

Essa instabilidade faz com que surjam ideias no sentido de aumentar o nível de regulação do mercado aéreo por dois motivos contraditórios: de um lado argumenta-se que há uma crescente concentração do mercado com aumento do

<sup>6</sup> O regime de liberdade tarifária foi instituído inicialmente pela Portaria nº 248, de 10 de agosto de 2001, do Ministério da Fazenda.



poder de mercado das grandes companhias nas principais rotas; de outro, aponta-se que a elevada competição em um mercado instável leva companhias a operar abaixo do custo gerando falências e descontinuidade dos serviços (Tretheway e Waters, 1998).

### 3. O modelo de regulação *Price Cap*

Inicialmente, deve-se ressaltar a importância do mecanismo de preços definidos pelo mercado no sentido de permitir à sociedade alocar recursos escassos para atender, tanto quanto possível, os desejos ilimitados dos consumidores. Os preços refletem o resultado de um cálculo econômico que os indivíduos e firmas fazem sobre como melhor alocar seus recursos considerando um conjunto de alternativas possíveis. Dessa forma, se uma firma obtém lucro é um sinal de que ela alocou seus recursos de produção de uma maneira que os consumidores consideraram melhor em relação a outras opções ofertadas – então essa firma será encorajada a produzir mais. Por outro lado, em caso de prejuízo, a firma recebe a sinalização de que os consumidores não se sentem atendidos em suas necessidades e optam por produtos alternativos – a firma, então deverá procurar outras formas de alocar seus recursos de produção (Coyne e Coyne, 2015).

Assim, não se deve perder de vista que quando se propõe a utilização de algum tipo de controle de preços, perde-se a referência do mercado e passa-se a conviver com distorções que afetam o bem-estar dos indivíduos (conforme explicitado no Anexo desta nota).

Controles e mecanismos de regulação de preços são adotados excepcionalmente com o intuito de corrigir “falhas de mercado”, derivadas, principalmente, da assimetria de informação entre os agentes econômicos, das externalidades que envolvem uma determinada transação e do monopólio natural, fenômenos que podem gerar situações que determinem perdas de bem-estar para a sociedade (Saintive e Cahcur, 2006).

Surgida na Inglaterra, durante o período de intensas privatizações e liberalização de setores antes controlados pelo governo, no final dos anos 1980, o modelo de regulação *price cap* se tornou um dos mais utilizados pelos países que passaram a adotar a regulação econômica de certos mercados submetidos a processos de privatização ou liberalização.

Essa metodologia de regulação possui dois componentes principais: (i) uma regra de reajuste dos preços determinados em contrato através de um indexador baseado em algum índice geral de preços, descontado um fator de produtividade (fator X), que corresponderia ao estímulo para redução dos custos operacionais da firma regulada; (ii) uma revisão tarifária (em períodos pré-fixados mais amplos), cuja intenção consiste em determinar e rever o custo de capital das empresas reguladas bem como os custos operacionais, readequando o nível das tarifas a mudanças mais estruturais que não foram corrigidas pela regra de reajuste (Saintive e Chacur, 2006).



Assim, dado o preço contratado e as metas de produtividade fixadas para os anos até a próxima revisão, toda redução real de custos poderá ser apropriada pela concessionária, a qual terá, então, incentivos para reduzir custos. No caso de indústria que produz múltiplos bens ou serviços, existem duas formas principais de aplicar o modelo: ou aplicar a fórmula para cada produto, ou aplicá-la a uma cesta de bens ou serviços, dando à firma liberdade de modificar preços relativos dentro da cesta, sendo este a forma predominante na literatura (Araújo, 2001)

Adaptando para o setor aéreo, o regulador define uma taxa global de aumento de preço (*price cap*). A companhia aérea é livre para determinar quais serviços terão aumentos de preços e a que taxa e quais não terão os preços aumentados. Tudo o que importa é que a média ponderada do aumento de preço (incluindo todos os serviços prestados pela companhia) não exceda o limite de preço estabelecido (Tretheway e Waters, 1998).

