



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR
REUNIÃO
01/09/2015 - 37ª - Comissão de Meio Ambiente

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Maioria/PSD - BA) - Havendo número regimental, declaro aberta a 37ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle.

A presente reunião foi solicitada pelo Senador Jorge Viana, com a interveniência de outros Senadores.

Eu queria ressaltar aqui a presença do Dr. Marcelo Pacheco dos Guaranys, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); o Dr. Alberto Fajerman, Diretor de Relações Institucionais da Gol Linhas Aéreas...

Quem é o Dr. Alberto? Eu gostaria de identificar.

O senhor pode vir aqui mais para a frente, para a segunda fila?

Pediria, então, para identificarem as pessoas.

Dr. Renato Covelo, Vice-Presidente Jurídico da Azul Linhas Aéreas. *(Pausa.)*

Está presente também o Dr. Basílio Dias, representante da TAM.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Maioria/PSD - BA) - E temos aqui também o representante da associação... Qual é o diretor?

Além disso, há a presença do Dr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear). Esta audiência pública foi solicitada em função das dificuldades que tanto o povo brasileiro quanto os profissionais de qualquer atividade têm encontrado no transporte aéreo aqui no Brasil. E eu sou da Bahia e já passei por algumas dificuldades, inclusive na TAM. E não há aqui nenhuma crítica pejorativa ou desqualificação da empresa, mas, por duas vezes, tive que esperar duas horas, para fazer manualmente o despacho, para que o avião pudesse decolar. Isso aconteceu aqui em Brasília. Por duas vezes, nós tivemos esse problema. E não tive com outras empresas, mas o atraso é permanente. E o Senador Jorge Viana, com os Senadores, com os Parlamentares, com o povo da Região Norte do País e do Centro-Oeste, têm tido as maiores dificuldade.

Então, eu vou passar a palavra, inicialmente, ao proponente da audiência pública, que é o Senador Jorge Viana, para que ele possa colocar as dificuldades.

E aqui também há a presença do Vice-Presidente da Comissão, o Senador Ataídes Oliveira, que tem colaborado muito com a nossa Comissão, tem nos dado uma ajuda muito grande.

Então, Senador Jorge Viana, com a palavra V. Exª, para expor as dificuldades que tem tido, para chegar a Brasília no horário das sessões. E convido V. Exª para compor a Mesa.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Eu penso, com todo o respeito - queria cumprimentar os convidados e agradecer a presença -, que, com o Presidente da Anac, nós tivemos certo desencontro de informações. Todos nós temos agendas muito fortes, mas tínhamos recebido primeiramente uma informação de que não viria nenhum dirigente da Anac, mas um representante. E houve uma reação forte dos Senadores e, inclusive, minha.

Gentilmente, o Dr. Guarany mudou a sua agenda para estar aqui conosco. E eu queria, já de pronto, agradecer, porque esse é um tema da maior importância para o nosso País, para os brasileiros, para a nossa região especificamente. E o Senado Federal tem um papel de fiscalizador, faz sabatina com os que são indicados para as agências, tem essa prerrogativa.

Então, nesta Comissão, há prerrogativa quanto à defesa do consumidor e a fiscalização e controle. E, se há um tema que unifica os brasileiros hoje, é a busca de melhoria deste serviço: o transporte aéreo. Ele cresceu, mas segue sendo, na nossa opinião, caro e, em algumas situações, ruim.

E isso, num país continental, como o nosso, não é fácil. Nos tempos de crise econômica, também nada é fácil. Mas eu queria tomar a liberdade de ser bem direto, vendo a disposição do Presidente.

Eu participei de uma audiência pública na Câmara fruto também de uma conversa com o Deputado Alan Rick - estão aqui o Deputado Federal Angelim, o Senador Ataídes. E vários outros colegas subscreveram esse relatório. O Presidente Otto prontamente entendeu a dimensão do momento que nós estamos vivendo e a importância desta audiência pública, e eu, inclusive, fiz um apanhado aqui de alguns dados e gostaria de pedir licença ao Deputado Alan Rick, que fez uma exposição muito interessante, mas eu queria tomar a liberdade para adiantar o serviço de já colocar como se fossem questionamentos, perguntas ou fatos que possam já compor as apresentações dos nossos convidados.

Temos aqui representantes, no caso, dirigentes da GOL, o amigo Fajerman; temos representantes também da TAM, que, num primeiro momento, tinha mandado - e eu queria já agradecer também - um ofício resposta, dizendo que só viria, se fosse uma audiência individual e que não é permitido discutir preços. Estranho, não? Mas temos aqui um representante que eu acho que está à altura de poder pelo menos colocar a opinião da TAM, porque seria o pior dos mundos o Senado Federal fazer um convite para se debater o problema de transporte aéreo no País, que não é luxo para brasileiro que mora num país continental como o nosso, e receber um ofício desse - ou foi feito pela pessoa errada, ou estamos na companhia errada, ou no mínimo no País errado. Mas felizmente esses episódios foram todos superados, e nós pudemos iniciar o trabalho.

Eu tomo a liberdade... Fiz questão de ressaltar que boa parte dos dados são do Deputado Federal Alan Rick, que me autorizou a usá-los.

Então, aqui há pelo menos três citações do Código de Defesa do Consumidor - a nossa Comissão é nesse sentido: exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva; elevar, sem justa causa, o preço de produto e serviço; aplicar fórmula ou índice de reajuste diverso do legal. Então, isso é só para mencionar que nós temos o direito, como Comissão que faz as leis, que ajuda a fazer as leis, de questionar um serviço que é de primeira necessidade para os brasileiros.

E aí há uma pergunta: por que as companhias aéreas praticam preços tão discrepantes quanto ao quilômetro voado entre Estados do Norte e o restante do País? Quais os critérios adotados?

Eu estava lá na audiência, e se fala: "Não, é o ICMS." Aí se fala: "Não, é o preço do querosene." E as desculpas vão vindo, mas nós podemos ver com alguns dados que não é bem assim.

O Deputado fez um paralelo, o estudo que foi feito fez um paralelo, é óbvio, tentando aproximar. Rio Branco é muito longe, é verdade. Boa Vista também, lá em Roraima, é muito longe, são 2,2 mil quilômetros de Brasília até Rio Branco, mas nós pegamos duas cidades, Natal e Recife, que são também bastante distantes de Brasília, tentando chegar ao preço do quilômetro voado.

E aí, quando se chega a Rio Branco-Brasília, em 27/8, R\$1,763 mil, comprando em data próxima à data do voo; e R\$1,5 mil, comprando com antecedência. Ainda não chegamos lá, mas quem quiser fazer esse voo R\$1,569 mil, R\$1,2 mil; na TAM, R\$ 1,7 mil; e R\$1,2 mil aqui também. Em 10/9, R\$797, e assim foi feito; em 26/9, R\$766, e aqui R\$700, então, é muito parecido.

Isso leva a gente a achar: "Poxa, será que está havendo alguma combinação? Só são duas companhias que servem Brasília para o Acre. Será que elas estão combinando, porque os preços são muito parecidos!"

Nunca há um momento em que uma está cobrando caro, e a outra está cobrando barato. Sempre, as duas estão cobrando muito caro, e as duas, às vezes, fazendo algum tipo de... Desconto não há, nunca há nenhum movimento de dar desconto, promoção para Amazônia - isso aí não existe, nós estamos fora de qualquer promoção.

Aí você faz um voo também Natal-Recife. E, veja só, a diferença já é muito grande. No valor de R\$1,7 mil, já há mil de diferença.

E aí eu vou passar para o próximo.

Aqui, fizemos, para não perder tempo, a diferença do quilômetro voado. Na GOL, 80%; na TAM, 121%, para as mesmas datas. E aí, quando você vai para Rio Branco, no caso aqui, e Natal também, há diferenças que chegam a 266%, mas este voo aqui eu não aconselho, porque ele é um voo de mais de um dia de viagem, porque, como a Azul não pode fazer

voo daqui para Rio Branco, pois tem também outra estrutura, sobre a qual acho que o Dr. Guarany's pode nos orientar, ela não faz.

Então, para você ir de Azul para Rio Branco, você primeiro vai a São Paulo, depois passa pelas capitais do Nordeste, depois volta, chega, passa por Cuiabá e de Cuiabá vai para Porto Velho e depois chega a Rio Branco, provavelmente depois de umas 25 ou 30 horas de voo. É essa a oferta que há ali. Por isso que está um pouco mais barato, mas eu não aconselho pegar esse voo.

Aqui se refere ao preço de combustíveis de aviação, taxas aeroportuárias, demais custos operacionais na Região Norte. São tão superiores assim para se chegar a uma tarifa ostensivamente cara para os Estados? Essa é uma pergunta que se faz.

Sabe por quê? Porque eu sei que, quando eu peguei aqui, o ICMS de Recife, cobrado em Pernambuco, é exatamente o mesmo do cobrado em Rio Branco. Então, já tira logo um problema que se levanta normalmente: "não, o problema está no ICMS". Não é verdade. O ICMS pode encarecer a aviação no Brasil, mas não pode porque exatamente isso a gente checkou, a alíquota cobrada em Pernambuco é a mesma de São Paulo, que é a mesma do Acre. São Paulo cobra o mesmo ICMS de aviação que o Acre cobra, eu tenho os dados aí e a planilha de todos os Estados do Brasil. Então, é um absurdo!

E aqui há uma situação, porque também a gente ouviu dizer que está diminuindo o preço. É verdade, então tudo bem. Isso aqui é uma passagem aérea de 2013, está aqui a data, 17/1/2013, Rio Branco-Brasília. O preço dela, nós apagamos aqui o nome do usuário, deixe-me pegar aqui, o preço dela é - quanto é que está ali, porque está muito longe e eu não tenho como aproximar - R\$800. E as taxas estão onde? Há um problema aqui para o qual eu quero chamar a atenção, que é o das taxas aeroportuárias. Elas estão colocadas, R\$75 aqui, mais R\$16 ali, isso há três anos. Um ano atrás, no mesmo trecho - ali era que data, 17/1/2013, não é? -, essa aqui é do dia 10/1/2014, as taxas aeroportuárias, se nós formos olhar, elas já sofrem uma alteração grande: a passagem estava R\$1,5 mil e ela já sai por R\$1,699 mil, e tem uma alteração. Porque estão falando que está reduzindo, mas é o mesmo mês, a mesma semana, só muda o ano.

Aí nós vamos para 2015, 2/1/2015, a passagem R\$1,999 mil, taxa de embarque, mais taxa de serviço, já passam de R\$200 as taxas; passam de R\$200 - lembrem-se de que, na primeira, era bem abaixo de R\$100, há dois anos -, e a passagem fica por um preço bastante razoável de R\$ 2,216 mil. Nós fizemos um paralelo, pegando a passagem na mesma semana, mudando só o ano, para ver que essa é a realidade do usuário, nós não estamos inventando, o usuário que tem no transporte aéreo um serviço de primeira necessidade.

Aqui há um esclarecimento. Nós pegamos as mesmas passagens, sem as taxas aeroportuárias, e fizemos... Olha, o quilômetro voado estava R\$0,34 em 2013; no segundo ano, em 2014, R\$0,68, e aqui está em R\$0,89. Esse preço é quase a metade do que cobram daqui para o Nordeste. Então, são exatamente essas situações que nos fazem dizer: o que é que está acontecendo? Nós mudamos as regras de emissão de passagens do Senado para poder fazer frente, mas a população não pode mudar suas regras. Nós usamos dinheiro público e a população usa o seu próprio salário, e, por conta disso, estamos lutando para ver se há um menor custo.

Qual é a explicação para que um voo interestadual seja mais caro do que um voo internacional? Eu fiz um levantamento. Nós conseguimos ter, no mesmo período, passagem de ida e volta para Tóquio por R\$1,4 mil; e uma passagem de ida para Rio Branco por R\$1,7 mil no mesmo dia - de ida! -; R\$3 mil ida e volta para Rio Branco e R\$1,36 mil uma ida e volta para Tóquio. É uma situação em que, em uma, você faz uma viagem de um dia e meio, alimentado várias vezes, num voo longo, não precisa dizer, e, na outra, você faz um voo de três horas para vir e de três horas e vinte para ir, e paga esse absurdo. Então, há alguma coisa que passa da compreensão e sobre a qual é importante o posicionamento das autoridades.

Aqui a mesma coisa. Aqui há um lado que é o uso de milhas. A população tem o direito de usar, é uma regra, é um serviço que é oferecido. Aí, veja, você pega uma passagem de Rio Branco para Brasília, a tarifa aqui no dia 10/9/2015, 27 mil milhas, e você pega uma Rio Branco para Buenos Aires, passando por Brasília, porque não há nenhum jeito de você sair de Rio Branco, na TAM, e não parar em Brasília no mesmo avião em que se cobram as 27 mil milhas; fica difícil para a população entender. Só que daqui a Buenos Aires é mais longe do que daqui a Rio Branco, então você tem que pegar um avião da TAM, você tem que vir a Brasília, depois você tem que ir a São Paulo, depois, em São Paulo, pega um outro voo da TAM, vai a Buenos Aires, e você paga dez mil milhas. É uma promoção. Então, se você sai de Rio Branco, é melhor comprar uma passagem para Buenos Aires e descer em Brasília, é óbvio, e a população começa a fazer isso.

Este ano eu já fui a Manaus, terra da minha querida Senadora Vanessa, mais de dez vezes, só que eu não tive o privilégio de ir nem uma única vez, porque eu compro a passagem da TAM de Rio Branco para Manaus, a TAM não faz Rio Branco-Manaus, ela vem para Brasília, aqui eu desço, sempre com mala de mão, e o avião segue depois para Manaus, mas eu já comprei, economizei dinheiro público e comprei pela metade do preço, R\$700, em vez de pagar R\$1,5 mil; R\$1,4 mil.

Ontem deu tudo errado na minha vida, porque eu saí de Rio Branco, de novo, naquele horário magnífico de se voar, é muito interessante a oferta de voo em Rio Branco, é sempre uma hora da manhã, duas horas da manhã, e aí a gente passa

a noite no voo, num fuso horário - é por isso que eu chego às vezes aqui com cara de ontem - e aí eu peguei o voo e o meu assistente lá, em vez de me trazer os 16kg na mão, porque eu sei que não pode, mas é a única solução que eu tenho, porque eu comprei a passagem para Manaus, ele despachou para Manaus as minhas farinhas, as minhas coisas foram todas para Manaus ontem e só voltaram à noite para cá no outro voo da TAM porque a gente pediu.

Mas é sério, gente, é muito grave o que está ocorrendo, muito grave o que está ocorrendo, porque eu posso andar um pouquinho mais aqui. E aí você tem situações... Qual a explicação para as taxas de remarcação serem tão altas? Você vai, compra uma passagem antecipada, com sacrifício, o cidadão compra uma passagem por R\$300, R\$400 três meses antes, e aí surge um problema grave, ele tem que alterar um dia, um voo, comprou uma passagem por R\$300 e cobram R\$800 para fazer a alteração. Também não é assim que se pode fazer.

Está aqui um exemplo, olha aqui, esse aqui está autorizado. O Marcos Lima mandou para o Deputado Alan. Comprei uma passagem por 17 mil pontos, e, por motivo de força maior, tive que remarcar-la. Olha bem o que a TAM fez. Para remarcar, ele comprou com antecedência, tinha comprado por 17 mil e a TAM pediu mais 33 mil pontos. Gente, será que isso não é um abuso com o consumidor, será que isso não é um desrespeito com o consumidor? Será que nós vamos ter... Leo de Brito, obrigado pela sua presença, e também os Senadores que chegaram, eu estou trazendo alguns dados que eu acho que falam por todos nós, para ouvirmos depois todos eles que estão aqui para nos ajudarem não a entender, gente, mas a encontrar uma solução para que isso fique razoável, que fique respeitoso com o usuário. Então, não tem cabimento, como é que uma pessoa... E mais R\$190,00 de taxas, por uma simples remarcação de uma passagem pela qual ele já estava pagando 17 mil pontos!

Sabe como é que as pessoas estão fazendo lá em Rio Branco? Estão pegando um carro, dirigindo 540km com a família. Eu estava agora com uma pessoa, e ele falou: "Senador, sobrou um tempinho, e eu queria levar a minha família para o Nordeste, são três meninas, eu e a mulher, somos cinco. Fui fazer um levantamento de preços, deu R\$7 mil a passagem para ficar uma semana no Nordeste." Que tal? Aí ele disse: "Eu peguei meu carro, fui para Porto Velho com a família toda..." Dirigiu quinhentos e poucos quilômetros e comprou o mesmo trecho por R\$3 mil. Sobraram R\$4 mil, ele usou R\$1 mil para a viagem de carro e para o hotel e economizou R\$3 mil, que ajudaram para que ele pudesse ir para o Nordeste.

Gente, está acontecendo isso no nosso País, e o avião está viajando com lugares vazios. Não como era antigamente, porque agora a ocupação é de 80%, também temos os dados, mas há vaga no avião e, em vez de cobrar uma passagem razoável para que o avião viaje completo, não, o avião vai vazio, mas ele não abre mão de cobrar uma tarifa que em nenhum lugar do mundo é cobrada. Por isso esta audiência pública.

Aqui a companhia aérea... Para o passageiro desistir, eu acho que aqui a Anac é importante, deve ser sete dias antes; é uma situação difícil. Quando é pró-passageiro, é problema, custo e dificuldades.

Aqui os dados de que eu falei. O ICMS, não é que o Acre cobre... Olha aqui, São Paulo, 25%; Goiás, 25%; Pernambuco, 25%; Espírito Santo, 25%. Então, não é uma questão exclusiva. Se fosse o Acre que cobrasse, o Amazonas que cobrasse, Roraima que cobrasse. Não, São Paulo cobra 25% de ICMS. Eu não estou dizendo que isso está barato, eu só estou dizendo que esses são os fatos. Há os Estados que cobram 17% e os Estados que cobram - eu inclusive peguei da apresentação os dados para a gente economizar tempo.

Aqui há algo que eu peguei da Anac sobre esse cenário: em 2005, 50 milhões de pessoas andavam de avião; agora, são 117 milhões andando. Quer dizer, melhorou o mercado, e a nossa situação, dos passageiros, piorou. Antes, para cada cem passageiros, só 27 andavam de avião. Agora, para cada cem brasileiros, 58 andam de avião. Melhorou, há mais gente usando, e nós estamos vivendo esse drama todo.

Eu vou passar rápido.

Esse é outro dado também que eu peguei lá da apresentação, que foi feita na audiência na Câmara. Olhem aqui: em 2005, 35% dos brasileiros andavam de avião. Em 2005, 65% dos brasileiros andavam de ônibus. Isso foi uma conquista fantástica de inclusão. O Presidente Lula e eu, na época, celebramos essa virada.

Em 2014, 63% andavam de avião; 37%, de ônibus. Este é um número interessante: o avião andava com 69% dos assentos ocupados. E reclamavam: "Olha, a gente tem que transportar avião vazio." Todos nós sabemos que transporte aéreo ganha muito com carga, o que a gente não vê, porque está lá no porão - muito. E o avião andava só com 69% dos assentos tomados. Agora, em 2014, são 80%. Nós temos mais gente no serviço, nós temos maior ocupação no avião. Por que esse abuso?

Aqui são números complicados, que talvez mostrem um pouco algumas contradições: redução de 60% do valor do quilômetro voado. No Acre não há o paralelo de 2005 a 2014, só há o de 2014, então fica complicado. Fizeram uma média do quilômetro voado, e agora é esse. Eu espero haver alguma explicação nessa planilha, porque, no fundo, aqui no Acre, parece que não houve. Na próxima, vamos ver.

Aqui a tarifa média é de R\$541. Veja que é quase a maior do Brasil. Não há nenhum Estado citado. Aqui é na Região Norte, onde cobram R\$600. Então, não é sem razão que estamos fazendo esta audiência.

Por que escolheram as regiões mais distantes do Brasil? Por que escolheram Amazônia para cobrar esse preço abusivo? Não é pelo ICMS, porque aqui também no Sul é cobrado. Não é porque o avião anda vazio para lá, porque a nossa média de voo melhorou muito. Por que isso? Os horários de voos para a Amazônia, eu posso afirmar, ocorrem quando os aviões não estão voando aqui no Sul: de madrugada. E avião só ganha se estiver voando.

Eu trabalhei três anos e meio na Helibras, muito vinculada a essa área de transporte - claro que era um avião de asa rotativa, com a gente chama -, e eu acompanhava todo esse movimento. Sinceramente, os aviões, ao invés de estarem parados, fazem voo para o Acre. Às 6h30 da manhã chegam aqui e já estão prontos para irem para o Sul. Maravilha! Enquanto, na madrugada, foram para o Norte, que é o excluído, pelo menos nesse quesito.

E aqui talvez explique, vejam só: um em cada dez bilhetes vendidos por menos de R\$100. O nosso aqui também é sempre baixo. Esse aqui, a maioria abaixo de R\$300 - 36%. Abaixo de R\$300: no Centro-Oeste, no Nordeste, no Sul, praticamente de todos é bem acima a quantidade de bilhetes inferiores a R\$300. O nosso é bem reduzido. E aqui há um número: tarifas acima de R\$1,5 mil. "Ah! No Acre só 4% das tarifas são acima de R\$1,5 mil". Achem outros 4% - é 0,2%; 0,6%. Por que isso? Como?

Então, os próprios dados da Anac mostram que está havendo uma coisa absurda, inexplicável, sacrificante. Será que o povo do Acre é o mais rico do País, por isso tem que pagar mais caro? Será que é essa a lógica? Pode ser que seja. Mas não é. Estão aqui dois Deputados Federais, o Deputado Angelim e o Deputado Leo de Brito, e os nossos Senadores. Nós não estamos querendo tratamento melhor que o de ninguém, mas não queremos um tratamento injusto, como nós estamos identificando.

Sinceramente - já estou concluindo, Sr. Presidente -, esse é um dado... Veja aqui os dados: tarifas aéreas domésticas vendidas - redução média de 5%. Está vendo? Reduziu aqui. Quem está em cima? O nosso Estado do Acre, Rio Branco. Claro! É uma situação difícil de se explicar. Se você somar os 5% que caíram com os 6% que aumentaram, só aí já há 11%. Se deu uma média de 5 abaixo, e nós estamos dando 6 acima, então há algo que não tem sentido.