Embora seja uma metodologia bastante aplicada para regulação de mercados, algumas desvantagens são apontadas na literatura:

- i. tal regulamentação pode criar incentivos para os fornecedores reduzirem ou degradarem a qualidade do serviço. Dado que toda redução de custo além do previsto no fator X é apropriada pela empresa, pode ocorrer de que empresa regulada procure reduzir custos oferecendo uma qualidade inferior de serviços aos clientes (Decker, 2009);
- ii. algumas formas de regulação de *price cap* têm desvantagens em termos de eficiência de alocação, já que não permitem que mudanças de custo sejam refletidas rapidamente nas mudanças de preço (Decker, 2009);
- iii. nesse modelo de regulação, pode haver desincentivos a novos investimentos caso as empresas não tenham a certeza de que os custos de capital incorridos serão compensados na próxima revisão tarifária - em ambiente de incerteza, as empresas podem simplesmente deixar de investir ou retardar os investimentos até que recebam do regulador uma sinalização crível de que tais custos serão efetivamente considerados (Decker, 2009);
- iv. o menor custo de regulação (geralmente associado ao modelo *price cap*) não seria comprovado, uma vez que a definição das metas de produtividade exige um conhecimento profundo do mercado, e há uma tendência a conflitos entre regulador e regulado nos períodos de revisão do preço teto (Araújo, 2001)
- v. o modelo de regulação *price cap* permite à firma incumbente agir estrategicamente no sentido de impedir a entrada de novas empresas concorrentes no mercado. Nesse modelo, o preço definido em um período é baseado no preço do período anterior mais um fator de redução. Assim, a firma incumbente, prevendo a possibilidade de entrada de uma nova firma, poderá estabelecer um nível de preços



baixo o suficiente para que o preço do período seguinte (associado com o fator de redução previsto na regulação) seja tão baixo que inviabilize economicamente a operação da firma entrante. Essa estratégia seria ainda mais plausível no caso de firmas como produtos ou serviços considerados substitutos próximos ou perfeitos (Iozzi, 2000).

#### **4. Aplicação da regulação *price cap* ao mercado brasileiro de transporte aéreo de passageiros**

O mercado brasileiro de transporte aéreo de passageiros tem mostrado uma tendência de redução do valor real dos preços das passagens após a liberalização do setor, que teve uma pequena reversão no ano de 2018 (conforme gráfico anterior). Entretanto, nesse período verificou-se um aumento do nível de concentração do mercado e algumas empresas enfrentando graves crises financeiras, que, por vezes, inviabilizam a continuidade das suas operações. Tais crises podem decorrer de ineficiência operacional das próprias empresas ou de fatores exógenos como variação cambial, aumento do preço do petróleo ou períodos de crise econômica, como o vivenciado atualmente pelo Brasil.

Os esforços regulatórios mais recentes apontam no sentido de atrair mais investimentos para o setor aéreo do país - extinção da franquia de bagagem e possibilidade de empresas de capital estrangeiro operarem no mercado nacional - permitindo a entrada de novas empresas para então aumentar o nível de concorrência no mercado, de forma a retomar a tendência de queda de preços verificada desde 2002.

A proposta de inserir uma regulação de preços no modelo *price cap* não responderia adequadamente às necessidades do mercado brasileiro. Primeiro, porque o modelo não permite que as empresas se adequem rapidamente a mudanças bruscas nos custos operacionais, uma vez que as revisões tarifárias se dão anualmente, com a incorporação de variações de índices de preços ou em períodos maiores, quando são renegociados os termos do fator X. Portanto, as empresas continuariam expostas aos fatores de instabilidade mencionados anteriormente. Há possibilidades de se incorporar as variações exógenas de custo ao modelo, entretanto elas resultariam, basicamente, em aumento de preços aos consumidores<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> "Um aspecto essencial de qualquer regime tarifário que limita o preço máximo ou a receita máxima permitida é a avaliação por parte do regulador da existência de custos exógenos à atividade da firma regulada. Conforme Beesley e Littlechild, há inúmeras alternativas para tratar a questão, tais como: (i) adotar simplesmente a regra usual IPV – X, que implica um maior risco para a atividade e, consequentemente, um maior custo de capital; (ii) imputar menores valores para o fator X, que funcionaria como um seguro contra o maior risco; (iii) reduzir o intervalo de revisão tarifária, que inibe o incentivo para a redução de custos; (iv) repassar os custos específicos ao consumidor.



Segundo, porque o objetivo dessa abordagem regulatória é limitar as transportadoras a um retorno econômico razoável, ao mesmo tempo em que permite preços economicamente eficientes. Porém, se as empresas do mercado não estiverem atingindo taxas adequadas de retorno, a regulação de limite de preço não teria efeito, pois elas simplesmente não teriam como reduzir preços (Tretheway e Waters, 1998).

Efetivamente, o desempenho das principais companhias aéreas do mercado brasileiro (Latam, Gol, Avianca e Azul) não tem sido positivo nos últimos anos. Entre 2011 e 2016, essas empresas apresentaram prejuízos sucessivos que somaram cerca de R\$ 13 bilhões (Gazzoni e Aguiar, 2016). Em 2017, elas apresentaram resultado positivo de R\$ 413,7 milhões (Anac, 2018a), porém, nos três primeiros trimestres de 2018 voltaram a apresentar resultado negativo da ordem de R\$ 2 bilhões (Anac, 2018b). Assim, não haveria espaço para reduções de preços e custos, exceto no caso improvável de que o regulador conseguisse identificar ineficiências operacionais não percebidas até então pelas empresas do setor.

Finalmente, a inserção de regulação de preços no mercado brasileiro poderia produzir efeitos negativos quanto à atração de investimentos e entrada de novas empresas. Como mencionado na seção anterior, o modelo *price cap* pode dar a empresas incumbentes a possibilidade de realizar estratégias no sentido de impedir a entrada de concorrentes diretos no mercado: *"uma preocupação prática importante com o uso dos limites de preço é que um teto vinculativo pode diminuir a lucratividade de uma indústria, dissuadir potenciais entrantes no mercado e, com isso, reduzir a concorrência"* (Reynolds e Rietzke, 2016).

Ao se implantar um modelo regulatório de preços no mercado de transporte aéreo de passageiros todos os efeitos esperados das medidas já adotadas e previstas no sentido de aumentar investimentos e aumentar a concorrência tornam-se inócuos ou, pelo menos, têm seus efeitos reduzidos. Neste caso, teríamos uma interrupção abrupta de uma política liberalizante do setor aéreo que, em linhas gerais, tem trazido benefícios para os consumidores para dar lugar a um modelo de regulação que não garante nem a redução dos preços das passagens, nem a lucratividade das empresas do setor.

---

*Na prática, a alternativa (iv) é mais comum. E, analisando a experiência britânica, constatamos que em diversos setores os custos exógenos foram repassados aos consumidores finais.*" (Saintive e Chacur, 2006).





## 5. Conclusão

A tendência de redução da regulação dos transportes aéreos iniciou nos anos 1970, nos Estados Unidos e espalhou-se pelas principais economias do mundo nas décadas seguintes. Esse movimento começou no Brasil nos anos 1990, resultando em uma redução contínua dos preços médios reais das passagens desde 2002, quando começaram a se fazer sentir os efeitos da liberdade tarifária - resultados compatíveis com os observados em outros mercados como o norte-americano e o europeu.

Contudo, instabilidades do mercado resultaram em diversos pedidos de falência de companhias aéreas ou em processos de concentração de mercado resultante de fusões de empresas e da formação de alianças operacionais. O mercado brasileiro também refletiu esses fenômenos. Assim, surgem algumas propostas de retorno de uma regulação mais forte no setor aéreo.