Nós queremos fazer de Rio Branco um ponto para ter transporte aéreo para o Peru, para a Bolívia, que é o Estado mais próximo - nós nunca vamos ter isso. Nós queremos desenvolver nosso Estado, mas sem o ir e vir, garantidos na Constituição, não há desenvolvimento de Estado nenhum, não há como.

Todos os usuários de transporte aéreo que vão trabalhar no Acre têm que passar duas noites acordadas. Esta semana eu passei quatro: uma daqui para Rio Branco, outra de Rio Branco para Cruzeiro do Sul, porque eu peguei o voo da Gol, que sai uma hora da manhã e volta às duas - mais uma noite não dormida. Na noite seguinte, eu voltei para Rio Branco - mais uma noite acordado - e vim ontem para cá - a quarta noite acordado.

Acham que dá para dormir indo para aeroporto, saindo de aeroporto, fazendo uma viagem dessas, e, às cinco horas da manhã, você dorme? Eu não consigo dormir de dia. Nunca dormi. Não faço sesta, essas coisas. Então, não consigo, e estou envelhecendo antes do tempo.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM. *Fora do microfone.*) - Mas está bem. Envelhecendo bem.

O SR. JORGE VIANA (Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Obrigado, Vanessa.

Eu queria agradecer, mais uma vez, a presença de todos, não é nenhum desdém. Eu acho que adiantamos muito serviço quando dividimos com quem está aqui nesta audiência, com os nossos convidados, esse problema que vivemos.

Eu vou avisar aqui algo que foi fruto, inclusive, de um encontro que tive com Presidente da GOL - ele pediu para eu não divulgar na época, mas eu acho que posso divulgar -: o Sr. Fajerman está aqui, havia um problema grave de passagem astronômica de Rio Branco a Cruzeiro do Sul - 45 minutos de voo, só a GOL faz.

O que eles adotaram? Estabeleceram o teto máximo de passagem - tiraram uma faixa de teto de passagem - de R\$900 - não sei se está valendo ainda, R\$900 a máxima. Ou seja, quem chegar na hora do embarque, paga, no máximo, R\$900 por 45 minutos de voo. Mas já vi naquilo uma conquista.

Será que não há um limite para Rio Branco? Eu já paguei R\$4 mil em uma passagem do Rio de Janeiro a Rio Branco, no tempo em que eu trabalhava na Helibras - a Helibras que pagou, na época. Se fosse público, eu não iria, mas era um período de final de ano - R\$4 mil uma ida. Então, foram R\$8 mil ida e volta.

É essa, Sr. Presidente, a apresentação. Acho que é muito pertinente a presença de vários colegas. Está ali a Senadora Sandra, o Senador Ataídes, a Senadora Vanessa, o Senador Telmário Mota, que também vive o mesmo drama para Roraima, não é diferente; Senador Blairo está chegando.

Eu acho que a resposta e o posicionamento dos senhores podem nos ajudar a encontrar uma maneira de ajudar. Se houver algo o que o Senado possa fazer, estou disposto a fazer. Mas vamos primeiro ver se as companhias têm boa vontade de nos ajudar a melhorar a situação.

O Brasil jamais vai ser um endereço turístico, apesar de bonito por natureza, se nós não melhorarmos o ir e vir aéreo dentro deste País. Milhares e milhões de pessoas deixam de vir ao Brasil, porque é mais barato fazer turismo em qualquer lugar do mundo do que aqui dentro do nosso País. Não só porque os serviços são ruins, mas porque andar dentro deste País de transporte aéreo é praticamente impossível, apesar de ser um serviço de primeira necessidade.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Maioria/PSD - BA) - Eu queria convidar para comporem a Mesa a Senadora Sandra Braga e o Senador Telmário Mota, porque há vaga. A Senadora vai certamente formular suas perguntas.

Passo a palavra ao Senador Ataídes.

O SR. ATAÍDES OLIVEIRA (Bloco Oposição/PSDB - TO) - Obrigado, Presidente. Eu gostaria muito de continuar nesta tão importante reunião, mas eu tenho um compromisso e vou ter que me ausentar.

Eu quero parabenizar o Senador Jorge Viana por esta tão importante reunião. Nós temos aqui vários convidados. Estou aqui ao lado do Dr. Eduardo Sanovicz, que já esteve conosco aqui em outra reunião e muito contribuiu com a audiência. Hoje eu não tenho dúvida de que não só o Dr. Eduardo, mas como os demais.

Eu já tive táxi aéreo. Eu me lembro de que a Anac disse o seguinte: "Há duas formas de você ficar rico, milionário: é você ser bilionário e entrar na Aviação." Eu não estou aqui para defender nenhuma entidade, pelo amor de Deus! Eu só estou fazendo uma recapitulação.

A discrepância nesses valores realmente é inexplicável, Senador Jorge Viana, principalmente nessa rota do Norte. Nós do nosso querido Estado do Tocantins, às vezes, temos que ir a São Paulo para depois irmos a Tocantins. Nós queremos ir ao Amazonas, nós temos que sair do Tocantins, vir a Brasília, para depois chegar ao Amazonas.

Enfim, eu não tenho dúvida de que o final desta audiência muita valia vai trazer a nós. Não é? Esses preços aqui, o nosso assessor acabou de trazer agora... Dia 13/8, nós pagamos R\$1,495 mil Brasília-Palmas. Na mesma companhia, dia 25/5/2015, R\$1,878 mil. E agora, 29/6/2015, R\$1,029 mil. Então, V. Ex^a está perfeitamente correto quando diz dessa discrepância, o porquê não só dessas passagens, mas essas taxas aeroportuárias, que são um absurdo! Enfim, eu vou depois pegar as notas taquigráficas porque eu tenho certeza de que os nossos convidados vão ter explicações a contento. Agora, eu percebo que o problema logístico dessas companhias precisa ser revisto. É uma colocação derradeira que eu faço.

Agradeço, Sr. Presidente. Vou ter que me retirar e agradeço a todos os nossos convidados. E, mais uma vez, parabenizo o Senador Jorge Viana.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Maioria/PSD - BA) - Agradeço ao Senador Ataídes Oliveira.

Quero inclusive informar aos senhores representantes das companhias que a nossa Comissão, que é de Defesa do Consumidor, tem como acionar o Procon, a própria Anac, que é a agência que fiscaliza. Certamente, o Dr. Marcelo Guarany vai dar as explicações sobre essas questões todas, inclusive no que tange ao desrespeito ao consumidor. Por várias vezes aconteceu isso comigo. Claro que nunca seria capaz de reclamar, até se fosse um cidadão comum reclamaria. Mas, como Senador, eu jamais reclamaria pois jamais usaria a carteira para reclamar de absolutamente nada. Na minha fila eu vou sempre como cidadão comum. Mas, como o Jorge falou, é realmente um transtorno muito grande na vida das pessoas. Esse caso mesmo da TAM aconteceu duas vezes, eu vi uma senhora aflita se dirigir - por sinal o atendimento foi até muito educado -, a senhora perguntou por que o atraso de duas horas dentro do avião. Aí a resposta foi de que estavam fazendo tudo manualmente já que o sistema tinha dado pane. Ela perguntou se não havia um sistema substituto para resolver as coisas e ficar duas horas e meia, e o cidadão que representava dentro do avião disse: "Não, nós não temos substituto porque a empresa não tem a capacidade de fazer isso." Não há um sistema que possa substituir para que não fosse manualmente dada a ordem que o piloto esperava. O piloto toda hora falava "estou aguardando duas horas porque está sendo feito manualmente; duas horas porque está sendo feito manualmente". Isso aconteceu duas vezes agora nesses dois meses.

Vou passar a palavra à Senadora Vanessa Grazziotin. Depois, ao Senador Telmário Mota.

A SR^a SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Bom dia, Sr. Presidente, Senador Otto.

Gostaria de cumprimentar o Senador Jorge Viana pela brilhante explanação. Creio, Senador, que o senhor já conseguiu sintetizar todas as nossas aflições, as nossas questões que representam essa área da aviação do Norte.

Gostaria de cumprimentar o Dr. Marcelo Pacheco, que está aqui presente ali, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação, da Anac; o Sr. Presidente da TAM Linhas Aéreas, a Sr^a Claudia não está presente, o Sr. Basílio, que está aqui presente. Gostaria de cumprimentá-lo. Presidente da Gol Linhas Aéreas Inteligentes, que está presente, o Sr. Paulo Sérgio. Não, está presente o Sr. Alberto. Houve uma mudança. O Sr. Presidente da Azul Linhas Aéreas; está aqui Renato Covelo, Vice-Presidente, e o Presidente da Avianca Brasil, Sr. José - Avianca: está presente a Avianca? Creio que sim. Ah, está lá atrás. E acho que é só. Deixei de falar alguém que está aqui presente? Ah, o Sr. Eduardo Sanovicz, presidente da Abear.

Bem, inicialmente, eu gostaria de dizer o seguinte: o Senador Jorge Viana falou muito bem da questão, basicamente, das capitais. Eu gostaria de falar um pouco sobre os voos regionais. Eu sou do Amazonas, portanto vocês já conhecem a realidade, as dificuldades que são cumprir esses voos.

Eu gostaria de falar basicamente com a Azul. A Azul, porque a Azul é que tem feito vários voos para o nosso interior do Estado. E recentemente, de um tempo para cá, houve um cancelamento de vários Municípios, não é? De Lábrea, São Paulo de Olivença, Fonte Boa, Humaitá, Santa Isabel, e agora Coari, São Gabriel e Eirunepé. Isso quebrou muito o nosso pessoal, que já tem dificuldade de se locomover, os preços das passagens são altíssimos, e isso só veio a complicar. Quando o voo não é feito através da Azul, acontece o voo, nós temos os voos de aviações regionais do próprio Estado, que tentam cobrir também esses voos. Mas a razão que eu gostaria de saber é bem simples: o que se pode fazer para melhorar? Primeiro: a condição dos preços das passagens. No ano passado, 2014, o Governo do Estado já reduziu o ICMS para 7%, e já foi uma medida adotada pelo Governo do Estado para o combustível, tanto para as companhias aéreas, que fazem dois ou três voos no Estado, incluindo as de táxi-aéreo.

O que se pode fazer para que a gente possa voltar a fazer o atendimento nesses Municípios e com um preço mais acessível? Porque, eu vou dar um exemplo aqui do um valor de uma passagem, por exemplo, para Carauari: são duas vezes na semana, temos voo duas vezes na semana; Carauari fica a 788km em linha reta para Manaus; está R\$1 mil. Lábrea: tem voo uma vez por semana; fica também na média de 702km em linha reta; R\$900. Se isso fosse de barco, se o passageiro tiver que vir a barco, só para fazer uma comparação, ele tem 1.411km pela frente, para chegar até Manaus. Então, o que fazer para que possamos reduzir esses valores e que se possam manter esses voos regulares? Porque há uma insegurança. Desde que a Azul cancelou esses voos, ficaram descobertos esses trechos. E nós temos aí uma série de dificuldades, porque essa região já é uma região isolada de tudo, então se você não tem acesso para vir a Manaus, imagine que aí é o fim do mundo, eles ficam isolados realmente. Eu gostaria de saber o que se pode fazer. Eu sei que há um programa regional de aviação que está prestes a sair. Conversei, estive com o Ministro Padilha, que me relatou o seguinte: esse programa se encontra agora na Casa Civil, para que seja feita assinatura do decreto, a partir daí as empresas me parece que fariam uma espécie de cadastro, entrariam no programa, e as empresas que oferecem dois voos semanais teriam então o subsídio, para que essas passagens pudessem diminuir. Mas isso ainda é previsto até o fim do ano, não temos uma data ainda confirmada.