A proposta de uma possível regulação de preços de passagens aéreas pelo modelo *price cap* no mercado brasileiro não garante efeitos positivos para consumidores, empresas e para o ambiente concorrencial pelos seguintes motivos:

- i. a regulação não permite uma adequação rápida das empresas a fatores exógenos que afetam seus custos (variação cambial, aumento de preços do petróleo, recessão econômica, etc), a não ser que se façam adaptações no modelo, que geralmente resultam em repasse desses custos para os consumidores, portanto em elevação de preços;
- ii. nos últimos anos, as principais empresas do mercado brasileiro enfrentam resultados negativos, portanto o espaço para redução de custos e de preços, previstos no modelo *price cap* é muito reduzido; assim a regulação não teria efeito prático;
- iii. a adoção da regulação *price cap* pode ter efeitos negativos sobre a atração de investimentos e a entrada de novas empresas no mercado brasileiro.

Portanto, a volta da regulação de preços de passagens aéreas, adotando-se o modelo *price cap*, interromperia um processo de liberalização do mercado de transporte aéreo no Brasil que tem gerado benefícios aos consumidores, em termos de preços, sem, contudo, garantir a viabilidade econômica das empresas, nem a redução dos preços finais de passagens para o consumidor.

Brasília, 07 de maio de 2019.

DEE/CADE

Assinado eletronicamente [SEI 0611558]



## Referências Bibliográficas

- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). *Relatório de tarifas aéreas domésticas – nacional*. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/tarifas-aereas-domesticas-1/relatorio-de-tarifas-aereas-domesticas-nacional>
- \_\_\_\_\_. (2018a). *Transporte aéreo registra lucro de R\$ 413,7 milhões em 2017*. Publicado em: 29/jun/2018. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/noticias/2018/transporte-aereo-registra-lucro-de-r-413-7-milhoes-em-2017>
- \_\_\_\_\_. (2018b). *Aéreas brasileiras somam prejuízo de R\$ 2 bi no acumulado de 2018*. Publicado em: 24/dez/2018. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/noticias/2018/aereas-brasileiras-somam-prejuizo-de-r-2-bi-no-acumulado-de-2018>
- ARAÚJO, J. L. R. H. (2001). *Modelos de formação de preços na regulação de monopólios*. Econômica. V. 3, n.1, pp. 35-66. Disponível em: [http://www.proppi.uff.br/revistaeconomica/sites/default/files/V.3\\_N.1\\_Joao\\_Lizardo\\_Araujo.pdf](http://www.proppi.uff.br/revistaeconomica/sites/default/files/V.3_N.1_Joao_Lizardo_Araujo.pdf)
- BURGHOUWT, G. et al. (2015). *EU air transport liberalisation process, impacts and future considerations*. Discussion Paper 2015-04. OECD/ITF 2015. Disponível em: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp201504.pdf>
- COYNE, C; COYNE, R (2015). *Flaws and ceilings. Price controls and the damage they cause*. Londres, The Institute of Economic Affairs, 2015.
- DECKER, Chris. (2009). *Characteristics of Alternative Price Control Frameworks: an overview*. Regulatory Policy Institute, Reino Unido. fev/2009. Disponível em: [https://www.ofgem.gov.uk/sites/default/files/docs/2009/02/rpi\\_characteristics-of-alternative-price-control-frameworks\\_270209\\_0.pdf](https://www.ofgem.gov.uk/sites/default/files/docs/2009/02/rpi_characteristics-of-alternative-price-control-frameworks_270209_0.pdf)
- GAZZONI, M; AGUIAR, V. (2016). *Prejuízo de aéreas soma R\$ 13 bi desde 2011*. O Estado de São Paulo. 05/jan/2016. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral/prejuizo-de-aereas-soma-r-13-bi--desde-2011,10000006188>
- GÖNENÇ, R; NICOLETTI, G. (2001). *Regulation, market structure and performance in air passenger transportation*. OECD Economic Studies No. 32, 2001/I. Disponível em: <https://www.oecd.org/eco/outlook/2732008.pdf>
- GOWRISANKARAN, G. (2002). *Competition and regulation in the airline industry*. FRBSF Economic Letter, Federal Reserve Bank of San Francisco, nov. 2002. Disponível em: <https://ideas.repec.org/a/fip/fedfel/y2002ijan18n2002-01.html>