Então eu gostaria de ouvir o Sr. Renato, da Azul, por favor e obrigada.

Obrigada, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - O Presidente Otto resolveu fazer um formato diferente, e eu queria, até para agilizar para os senhores e para nós também, Senadores, nós vamos ouvir os outros dois colegas, que no fundo já estão pondo suas preocupações. E vamos ouvir os convidados fazendo suas exposições, suas explicações, já aproveitando. Com isso vamos ganhar tempo, certamente.

E nós vamos então fazer da seguinte maneira: vamos ouvir a Senadora Vanessa, depois o Senador Telmário, o Senador Blairo, se quiser fazer algo. Só peço que os colegas tentem ser objetivos, porque nós vamos ouvir os senhores, e se houver alguma outra dúvida, perguntamos e já podemos ter concluída a audiência pública. E o senhor, por gentileza, se puder, anota, e já façam não só uma explanação, mas também um posicionamento sobre os questionamentos levantados, por gentileza.

Senadora Vanessa, V. Ex^a tem a palavra.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Sendo objetiva, seguindo a orientação de V. Ex^a, Senador Jorge Viana, mas eu não posso deixar de cumprimentar pelo novo formato de audiência pública. Esse novo formato é muito interessante, porque afinal de contas a gente convida, traz para cá os representantes, no caso, de empresas, da Anac, para ouvir os nossos questionamentos. E o que acontece? As exposições são muito alongadas, e a gente não consegue fazer. Então acho que está muito bem isso.

E digo que o nosso representante, Senador Jorge Viana, deixou pouca brecha para a gente questionar, viu, Senador Jorge Viana? Deixou pouca coisa, o que eu acho maravilhoso.

Eu só quero reforçar, a Senadora Sandra levanta a questão da aviação regional; eu levantarei uma preocupação sobre isso. Mas eu quero reforçar qual é o cerne da questão aqui, porque para tudo há uma explicação; mas até agora eu não ouvi nenhuma explicação convincente em relação ao porquê de o quilômetro para a nossa região, não é só para o Estado do Acre, é para o Amazonas, Roraima, Rondônia, comparado com todas as outras regiões brasileiras, é mais caro. Por quê?

A aviação regional, a gente sabe os inúmeros problemas que enfrenta, tanto que aprovamos recentemente uma lei. São aeródromos que terão que ser feitos, uma série de condições de segurança, subsídio, uma série de questões. A aviação regional tem uma lei específica. Agora, o meu medo é: cumprido tudo aquilo que determina à aviação regional, nós vamos ter diminuição de custos? Porque nós estamos falando aqui do aeroporto de Manaus, do aeroporto de Rio Branco.

Eu conheço o aeroporto de Rio Branco. Eu vivo em Manaus. São aeroportos excelentes, com condições perfeitas, não são melhores, mas também não são piores do que em São Paulo, do que no Rio Grande do Sul, do que no Rio de Janeiro, do que em Minas Gerais. De jeito nenhum. Então temos aeroportos, temos passageiros.

Passageiros. A gente faz voo toda semana para cá, e não há mais cadeira vazia. Aquela realidade dos números, ali a gente conhece na prática. Antigamente, quando a gente ia embora 8 horas da noite daqui, muito cansada, dava uma encostadinha. Em três, já há tempo que a gente não faz, mas na do meio fazia; hoje não. Hoje a gente, quando vê, cai em cima do vizinho. E, aliás, o espaço só veio diminuindo, não é? O espaço só veio diminuindo.

Então, por quê? Que os senhores nos expliquem isso. Por que custa mais caro ir para lá? Por que custa mais caro? Não há... Controle de voo, há; Cindacta, antigamente a Amazônia era aberta, hoje não é, hoje a Amazônia é toda monitorada, nós já temos o Cindacta também para aquela região. Mas as coisas, parece que só pioram.

E uma outra questão, Senador Jorge Viana, só para complementar o que V. Ex^a disse, são essas regras, Dr. Guarany, essas regras de custo, porque de fato, eu acho que há o *overbooking*, que é ruim, e o *no-show*. O tal do *no-show* é quando a pessoa não comparece, quando a culpa é do passageiro; e o *overbooking* é quando a culpa é da empresa, não é? Antigamente, eu até concordo, eu acho que a empresa era muito punida, e o passageiro, pouco; agora inverteu completamente, só o passageiro é punido.

Para os senhores terem uma ideia: eu, em meu gabinete - e tenho certeza de que é assim com todos os Senadores -, passamos a comprar diretamente a passagem, porque viaja toda semana e tem que mudar daqui para lá, daqui para lá. Se comprarmos a passagem mais barata, perdemos todo o valor da passagem, perdemos 100%. E custa mais caro remarcar. Isso é possível, Dr. Guarany? Que promoção é essa? Isso para nós é a maior penalidade. Resultado: estamos comprando a *top*, a mais cara, com um mês de antecedência. Acho que a *top* é da TAM. Como é a da GOL?

O SR. ALBERTO FAJERMAN (*Fora do microfone.*) - Flexível.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Flexível. É isso. E, mesmo assim, perde dinheiro. Agora, não perde tudo, porque, se comprar nas debaixo, perde tudo, perde 100%. Se para nós já é complicado, imagina para um cidadão que tem problema de família, problema de doença, uma série de coisas. Então, que fosse explicado se é possível isso do ponto de vista do direito do consumidor.

Parabéns, Senador Jorge Viana!

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Eu agradeço, Senadora Vanessa.

Estão aqui o Deputado Leo e o Deputado Angelim. O Deputado Angelim estava numa audiência na Câmara. Um Deputado de Tocantins fez uma conta estranha: mais ou menos 3 a 4 mil pessoas que perdem familiares por dia no Brasil têm que comprar uma passagem de última hora para ir ao enterro. Ele usou esse argumento. Certamente, são familiares. Será que não há pena nem para acompanhar a despedida de alguém? Não existe. Ele tem que pagar a passagem mais cara. Ou, então, deixam os assentos vazios, porque sempre há 5% a 10% dos voos vazios. Preferem cobrar um preço absurdo ou o assento estar vazio.

Passo para o Senador Telmário, para que também possa fazer uma breve exposição, algum questionamento; depois, para o Senador Blairo; e, em seguida, para os convidados.

Queria também agradecer a todos os que nos acompanham pela Rádio Senado, pela TV Senado, pelos canais de transmissão aqui no Senado Federal, porque é importante a participação dos usuários, do contribuinte nesta audiência pública.

Obrigado, Senador Telmário.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Primeiro, Senador Viana, quero parabenizar V. Ex^a por trazer a esta Casa, principalmente a esta Comissão, um assunto que hoje mexe com todos, sem nenhuma dúvida,

principalmente da Região Norte. Mexe tanto que - um dia V. Ex^a fez um pronunciamento, e eu fiz um aparte -, nesse final de semana, fui visitar o meu Estado e a cobrança era toda hora: "Senador, amanhã, não esqueça. Olha a audiência! Vamos estar lá porque, realmente, estamos vivendo algumas dificuldades." Quero cumprimentar todos os convidados e todos os Senadores presentes.

O Senador Viana fez uma explanação extremamente rica, mostrando diversos pontos que envolvem, hoje, a aviação no Brasil, principalmente na nossa Região.

Como sou do Estado de Roraima, eu entendo: em Roraima, são três companhias - Azul, GOL e TAM - e há grande escassez nos voos. Por exemplo, a GOL só faz um voo diário, que sai às 2h40, passa em Manaus e vem para Brasília. A TAM tem o voo das 15 horas, saindo de Manaus para o Rio de Janeiro, Galeão, exceto nas quartas e domingos. A TAM volta a ter um voo diário das 13h30 para Brasília, exceto sábado. A Azul tem um voo diário, exceto sábado, das 13h55, indo para Belo Horizonte, Confins, e, depois, São Paulo, Guarulhos. E, no final, a Azul faz um voo direto para Manaus todos os sábados. Ou seja, a gente percebe aí uma escassez e um sacrifício de horário.

Mas o que mais chama a atenção, porque estou desviando, pois o Senador Viana fez uma belíssima explanação: você sai de Boa Vista para Brasília, 2.505 quilômetros, e a passagem varia de R\$1,233 mil a R\$1,789 mil. Você sai de Porto Alegre para Natal, 3.179 quilômetros, e a passagem é de R\$785 a R\$1,745 mil. Quer dizer, quase metade da passagem e quilometragem muito maior. Então, a gente começa a sentir a dificuldade. Quais são os critérios? Sai de Boa Vista para Fortaleza, 2.569 quilômetros, e paga a passagem de R\$2 mil; e, de Porto Alegre para Salvador, dois mil trezentos e poucos quilômetros, e paga seiscentos e pouco. Então, quer dizer, Roraima, num sacrifício enorme, preso. E uma coisa que me chamou atenção, as empresas, ao chegarem a Roraima, fazem uma promoção, logo buscam a clientela. Em seguida, os preços se nivelam. Dá a sensação de que há um cartel. Isso nos preocupa bastante.

E a diferença, por exemplo, os ônibus, se comprar hoje, amanhã ou depois, o preço das passagens é padrão. Das passagens aéreas, não. Se for no meio da semana, é um preço; no final de semana, é outro; se for alta temporada, é outro; se for baixa temporada, é outro. Isso naturalmente mexe permanentemente com o consumidor e desestabiliza sem nenhuma dúvida. E os voos de Roraima estão sempre cheios. São três companhias que acho que precisam flexibilizar mais os voos, incluir maior número de voos e baratear mais as passagens. Por exemplo, no tempo em que havia a Varig e a Vasp, saía-se de Roraima para o Acre, para Rondônia. Parava em Manaus e lá se pegava voo direito para essas localidades. Ia para o Pará, fazia todo o litoral. Hoje, tem que vir aqui. Vem aqui a Brasília, para voltar. Se vou visitar o Governador Tião Viana, tenho que vir aqui e voltar para ir ao Acre. Quer dizer, os voos regionais, não só como a Senadora Sandra falou, regionais quanto a Estado, mas principalmente a ligação intermunicipal e interestadual.

Queria fazer esta observação para os nossos convidados, para que analisem com muito critério, porque no Estado de Roraima, o primeiro do Brasil, o Brasil começa de lá para cá, estamos passando por este sacrifício muito grande.

Queria ser sucinto, porque V. Ex^a fez um trabalho importante e não tenho nenhuma dúvida de que todo mundo aqui, tanto a Anac quanto os representantes das empresas, formou um juízo daquilo que realmente hoje deixa aflitos os moradores da Região Norte do País e, conseqüentemente, acaba respingando em todo o Brasil, porque esse é o critério que está acontecendo.

Muito obrigado e parabéns, mais uma vez, Senador Jorge Viana, por esta belíssima iniciativa.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Agradeço, mas penso que esta é uma missão nossa do Senado.