IOZZI, A. (2001). *Strategic pricing and entry deterrence under price-cap regulation*. *Journal of Economics*, 74(3), 283-300. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/41794920>

REYNOLDS, S; RIETZKE, D. (2018). *Price caps, oligopoly, and entry*. *Economic Theory*, Springer; Society for the Advancement of Economic Theory (SAET), v. 66(3). p. 707-745, out/2018. Disponível em: [https://ideas.repec.org/a/spr/joecth/v66y2018i3d10.1007\\_s00199-016-0963-6.html](https://ideas.repec.org/a/spr/joecth/v66y2018i3d10.1007_s00199-016-0963-6.html).

SAINTIVE, M. B; CHACUR, R. S. (2006). *A regulação tarifária e o comportamento dos preços administrados*. Documento de trabalho n. 33. Secretaria de Acompanhamento Econômico/MF. Mai/2006. Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=8A8182A24F0A728E014F0B03FAE02692>.

TRETHEWAY, M. W.; WATERS II, W.G. (1998). *Reregulation of the airline industry: could price cap regulation play a role?* *Journal of Air Transport Management*, Volume 4, Issue 1, 1998. p. 47-53. Disponível em: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699797000161>.



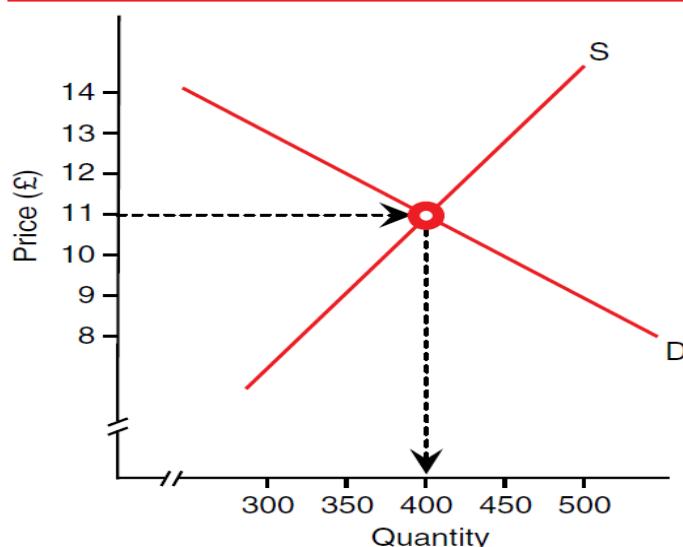
## Anexo

### Efeitos de controles de preços sobre o Mercado

(Baseado em Coyne e Coyne, 2015, cap. 2)

O mecanismo de mercado é classicamente representado pela interação das curvas de demanda e oferta (figura 1).