Passo a palavra ao Senador Blairo. As colegas foram assinar, tanto é que deixaram aqui, presença na Comissão de Assuntos Econômicos, eu também deveria estar lá, mas vamos seguir com nossa audiência, ouvindo o Senador Blairo. Depois, vamos organizar a exposição dos convidados.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Bom dia, Presidente Jorge, demais convidados, já vi, durante a semana toda, todas as colocações do Senador Jorge Viana na tribuna, toda indignação que ele tem neste momento a respeito dos preços. Ouvi agora o Senador Telmário. E percebemos que, quanto mais distantes forem os Estados, pior é essa situação de preços, de disponibilidade de voos.

Entendo que é aquela velha história, do coro sai a correia, quer dizer, há custos, não tem como ser subsidiado por esses custos, pelo menos enquanto não tivermos uma política de aviação regional que é há muito tempo reivindicada e trabalhada. Ainda quando eu era governador do Estado de Mato Grosso e o Jorge, do Acre, discutimos isso com o Governo Federal. Acho que a Senadora Vanessa fez referência, ou a Sandra, a respeito desse assunto.

Espero que, no momento em que esse programa estiver em andamento, tenhamos minimizado essas coisas e que cidades do interior dos nossos Estados possam receber também voos. Defendemos que a Nação brasileira precisa compreender

que todos nós fazemos parte de um único país, que temos o direito de ir e vir e que, em muitos lugares, as contas dessas operações não fecham, e as empresas não podem pagar por isso. Entendo que a empresa não tem que subsidiar a sociedade, é o contrário, a sociedade é que tem que subsidiar as empresas dessa maneira.

Mas fica a dúvida com respeito a tudo o que foi colocado, por que a discrepância nos preços. Por que isso? Por que um custa x reais por quilômetro para rodar e outra custa x mais y. É bom que possamos entender isso aqui.

Também não consigo entender direito o seguinte: às vezes quero viajar para algum lugar, entro num *site* desses de busca, de procura, e não acho lugar. Ligo para a empresa, e não acho lugar.

Aí você fica naquela pressão - arruma, arruma, arruma, arruma. Daqui a pouco, acha lugar e consegue embarcar naquele voo. Surpresa: quando sobe no avião, há lá 20, 30 lugares sobrando.

Não consigo entender qual é a administração que vocês, as companhias, fazem desses lugares. Acho que isso não pode ser simplesmente uma tática de venda, a de dificultar para se pagar mais caro, porque, na realidade, muitas vezes não se embarca, não se consegue embarcar.

Aí há um outro colega, um conhecido, no voo. Você fala: "Havia lugar nesse voo?" E a resposta: "Havia quatro, cinco, dez lugares sobrando."

Então, não consigo entender isto: onde está a falha de gestão de vocês em oferecer os lugares que precisamos para viajar. Esse é o meu ponto de questionamento.

Quanto aos demais, entendo, mais uma vez, que há custos que precisam ser pagos. Isso está muito relacionado com a quantidade de pessoas, com a operação como um todo, se há mais gente, se há menos gente, mas, especificamente, não consigo entender por que, por quilômetro voado, há diferenças dentro das companhias e dentro dos próprios voos da mesma companhia.

Quando fui Governador lá no Estado de Mato Grosso, não sei se depois... Vou até pedir ao representante da Azul, que faz voo regional em Mato Grosso, para dizer se ainda funciona a política de redução de ICMS, que fizemos naquela oportunidade. Nos voos que fazem, por exemplo, Rondonópolis até Cuiabá, Sinop e Alta Floresta, voos internos, existe lá... Pelo menos existia naquela época a possibilidade de haver o ICMS bem reduzido para estimular os voos regionais dentro do Estado. Não para fora, porque entendo que, para fora, mesmo baixando o custo do ICMS, nós não somos competitivos. Por estarmos muito distantes das bases de distribuição, não somos competitivos em abastecer.

Então, mesmo que se baixe o preço do ICMS, a GOL, a Azul, a TAM, a Avianca, quem quer que seja que voe de São Paulo, por exemplo, para Cuiabá vai sempre preferir abastecer em São Paulo. Mesmo com ICMS zero ou em 1%, 2%, 3%, a conta vai fechar sempre em prol das cidades que estão mais próximas das refinarias.

Então, essa é uma questão também que precisa ser avaliada.

E, Senador Jorge, vamos em frente. Sei que V. Ex^a ficou bastante bravo com a Anac, com o pessoal, mas estamos aqui hoje para ajudar a tentar resolver esse assunto.

Mais uma vez, bem-vindos todos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Eu só queria cumprimentar o Senador Blairo e agradecer. Ele, como eu, também foi Governador de um Estado, no caso, no Centro-Oeste, por oito anos. De fato, é uma situação muito delicada. Esse é um tema...

Eu compreendo. As companhias falam: "Quarenta por cento dos nossos custos são do querosene, do combustível." Quando fazíamos uma outra audiência pública aqui, o barril do petróleo estava US\$110; agora está perto de US\$50, caiu pela metade. Mas aí se fala que o câmbio também aumentou. Tudo nós entendemos, só não entendemos um pouco essa discrepância, esse absurdo, esse abuso.

E aí é um direito nosso trabalhar essa questão. Nós, no Acre, estamos sendo obrigados a andar, como falei aqui, de carro ou de ônibus, quase 600 quilômetros, para chegar a Porto Velho.

Agora mesmo, mandou um *e-mail* para mim, aqui no meu Twitter, a Secretária de Turismo do Acre, Rachel Moreira. Ela tinha de fazer uma viagem para Fortaleza: Rio Branco-Fortaleza, ida e volta, R\$3 mil. Pegou o carro, foi a Porto Velho, pagou a mesma passagem, na mesma data, por R\$760. São situações que de algum jeito afrontam.

Pela ordem, o Deputado Angelim e o Deputado Leo.

Não há amparo regimental, mas é um tema tão importante, e os colegas vieram aqui e nos tratam tão bem na Câmara. Rapidamente, se puderem fazer um cumprimento, Deputado Angelim e Deputado Leo.

O SR. ANGELIM (PT - AC) - Obrigado, Senador Jorge Viana.

Quero agradecer a deferência.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Para passarmos para os convidados.

O SR. ANGELIM (PT - AC) - É rápido.

Em relação à outra audiência na Câmara, na qual V. Ex^a estava presente, fui me aprofundar no assunto, Dr. Eduardo, Dr. Basílio e demais convidados, e encontrei aqui um gerente da TAM em Porto Velho, que, sendo questionado sobre os preços, Dr. Basílio, disse assim: "A empresa trabalha com base no conceito de composição e dinâmica dos preços, que direciona o valor das passagens de acordo com a demanda de cada perfil e com a oferta de assentos disponíveis no período." Ou seja, a oferta e demanda. Esse conceito não existe na teoria econômica, mas há esse conceito.

Eu fui pesquisar ontem, não existe um órgão regulador de tarifas aéreas. Eu confirmei aqui com o Dr. Eduardo e ele disse que desde 2002 nenhum órgão controla preço de tarifas aéreas. Nós estamos mesmo à mercê da composição dinâmica dos preços.

Mas o que me preocupa também é que, após aquela audiência, no meu caso, e acho que dos Senadores também, compramos por seis meses, um ano, programamos nossas viagens a trabalho nas nossas bases, mas aqui e acolá somos convidados para fazer uma palestra, para um evento emergencial e temos que fazer.

E pasmem os senhores que agora, no dia 27 de agosto, tive que mandar um assessor urgentemente para me representar num evento para voltar hoje, e na GOL foi R\$2,668 mil a passagem. Na TAM estava R\$3 mil. Para Rio Branco, três horas para ir e três horas para voltar. E hoje a TAM está cobrando R\$2,850 mil para ida e volta. Mas a GOL está até mais cara, porque só para ir está R\$1,424 mil na flexível e R\$1,364 na programada.

Essa é a realidade.

Para concluir, Senador, eu fui olhar o *site* da Secretaria de Comunicação do Ministério Público Federal e está lá escrita uma coisa que eu não vi naquela última audiência. Diz que "a Infraero se comprometeu a dar continuidade aos voos regulares na parte da noite e que, durante o dia, o pouso de aeronave ficaria garantido." Não está havendo voo diurno em Rio Branco das aeronaves GOL e TAM há muitos meses.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Por conta do aeroporto que está em obras.

O SR. ANGELIM (PT - AC) - Pois é, mas está dizendo, eu não assisti a essa fala lá, mas está aqui no *site* do Ministério Público Federal dizendo que foi dito isso lá. Eu não vi a Infraero de lá, porque não está havendo voo diurno no Acre há muito tempo, haja vista o que disse o Senador Jorge Viana, que são os horários mais interessantes para as empresas que ocorrem.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Antes mesmo da obra na pista, os voos já eram noturnos - os dois, TAM e GOL. E só havia um voo da TAM diário.

O Deputado Leo Brito para um cumprimento e algum posicionamento.

O SR. LEO DE BRITO (PT - AC) - Brevemente gostaria de agradecer também pelo espaço ao nosso Presidente Jorge Viana e também cumprimentá-lo.

Sabemos que essa discussão é uma discussão que vem de muito tempo. A Bancada do Acre, vários Parlamentares do Acre já vêm colocando esse pleito relacionado às passagens há muito tempo. Notadamente o Senador Jorge Viana tem, nos últimos anos, trabalhado de maneira muito intensa nesse sentido.

E é um tema que une não só a bancada acriana, mas também as várias bancadas, sobretudo da Região Norte. E isso é interessante. Nós temos um cenário no nosso País que é um cenário de desigualdades regionais. Exatamente sobre aquelas regiões que têm mais dificuldades foram colocados aqui todos os problemas, questão de saúde, a necessidade de deslocamento aéreo relacionado a situações de saúde. O próprio empresariado dessas regiões que precisa estar constantemente se deslocando para outras regiões do País, além de uma série de outras situações que realmente nos afligem.

O que nós temos é exatamente um ônus excessivo do ponto de vista das passagens. Essa é uma preocupação. É um problema que se estende há muito tempo e até hoje não teve solução. Todo mundo que tem levantado essa bandeira, de alguma maneira tem sofrido com comentários do tipo: "Ah, isso aí não vai dar em nada."

E é exatamente o que queremos aqui, e não só que tenhamos um preço justo das passagens. Aliás, um questionamento que eu tenho a fazer é exatamente o fato de que inclusive nós tivemos a entrada de novas empresas, como foi o caso da Azul, e temos de alguma maneira um valor das passagens que é mais ou menos parelho entre as companhias. Ou seja, a própria concorrência não fez com que tivéssemos uma redução dos preços necessariamente.

Acho que isso deve ser questionado neste momento. O que estamos querendo é não só o preço justo das passagens, mas também a própria qualidade.

Quem anda também para outras regiões do País sabe que a qualidade das aeronaves por vezes é muito melhor do que as que são praticadas para esses Estados. Assim, todos esses aspectos são importantes e acho que está provado.

Os argumentos que foram colocados aqui inicialmente pelo Senador Jorge Viana são muito consistentes, no sentido de que é bem difícil que se consiga explicar essas disparidades, essa injustiça no preço que é praticado, e estamos aqui exatamente para fazer esse questionamento.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Muito obrigado a todos.