**Figure 1 The supply and demand framework**



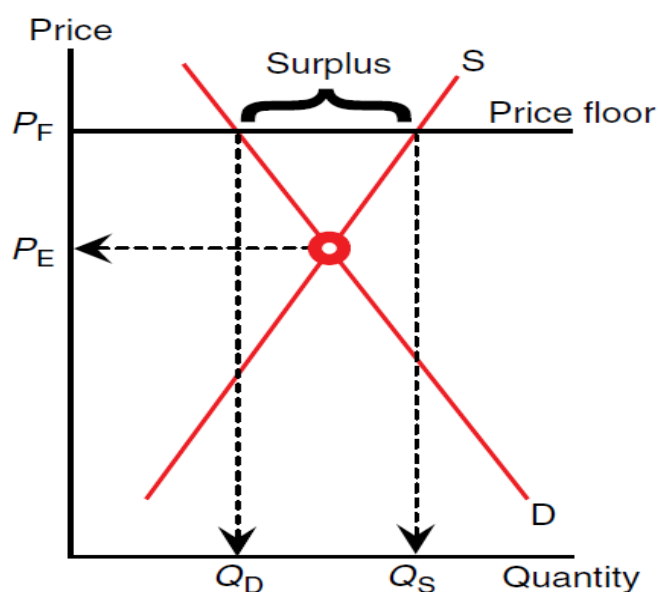
A curva de demanda de inclinação negativa “D” representa que os consumidores desejam adquirir maiores quantidades de bens, quanto menores os preços forem. A curva de oferta (S), positivamente inclinada, mostra que as firmas irão ofertar maiores quantidades de produtos quanto maiores forem os preços que eles receberem por unidade. O ponto central de intersecção das duas curvas representa quantidade e preço que equilibram as quantidades demandadas pelos consumidores e as quantidades ofertadas pelas firmas. O diagrama é útil para ilustrar o funcionamento dos mercados e do mecanismo de preços.

Quando se impõe algum tipo de controle de preços, esse mecanismo é distorcido gerando e os agentes perdem essa referência do mercado. A figura 2, mostra o que ocorre quando se define um preço mínimo para um determinado produto.

O preço mínimo ( $P_F$ ) é definido acima do equilíbrio de mercado ( $P_E$ ), gerando um excedente onde as firmas ofertam mais quantidade do que os consumidores demandam ( $Q_S > Q_D$ ). Esse excedente persistirá porque o preço é fixado por lei, então o mecanismo de ajuste de preços não será efetivo.

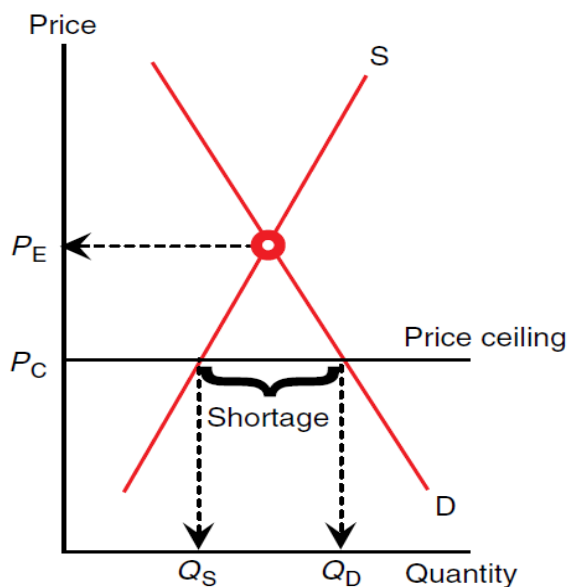


**Figure 2 A price floor**



Na figura 3, o processo é inverso. Há a fixação de um preço teto, acima do qual não é permitida a negociação no mercado. O preço teto ( $P_C$ ) é fixado abaixo do preço de equilíbrio ( $P_E$ ). Assim as firmas irão ofertar quantidades menores do que o demandado pelos consumidores ( $Q_S < Q_D$ ), gerando escassez no mercado, a qual persistirá em virtude de que o mecanismo de ajuste de preços é anulado pela imposição legal do preço.

**Figure 3 A price ceiling**



Note-se que o controle de preços não afeta igualmente a todos os indivíduos. Aqueles que são capazes de adquirir os produtos com preços artificialmente baixos e aqueles que conseguem vender seus produtos com preços artificialmente elevados





estão em situação melhor do que a situação de equilíbrio de mercado. Por outro, todos os que não conseguirem adquirir produtos devido à escassez e todos os que não conseguirem vender produtos devido ao excesso de oferta, estarão em situação pior do que seria o equilíbrio de mercado.

Além desses efeitos adversos diretos, outros efeitos negativos indiretos podem ser atribuídos ao controle de preços:

- i. excesso de demanda pode gerar filas para aquisição de bens e serviços, ou ainda, negociações no mercado negro e cobranças de ágios;
- ii. controles de preços podem desencorajar investimentos de longo prazo e afetar a qualidade dos serviços, devido a preços artificialmente baixos e redução de lucros;
- iii. os agentes de mercado transferem seus esforços da tentativa de atrair consumidores para buscar influenciar o processo político responsável pelo controle de preços;
- iv. os agentes submetidos ao controle de preços tornam-se dependentes das decisões do regulador, preferindo a manutenção da regulação à exposição ao ambiente competitivo do mercado.

Controles de preço são atrativos porque representam uma solução rápida e simples para problemas do mercado e propiciam aos reguladores prover benefícios de curto prazo para certos grupos. Contudo, as distorções provocadas geram consequências de médio e longo prazo que promovem um desequilíbrio geral da economia, gerando perdas elevadas para a sociedade como um todo.





**Ministério da Justiça e Segurança Pública - MJSP**  
**Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE**

SEPN 515 Conjunto D, Lote 4 Ed. Carlos Taurisano, 4º andar - Bairro Asa Norte, Brasília/DF, CEP 70770-504

Telefone: (61) 3221-8405 - [www.cade.gov.br](http://www.cade.gov.br)

OFÍCIO Nº 3006/2019/GAB-PRES/PRES/CADE

Brasília, 07 de maio de 2019.

Ao Senhor

Luciano Benetti Timm

Secretário Nacional do Consumidor

Ministério da Justiça e Segurança Pública

Esplanada dos Ministérios, Palácio da Justiça, Bloco T, Edifício sede.

Brasília/DF, CEP 70.064-900

**Assunto: Comunica Nota Técnica elaborada pelo CADE.**

*Referência:* Caso responda este Ofício, favor indicar expressamente o Processo nº 08700.002382/2019-49

Senhor Secretário,

1. Cumprimentando-o cordialmente, reporto-me ao assunto em epígrafe para comunicar que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), por meio do seu Departamento de Estudos Econômicos (DEE), elaborou a Nota Técnica n. 12/2019/DEE/CADE, com o objetivo de apresentar subsídios ao debate em torno da regulação do setor aéreo abordando possíveis consequências no campo concorrencial no caso de se voltar a controlar o preços de passagens aéreas, especificamente com a adoção do modelo price cap.

2. As recentes alterações no panorama do mercado brasileiro de transporte aéreo de passageiros (propostas de mudanças na regulação do mercado, crise da empresa Avianca) têm mobilizado esforços das diversas instituições governamentais interessadas no setor.

3. Tais propostas de alteração surgem em um contexto em que retornam à cena discussões sobre o funcionamento e a regulação do transporte aéreo de passageiros no Brasil. De um lado, observam-se medidas no sentido de liberalizar o setor e atrair mais investimento e concorrentes para o mercado eiro, como as iniciativas no sentido de eliminar a franquia de bagagem e ar o aporte de capital estrangeiro nas companhias aéreas que operam ou



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2382059>

Ofício 3006 (0011922)

SEI 08700.002382/2019-49 / pg. 15

2382059

venham a atuar no Brasil; de outro, há uma insatisfação dos consumidores com preços e qualidade dos serviços.

4. Diante dessa insatisfação dos consumidores foram apresentadas propostas de alteração da regulação do setor aéreo, como é o caso do Projeto de Lei de Conversão (PLV) 6/2019, que propõe a volta da franquia de bagagens e uma obrigação de investimentos em rotas regionais para empresas estrangeiras que queiram entrar no mercado brasileiro. Estas medidas já foram recentemente analisadas por este Departamento de Estudos Econômicos em Nota Técnica, que as considerou contrárias aos objetivos de atrair investimentos e aumentar a concorrência no setor.