Queria, mais uma vez, agradecer ao Deputado Federal Alan Rick, que não está aqui, mas foi fundamental o trabalho dele, os Parlamentares. Não sei se o Dr. Guarany's queria ficar por último ou queria fazer a apresentação primeiro. Passo essa prerrogativa a V. S^a não só pelo gesto de vir aqui, mas também como é agência, qual o momento que é mais oportuno para V. S^a se posicionar.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANY'S - Obrigado, Senador.

Na verdade, o mais adequado era as empresas se manifestarem, porque acho que o primeiro pleito é sempre a questão da precificação.

O senhor já fez uma parte da minha apresentação, ia até poupar a apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Obrigado.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANY'S - Explico um pouco das nossas competências. A minha única preocupação é o tempo mesmo, porque teremos a posse dos novos diretores e, aproveitando até para me manifestar sobre isso, pedir desculpa ao senhor pelo problema de agenda - que tínhamos, na semana passada, informado ao senhor -, mas hoje estamos só com dois diretores, até hoje, espero, ao meio-dia, que resolva o problema.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Muito bem.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANY'S - Hoje os dois diretores, o Ministro havia marcado essa posse pela manhã e tínhamos ainda divulgação da norma de drones, prevista para hoje, regulação que todos nós esperamos. Deixamos isso para amanhã para possibilitar a vinda aqui.

Talvez começasse pelas empresas e, se apertar, puxo para cá.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - A qualquer momento.

Vou pedir que as empresas usem pelo menos dez minutos, porque a ideia é terminarmos todos juntos, perto do meio-dia, essa audiência para ser objetiva; e acho que, agora, depois dos posicionamentos dos Parlamentares, passaria a palavra para a TAM. O Dr. Eduardo está aqui e a Avianca não veio.

Queríamos ouvir, de fato, os representantes das companhias e mais a Anac.

Dr. Basílio Dias, por gentileza. V. S^a poderia vir representar a Avianca, sentar aqui na primeira bancada, por gentileza.

Dr. Basílio Dias.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Senador, o senhor permite que eu use a palavra?

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Sim, mas queria ouvir primeiro as companhias; depois, no tempo, ouviria V. S^a sem problema. Ouvir a voz direta das companhias, depois a representação delas todas.

Basílio Dias, obrigado pela presença, V. S^a tem a palavra.

O SR. BASILIO DIAS - Mais uma vez, obrigado a S. Ex^a, a todos que compõem a Mesa, aos que estão aqui presentes.

Queria começar tentando ser o mais breve possível, respondendo diretamente as perguntas que foram colocadas e também colocar que aqueles assuntos que precisam ser bem mais detalhados e que aqui não teríamos nem tempo, esses números mais específicos...

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Só interrompendo. Estou marcando dez minutos que é para ver se agilizamos para os senhores e para nós todos. Quem terminar antes dos dez minutos, tudo bem, mas acho que seria razoável.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Perfeito, Senador.

Dando continuidade, estava dizendo que é interessante porque as resposta, depois, posso encaminhar também para os senhores, por escrito, que daremos bastante detalhe de como são feitos esses cálculos, como agimos, qual é o nosso *revenue accounting*, que faz esses números dentro da empresa.

Se eu pudesse responder algumas coisas, por exemplo, preço diferente dos Estados. O senhor colocou naquela sua exposição e realmente é o que temos aqui a colocar, a diferenciação que temos hoje dos Estados vai em cima do ICMS, vai em cima da infraestrutura, que tem algumas pistas que conseguimos chegar com avião lotado, há outras que não conseguimos chegar, então fica naquela parte da oferta e demanda.

Hoje temos, Senador, para a TAM especificamente, como o senhor citou aqui, Recife, temos o ICMS diferenciado. Hoje, em Pernambuco, pagamos 12%. Só para esclarecer a sua colocação.

Quanto aos preços muito parecidos, o senhor leu até uma carta aqui no início, que foi assinada pela nossa diretoria jurídica, tínhamos que vir, não tem nem que questionar isso, estamos aqui, foi só quanto realmente o problema diferenciado é que, para não gerar essa ideia que foi até colocada aqui por alguns Senadores da parte de cartel, ou seja, a ideia é que possamos fazer essa explicação para os senhores, detalhadamente, de tudo nosso por escrito, ou até, como foi colocado, que viríamos numa presença aqui individual para que pudéssemos nos colocar.

Mas essa colocação, eu queria deixar bem claro que não existe essa possibilidade, não temos nenhum acordo, nenhum contato, nada, com outra empresa para que a gente precifique essas nossas passagens.

Voos interestaduais estão mais caros que os internacionais. Aqui vou ter que voltar a falar do ICMS, porque, para voos internacionais, não temos os encargos do ICMS. Ou seja, eu saio daqui para a Argentina, na mesma bomba em que estou abastecendo, em Guarulhos, por exemplo, pago, para sair de Guarulhos para Manaus, ou para sair para Porto Alegre, pago os 25%; para a Argentina, não preciso pagar, como para qualquer outro voo internacional.

Aquela oferta de voo nos horários que o senhor comentou, que está um pouco prejudicada porque está fazendo voo noturno, o senhor mesmo já comentou também, estamos em obras em Rio Branco, desde o mês de junho, que estão previstas até o final do ano. A TAM teve que fazer uma modificação, tirou uns voos que eram mais cedo e colocou dois voos. Inclusive, colocamos agora um voo indo para Porto Velho, está com passagem inicial de R\$69,00, de Rio Branco para Porto Velho. E Porto Velho faz Brasília e vice-versa: Brasília-Porto Velho, Porto Velho-Rio Branco.

Outra observação que seria interessante a gente fazer é quanto à parte do *load*. Como o senhor colocou, na sua apresentação, o *load*, em 2005, era 69%; em 2014, 80%. Não sei se o Eduardo, na última apresentação dele, chegou a mostrar, mas, Senador, estamos com várias promoções. Hoje estamos andando com avião até com 80%, realmente, pelos números que estão aí, mas com muitas promoções. A TAM, por exemplo, tem promoção toda semana, para que o avião tenha a capacidade mais bem aproveitada. Essa mudança se deu também pelas promoções que as empresas estão fazendo.

Uma observação sobre o que a gente fala da precificação de passagem, Senador. Não sei se todos aqui têm conhecimento, mas tivemos agora aumento de uma tarifa chamada TAT (Tarifa de Aproximação e Pouso), que foi aumentada em 72%, começa em outubro. Para a TAM, em um ano, esses 72% representam mais de R\$100 milhões, com o aumento dessa tarifa. Para os aeroportos, Tarifa de Aproximação. É o controle do espaço aéreo, mas existem aeroportos que têm sua torre e fazem essa arrecadação.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - É uma espécie de pedágio aéreo.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Sobre isso, certamente o Dr. Guaranyis pode nos dar alguma... Na hora certa, como V. S^a quiser.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYIS - Eu explico, mas são tarifas reguladas pelo Decea, tarifas de navegação aérea.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Muito bem, vamos ter a explicação, pelo menos. O Ministro da Aviação Civil vai estar aqui no dia 22, e, certamente, vamos recolocar essas questões que estão sendo objeto de debate aqui hoje.

O SR. BASILIO DIAS - Eu queria também fazer outra observação, Senador. Lógico que aqui foi colocado e está totalmente anotado, para que a gente possa responder depois, mas uma observação importante é que a TAM, a nossa precificação do quilômetro por assento disponível tem a média de sete centavos por dólar. Para a Região Norte, fica em nove centavos por dólar. Essas contas, nós temos lá. Eu queria depois ter a oportunidade de encaminhar para os senhores.

Esses foram os questionamentos que anotei. Vou passar tudo depois, para os senhores, por escrito.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Agradeço.

Eu queria... Para a Região Norte, é nove centavos; para outras regiões, sete centavos. O problema é que, mesmo que desse 10% a mais, porque, se 40% de uma passagem é combustível, 25% de cobrança de ICMS, em vez de 12,5%, mesmo assim, daria uma diferença de 5% nisso, mas não o dobro, o triplo do preço da passagem. Esse é o problema.

Eu queria registrar a presença do Senador Roberto Rocha, que nos dá honra, e o Deputado Alan Rick, que foi proponente de uma audiência, que está nessa luta junto conosco.

Eu pus em todas as planilhas o nome de V. Ex^a, Deputado, porque é um trabalho feito pela sua equipe.

Eu passaria agora, a pedido até da Senadora Sandra, para que o representante da Azul pudesse se posicionar.

E tenho um questionamento: o Governador Tião Viana, nós todos do Acre queríamos que fosse estudada a possibilidade, já que tem uma demanda importante, da Azul fazer. Não temos essa rigidez de mercado, reserva de mercado na Região Norte, especificamente, onde a oferta de voos é péssima, como já falou o Senador Telmário. Se tivermos que mudar as regras, vamos mudar as regras, mas, por exemplo, a Azul poderia muito bem fazer o voo também Rio Branco-Brasília para os usuários terem uma alternativa.

Com a palavra o Sr. Renato Covelo, a quem agradeço a presença.

O SR. RENATO COVELO - Muito obrigado, Senador Jorge Viana.

Louvo o senhor pela iniciativa desse debate.

E já começo, então, respondendo a primeira pergunta de V. Ex^a sobre o voo Rio Branco-Brasília, o porquê da Azul não praticar esse voo.

Foi uma das questões que questionei ontem ao meu time de planejamento, sobre a viabilidade desse voo, porque já esperava essa pergunta.

O problema da Azul, ela só faz o voo Rio Branco somente para Porto Velho porque a gente faz uma distribuição de passageiros de Rio Branco em Manaus e em Cuiabá, que são os HUBs da Azul mais próximos de Rio Branco.

Brasília não é um centro de distribuição de voos da Azul. Ao contrário das congêneres, GOL e TAM, que têm grande distribuição de voos aqui, é muito fácil um passageiro sair de Rio Branco para Brasília e voar para o Brasil todo.

Como a Azul não tem um centro de distribuição de voos em Brasília, o que acontece? Os passageiros de Rio Branco são levados para Porto Velho, onde são distribuídos para Manaus ou Cuiabá. Em Manaus, eles têm acesso a toda a Região Norte e Nordeste. E de Cuiabá, para o Sul e Sudeste. São esses centros de distribuição que a gente usa para pegar os passageiros.

Outro ponto que levantei é que para a grande maioria dos passageiros, a demanda maior desse voo da Azul, dos clientes Azul no Rio Branco, é realmente para Porto Velho. A grande maioria dos passageiros que voam de Rio Branco desembarcam em Porto Velho.

Então, por isso que é um voo que a gente tem mantido com bom aproveitamento. E de lá, os passageiros remanescentes que queiram ir a alguma outra capital, ou vão a Manaus ou a Cuiabá.

E esse é um meio de distribuição para tornar o transporte aéreo mais eficaz. Seria ótimo se a gente tivesse voos ligando ponto a ponto todas as capitais ou todas as cidades, mas, infelizmente, na hora de montar o voo, a gente precisa levar em consideração a demanda e como a gente consegue fazer o nosso avião...

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Não é porque os senhores têm restrição de operar em Brasília também?

O SR. RENATO COVELO - Não, em Brasília, não há aeroporto restrito.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Os senhores podem operar aqui quando quiserem?

O SR. RENATO COVELO - Sim, se eu quiser colocar você nos horários que estão disponíveis, certos horários do dia, o aeroporto já tem capacidade máxima, mas em outros horários, poderia. Eu poderia colocar um voo em algum período que talvez não fosse adequado para os passageiros saírem de Rio Branco para irem a Capital.