5. Também é possível que se cogite a volta da regulação de preços de passagens aéreas e, considerando essa hipótese, a presente Nota Técnica avalia os possíveis efeitos concorrenciais de um controle de preços com a utilização do modelo price cap.

6. Sem mais para o momento, aproveito o ensejo para renovar os protestos de estima e consideração e mais uma vez colocar o Cade à disposição da Secretaria Nacional do Consumidor.

Respeitosamente,

**ALEXANDRE BARRETO DE SOUZA**

Presidente

(assinado eletronicamente)

Anexos: I - Nota Técnica (SEI nº 0611820).



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Barreto de Souza, Presidente**, em 08/05/2019, às 14:53, conforme horário oficial de Brasília e Resolução Cade nº 11, de 02 de dezembro de 2014.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.cade.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.cade.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0611822** e o código CRC **F4D16CC5**.

**Referência:** Ao responder este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 08700.002382/2019-49

SEI nº 0611822



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=2382059>

Ofício 3006 (0011822) - SEI 08700.002382/2019-49 / pg. 16

2382059

**Data de Envio:**

08/05/2019 15:04:13

**De:**

CADE/Presidência <sei.gabpres@cade.gov.br>

**Para:**

gab.senacon@mj.gov.br

**Assunto:**

OFÍCIO Nº 3006/2019/GAB-PRES/PRES/CADE

**Mensagem:**

Prezados,

De ordem do Presidente do Cade, Dr. Alexandre Barreto, encaminho o Ofício nº 3006/2019/GAB-PRES/PRES/CADE, endereçado ao Exmo. Senhor Luciano Benette Timm, Secretário Nacional do Consumidor. Favor confirmar o recebimento através do e-mail: gab.presidencia@cade.gov.br

Atenciosamente,

Oleni Aparecida Borges de Castro  
Secretária-Executiva  
Gabinete da Presidência  
Tel: + 55 61 3221-8404  
E-mail: oleni.castro@cade.gov.br

**Anexos:**

Oficio\_0611822.html

Nota\_Tecnica\_0611820\_NT\_12\_2019\_DEE\_\_price\_cap\_passagens\_aereas\_\_vfinal.pdf



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/ArquivoTeor=2382059>

## Oleni Aparecida Borges de Castro

---

**De:** Leidiana Silva dos Santos  
**Enviado em:** sexta-feira, 10 de maio de 2019 08:30  
**Para:** Oleni Aparecida Borges de Castro  
**Assunto:** ENC: OFÍCIO Nº 3006/2019/GAB-PRES/PRES/CADE

-----Mensagem original-----

De: gab.senacon <gab.senacon@mj.gov.br> Enviada em: quinta-feira, 9 de maio de 2019 16:11  
Para: SEI CADE PRESIDÊNCIA <sei.gabpres@cade.gov.br>  
Assunto: RES: OFÍCIO Nº 3006/2019/GAB-PRES/PRES/CADE

Recebido.

-----Mensagem original-----

De: CADE/Presidência [mailto:sei.gabpres@cade.gov.br] Enviada em: quarta-feira, 8 de maio de 2019 15:04  
Para: gab.senacon <gab.senacon@mj.gov.br>  
Assunto: OFÍCIO Nº 3006/2019/GAB-PRES/PRES/CADE

Prezados,

De ordem do Presidente do Cade, Dr. Alexandre Barreto, encaminho o Ofício nº 3006/2019/GAB-PRES/PRES/CADE, endereçado ao Exmo. Senhor Luciano Benette Timm, Secretário Nacional do Consumidor.  
Favor confirmar o recebimento através do e-mail: gab.presidencia@cade.gov.br

Atenciosamente,

Oleni Aparecida Borges de Castro  
Secretária-Executiva  
Gabinete da Presidência  
Tel: + 55 61 3221-8404  
E-mail: oleni.castro@cade.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?cd=ArquivoTeor=2382059>