Então, a gente tenta criar isso. São todas as companhias aéreas. Isso é a indústria aeronáutica que trabalha assim, criando rotas e pontos de origem e destino, onde a gente possa ter um melhor aproveitamento da aeronave e levar mais comodidade aos passageiros.

Então, respondendo a pergunta de V. Ex^a, Senador Jorge Viana, acho que essa é a explicação da Azul da não existência do voo Rio Branco-Brasília.

E voltando agora ao questionamento da Senadora Sandra, fazendo um breve histórico muito rápido: até 2013, quem operava esses voos no Amazonas, para Coari, São Gabriel do Cachoeiro, São Paulo de Olivença, Barcelos, Fonte Boa, Santa Isabel, Eirunepé e Lábrea, era a Trip Linhas Aéreas, que, em 2013, houve uma fusão da Trip com a Azul.

E a gente continuou operando esses voos. E, nessa época, a Trip tinha uma frota de aeronaves ATR42-300, que são aeronaves adaptadas, que têm a melhor performance para voar nessas cidades, tanto pelo tamanho da aeronave, que tem uma capacidade de 48 passageiros, e é a aeronave mais adequada, como pelo cumprimento das pistas dessas localidades na Região Amazônica.

Só que essas aeronaves eram mais antigas, e a Azul modernizou a sua frota com aeronaves ATR72-600, todas novas de fábrica.

O que acontece? A grande maioria dessas localidades não tinha infraestrutura para receber uma ATR 72-600.

Nós conversamos com várias prefeituras para reformulação de pistas de pouso, em muitas dessas localidades, tínhamos problemas sérios de segurança, temos relatos, e depois eu posso levantar isso para a senhora, marcar uma visita e levar esses dados, de invasão de pista, aeronave se aproximando e ter gente cruzando a pista.

Então, levando tudo isso em consideração, a segurança de voo e a segurança das pessoas em solo, algumas dessas localidades, depois a gente tem um trabalho com Anac, de a gente trabalhar com as prefeituras, não foi possível manter esses voos.

Hoje a Azul voa para Manaus, Parintins, Tabatinga e Tefé, na Região Amazônica, mas com o Programa de Aviação Regional sendo investido nesses aeroportos, trazendo segurança de voo, é isso que a Azul deseja, e ela tem total...

Nós sabemos que existe uma demanda, mas eu não posso colocar a demanda à frente da segurança de voo. Tanto é que a Trip operou nessas localidades durante muitos anos, com uma aeronave que se adequava a esses aeroportos; hoje, a menor aeronave da frota da Azul é a ATR 72-600; apesar de ser uma das aeronaves mais modernas do mundo, alguns desses aeroportos não apresentam condições. Então, é até um trabalho que nós podemos levar para a senhora, para apresentar o que pode ser feito para melhorar esses aeroportos e, eventualmente, retomarmos esses voos.

O Programa de Aviação Regional vai ser importantíssimo, e, aproveitando para responder à pergunta do Senador Blairo Maggi, no seu Estado, nós temos uma aviação regional muito forte, voando para Alta Floresta, Rondonópolis e Sinop, e, no mês que vem, começaremos com o voo para Sorriso. Por conta dessa entrada de Sorriso, existe, sim, um benefício de ICMS que vai entrar em vigor, reduzindo, acho, em dois pontos percentuais o ICMS, só para esses voos de aviação regional, operados também pelas mesmas aeronaves ATR 72-600. Acho que só Sinop tem um voo a jato, com a aeronave Embraer 195 (E195), que voa para Campinas direto para Sinop.

Então, Senadora, eu acho que consegui dar uma explicação à senhora sobre o porquê do cancelamento desses voos. Não é uma questão de serem voos deficitários - alguns deles eram bem deficitários -, mas a questão é mais por segurança de voo, e aí nós até podemos marcar uma reunião com a senhora para apresentarmos os motivos de cada aeroporto e os problemas de cada um dos aeródromos, para que possamos retornar com esses voos, principalmente quando vier o Programa de Aviação Regional, que vai facilitar muito essa retomada.

A SRª SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Falta a questão dos preços nesses voos que vocês mantiveram, como Parintins. O custo da passagem ainda é muito alto. O que fazer para diminuir esse custo?

O SR. RENATO COVELO - Eu não me recordo agora, mas acho que existe também um benefício de ICMS no seu Estado. Não me recordo agora das regras para esse benefício.

A SRª SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - São 7%.

O SR. RENATO COVELO - Sim, 7%. Eu me lembro de que eram 7% quando eram mais cidades atendidas. Agora, diminuindo-se o número de cidades, não me lembro se são 7% ou se aumentou um pouco, mas isso eu posso esclarecer...

A SRª SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - São 7% para quem tem voo duas vezes por semana.

O SR. RENATO COVELO - Independentemente do número de cidades?

A SRª SANDRA BRAGA (Bloco Maioria/PMDB - AM) - Independentemente do número de cidades.

Para Parintins, o senhor tem voos diários?

O SR. RENATO COVELO - Voos diários, e, na época das festas em Parintins, temos voos extras.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Começam a funcionar quando os voos para Sorriso?

O SR. RENATO COVELO - Eu não consegui a data certa, mas eu troco aqui uma mensagem com a empresa e passo para o senhor a data certinha.

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - Permita-me apenas uma curiosidade, Renato: pelo que foi dito, a TAM e a Gol têm base em Brasília.

O SR. RENATO COVELO - Eles têm uma operação maior em Brasília.

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - Diferente da Azul. E isso dificulta, evidentemente, a operação para a Região Norte e talvez para outros lugares.

Qual a dificuldade de se ter também uma base da Azul em Brasília?

O SR. RENATO COVELO - Dificuldade regulatória nenhuma, a não ser a questão de horário de voos, pois, para a maioria dos voos, os horários já estariam tomados; mas é que a Azul focou suas atividades em Campinas; nosso grande centro de distribuição hoje é Campinas e Belo Horizonte, com algumas bases regionais, que são Cuiabá, Manaus e Salvador, que são centros de distribuição. A grande operação da Azul, enquanto eles focam - depois os colegas podem me corrigir - em Congonhas, Guarulhos e Brasília, foi focada em outros mercados, que são Confins...

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - Isso é estratégia da empresa, então? Não é uma...

O SR. RENATO COVELO - É estratégia da empresa, porque aqui já existe muita demanda...

O SR. ROBERTO ROCHA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - MA) - Entendi. Não é porque depende da Anac ou do Governo...

O SR. RENATO COVELO - Não. É estratégia 100% da empresa. É a estratégia da Azul. Quando ela começou, há oito anos, o aeroporto de Brasília já tinha o *hub* das duas colegas; então, nós focamos em Campinas e em Belo Horizonte. Eu acho que, com isso, apenas...

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Renato, vocês têm voos diretos, por exemplo, de Manaus para o Acre, de Manaus para Porto Velho, de Manaus para o Pará?

O SR. RENATO COVELO - Não, eu acho que, partindo de Manaus, temos Manaus-Belém, Manaus-Porto Velho, Manaus-Campinas, Manaus-Belo Horizonte e um Manaus-Brasília.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Você tem, então, Manaus-Belém e Manaus-Porto Velho?

O SR. RENATO COVELO - Isso. Há um voo que sai de Salvador, pelas capitais, terminando em Manaus. É um trilha, como chamamos.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Eu agradeço ao Sr. Renato Covelo.

Inclusive, o Sr. Basilio falou da mudança do ICMS, mas certamente todos nós acompanhamos a disputa que Fortaleza está fazendo com Recife, e isso já deve ter sido parte do pacote para ser sede de um *hub* da TAM. Aqui a gente vai esclarecendo um pouco as coisas. Está havendo uma disputa entre Fortaleza e Recife para sediar um *hub* da TAM, o que é muito importante para as cidades. O ICMS lá era de 25% e agora baixou para 12%. Provavelmente, deve estar vinculado a isso.

O SR. BASILIO DIAS - Permite-me só uma colocação, Senador?

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Pois não.

O SR. BASILIO DIAS - Foi antes, foi bem antes esse anúncio da nossa redução.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Mas os planos são anteriores ao momento das coisas. Sempre se conversa. Mas entendo.

Vamos seguir. O Sr. Alberto Fajerman, o bom amigo Fajerman, tem uma contribuição enorme na aviação. É um prazer tê-lo aqui.

Com a palavra V. S^a, de olho no horário, porque o Dr. Guarany ainda tem um pouquinho de tempo, e queremos ouvir todos os senhores.

Sr. Fajerman, V. S^a dispõe de dez minutos.

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Obrigado. Mais uma vez, bom dia! Cumprimento o Presidente da Mesa, Senador Jorge Viana, e todos os presentes.

Gostaria de começar elogiando esta ideia de debatermos. Eu assisti com muita atenção à apresentação que o Senador fez em que acabou de mencionar o trabalho preparado pelo Deputado Alan Rick. Eu vou ter que olhá-lo com calma, e vocês vão me permitir fazer uma apresentação, do ponto de vista da empresa, sobre o mesmo tema.

Apesar de a audiência falar sobre voos para o Norte, eu me foquei mais no Acre - Rio Branco, no entanto, ela vale para qualquer outro Estado.

Nós vamos falar da malha, variação da oferta, caracterização da demanda, e aí vamos vendo.

O primeiro que a gente queria mostrar é a influência no custo que tem o fato da realização das obras.

No de cima, temos o mês de abril. Pode-se ver que lá estão os voos.

A GOL voa de Rio Branco para Cruzeiro do Sul; essa é a única rota nossa em que voamos sozinhos. Todas as outras rotas nossas competem com duas ou três empresas.

Voamos de Rio Branco para Brasília e de Rio Branco para Porto Velho. Aí a gente vê que houve uma redução de 6,8%. Essa redução de 6,8%, por que aconteceu?

Se olharmos com calma a primeira linha, em que há Brasília-Rio Branco, vemos que nós só operávamos com o avião 737-800. E nós podemos ver que operávamos seis vezes por semana. E aqui se falou muito em voo diurno e voo noturno.

Em Cruzeiro do Sul, nós tínhamos um voo no meio do dia. Quando começaram as obras, que devem ir até dezembro, nós tivemos que substituir o 737-800 porque o máximo de capacidade da pista em obra era de 128 passageiros, e o nosso 737-800 tem 177 passageiros. E o nosso 737-700, ainda assim, tem 138, então, voamos com alguma penalidade. E aquele voo que nós tínhamos seis vezes por semana, agora, são sete vezes por semana. Então, eu tive que colocar mais um turno de trabalho noturno. Todos nós sabemos que o horário noturno é mais caro que o diurno, e eu tenho mais custo em razão desse voo a mais por semana do que havia antes. Ainda assim, eu tenho quase 7% a menos de oferta.

Esse gráfico é um pouco redundante com o outro, e eu vou passar muito rapidamente por ele. Ele mostra a oferta da GOL e do que chamamos de "competidores", pintando sutilmente de vermelho, para não chamar de TAM. Então, aqui mostramos como nós tivemos que diminuir a oferta, ano contra ano, devido a essa obra.

E por que eu estou falando disso? Nós vamos acabar vendo.

E eu aqui volto a falar só da GOL. Eu achei esse gráfico extremamente interessante.

O mais escuro refere-se ao aproveitamento de 2015; o mais claro, ao aproveitamento de 2014. E é uma conta muito fácil. Não é?

Lá em cima... Desculpem. Eu não sou muito hábil com essas coisas tecnológicas. Como é que eu volto?

A oferta cai, a demanda fica igual. Como a demanda fica igual, e a oferta cai, evidentemente a ocupação fica maior. Nós vamos ver no outro eslaide o que significa isso.

E uma coisa interessante, como outros colegas aqui já comentaram, na pizza aqui debaixo, no trecho Rio Branco-Brasília, Brasília-Rio Branco, somente 17% dos passageiros que estão a bordo voam de Brasília para Rio Branco. Depois, nós temos aqueles outros pedaços: 8% desses passageiros vão até São Paulo. Sobre São Paulo, a gente pode dizer que são 17%, porque, se somarmos Congonhas e Guarulhos, vamos ver que são 8% e 9%, o que daria 17%.

Nós temos os passageiros que vão para Manaus; os passageiros que vão para o Rio de Janeiro são 7%. E olhem que coisa interessante: 55% dos passageiros nesse trecho vão para outros lugares que não são nenhum desses, o que significa que essa parcela dos outros 55% não chega a 4%. É extremamente diversificada a quantidade de passageiros que existe nesse voo, o que já seria uma resposta do porquê a gente não consegue voar direto de São Paulo para Rio Branco, ou do Rio de Janeiro para Rio Branco, ou de alguma outra capital para Rio Branco.

Isso aqui eu, que estou há algum tempo na aviação, também achei muito interessante. Acho que não há povo mais criativo do que o brasileiro - as pessoas, dando-se conta de que esse aproveitamento é muito alto, por qualquer motivo ou pelos motivos que acabei de explicar.

E o que significa esse gráfico aqui? O mais claro refere-se ao ano anterior, e o mais escuro, ao ano de 2015. Então, o que aconteceu? O primeiro trata de quem compra com 0 a 13 dias de antecedência; 14 a 28; 28 a 59; e com mais de 60 dias.

Nós estamos vendo que agora as pessoas começaram a comprar com mais antecedência. Então, nós temos aqui que 47% dos passageiros hoje já compram com mais de 28 dias de antecedência. Isso a gente pode ver: de 0 a 13, há menos gente comprando hoje do que as que compravam em 2014.

A linha de baixo escura, ainda do gráfico de cima, mostra que, com isso, a tarifa média caiu. Então, nós podemos ver R \$940, R\$500 e assim sucessivamente. Isso, porque a tarifa média é isto exatamente: como há mais gente comprando com antecedência, a tarifa média cai, não obstante podendo haver ainda alguma tarifa maior.

No gráfico de baixo, o fenômeno é exatamente igual, mas com alguma diferença. Mostra que 50% dos passageiros compram passagem com mais de 28 dias de antecedência. E isso faz com que, mais uma vez, a tarifa média dos trechos que vão além de Brasília caiam para R\$340.

Sobre isso, falamos muito. E eu vou levar, com muito carinho, para casa o trabalho do Deputado, apresentado pelo Senador Jorge Viana, para ver esses números.

Sobre os números que temos. Os trechos de cima são Brasília-Rio Branco, Brasília-Porto Alegre, Belém-Galeão, Fortaleza-Guarulhos e Guarulhos-Recife. Na primeira linha, estão as distâncias.

Realmente, para Brasília-Rio Branco há R\$2,264 mil; Brasília-Porto Alegre. Enfim, os números estão lá em cima.

E, bem à esquerda, em laranja - foi coincidência (*Risos.*) -, há antecipação. Quer dizer, comprando no dia, comprando 4 dias antes, com 7 dias, 14, 21, 28, 60 dias, o que é mais ou menos a nossa estratificação.

Quando a gente olha o trecho Brasília-Rio Branco, para quem compra em cima da hora, o trecho é realmente mais caro do que o trecho Brasília-Porto Alegre. Há uma distância maior.

Ele é praticamente até um pouco mais barato do que o trecho Belém-Galeão, o que também tem sentido.

O do Galeão é um pouco mais caro. A gente sempre comparou com Guarulhos-Recife, que são as distâncias parecidas. E não há como negar, está aqui, está mostrado de forma transparente que a tarifa comprada no dia para Rio Branco é maior do que a tarifa comprada para Recife.

Entretanto, quando essas compras começam a ser feitas com alguma antecedência, nós podemos ver que, a partir do sétimo dia, já são praticamente iguais. E, voltando só ao Guarulhos-Recife, nós temos que, com sete dias, corresponde a R\$900; com oito dias, R\$199. E, para não tomar muito tempo, se a gente for direto para 60 dias, R\$379.

Eu trouxe aqui um *print* que nós tiramos ontem.

(Soa a campanha.)

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Quer dizer, se alguém tiver *wi-fi* aqui ou 4G, entrar no *site* da GOL agora - aquilo foi de ontem, de 31/8 - e quiser comprar uma passagem para 26/9, a tarifa flexível vai ser de R\$645, a outra de 500 e pouco. Se eu comprar essa mesma passagem para 2/10, será praticamente a mesma coisa; se eu quiser comprar para 22/10, ela começará a ficar um pouco mais barata; se eu quiser comprar para 25/11, ainda teremos uma tarifa promocional que conseguirá ser de R\$298; e eu não posso esconder que, se a gente comprar, de hoje para amanhã, está aqui, ela realmente será de R\$1,5 mil.

E, agora, eu só gostaria de falar um pouco - se o Senador me der mais três ou quatro minutos e o Marcelo, aqui do meu lado, não ficar muito ansioso -, sem querer contar a minha idade, que eu venho de muito tempo atrás, quando as tarifas eram reguladas pelo antigo DAC. E como é que se fazia? Logo que eu comecei a trabalhar, havia uma planilha de custos, com todos os insumos, e, mês a mês, a gente avaliava quanto tinha variado cada insumo e qual era o peso daquele insumo no preço da passagem.

Eu era da Varig, que era a maior empresa da época. E a gente mandava isso para o DAC, que dizia, então, qual seria o aumento. E os preços das passagens eram todos iguais.

Naquela época, 70% das pessoas andavam de ônibus, e só 30% das pessoas andavam de avião. Quando surgiu a GOL, com o conceito de baixo preço e baixo custo, e a Anac, que foi criada anos depois, começou o conceito da liberdade tarifária. E eu acho que o grande debate que temos que ter é sobre o conceito da liberdade tarifária. Qual é o conceito da liberdade tarifária?

Eu fiz aqui umas pequenas contas - eu sou engenheiro, gosto de números. Então, se eu tenho um voo de duas horas, ele me custa aproximadamente R\$84 mil. Se eu tenho um avião de 177 assentos e vamos dizer que eu voo com 75% de aproveitamento, se eu voar com 75% de aproveitamento, eu tenho 133 pessoas a bordo e a tarifa média será de R\$700.

É evidente que quem paga R\$1,5 mil vai pagar R\$ 700 rindo. Não é? Vai ficar feliz da vida.

Em compensação, a maioria dos que pagavam R\$200, R\$300 ou R\$400 vai voltar para o ônibus. E essas pessoas, ao voltarem para o ônibus, o que vão fazer? Vão fazer com que o aproveitamento médio volte àquele valor que era anteriormente de 65% de ocupação, e, com 65% de ocupação, a tarifa média, outra vez, vai aumentar: em vez de ser de R\$700, vai ser de R\$900, R\$800.

Então, a grande discussão é sobre a liberdade tarifária, que é justamente baseada no fato de que, se eu tenho um avião maior, eu preciso encher esse avião maior. E eu começo a enchê-lo muito antes do voo. Nós abrimos, e provavelmente as outras empresas fazem a mesma coisa, com 330 dias de antecedência - daqui a 5 ou 10 dias, nós vamos começar a abrir as vendas para as Olimpíadas.

E essas passagens são vendidas por preços muito baratos. Está aqui, entrando no *site*, é possível dar uma olhada. E grandes cérebros que ficam olhando a rentabilidade do voo ficam olhando e dizem assim: "Bom, eu já enchi com x passagens baratas. Daqui para frente, eu não consigo mais vender passagens baratas, senão eu não vou conseguir rentabilizar o voo." Não é?

Aí há outros conceitos, e seria interessante debatermos.

Eu acho que estas reuniões são excelentes para ouvirmos a opinião das autoridades e expormos a nossa. Quando vou vender um automóvel, por exemplo, é muito fácil diferenciar um modelo de outro: "Este tem ar condicionado, aquele não tem; este tem vidro elétrico...", etc. Enfim, eu consigo dizer por que este é mais caro do que aquele. Em relação a avião, no caso do Acre, de Brasília para Rio Branco, a pessoa vai no mesmo avião, no mesmo assento, relativamente, e no mesmo horário. Como eu explico que o valor de uma passagem é diferente da outra? Eu tenho que dizer: "Você comprou com muita antecedência, você tem uma vantagem. Você comprou mais tarde, você tem outras vantagens".

Só para vocês terem uma ideia, não sei se posso citar números, pois a Gol é listada em bolsa,...

(Soa a campainha.)

O SR. ALBERTO FAJERMAN - ...mas, da nossa tarifa flexível, nós vendemos apenas 3%. Todo mundo quer comprar a programada. A programada tem regras. O que não podemos fazer é deixar de informar ao consumidor que passagem ele está comprando.

Muitas vezes, há assentos vazios, Senador, exatamente em razão do maldoso *no-show*. As pessoas simplesmente marcam mais de um voo e não aparecem na hora de voar. Você entra no site e o voo está lotado, mas na hora do embarque há quatro, cinco, sete, até dez lugares vazios, de pessoas que compraram e não compareceram. É evidente que para essas pessoas tem que haver alguma punição. Se o senhor quis comprar e não pôde é um dinheiro que eu deixei de ganhar. Essa pessoa tem que ser penalizada. Esse é um problema de cultura. Em outros países, esse hábito talvez não exista, mas aqui vai continuar existindo. A única coisa que podemos fazer é, como eu disse, a diferenciação de preço. Se eu compro com vinte dias de antecedência, pago um preço; se compro de um dia para outro, pago a diferença tarifária. Não se trata de multa. Se um produto custava um determinado valor, ele é trocado por outro que custa 1,4 vezes esse valor. Então, eu pago a diferença porque estou comprando outro produto, não é?

Havia várias outras considerações de que eu seria capaz de acabar me esquecendo. Eu apenas queria deixar a nossa opinião ao final deste debate. Evidentemente, eu tomei nota das apresentações feitas pelo Senador Jorge Viana e pelo Deputado Alan, a fim de estudarmos eventuais mudanças e chegarmos a um bem comum. Eu posso dizer que, atualmente, a aviação no Brasil tem a média de aviões mais novos que países mais industrializados e uma pontualidade comparada à de qualquer país de primeiro mundo. Não devemos perder essa conquista que fizemos.

Também gostaria de lembrar que - como eu disse, fiquei muitos anos na Varig - a Gol, no sétimo ano de vida, já havia transportado mais passageiros no mercado doméstico do que a Varig em setenta anos. E isso foi exatamente pela liberdade tarifária.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Eu queria cumprimentar V. S^a.

Nós temos um problema: o Deputado Alan, que colaborou muito com esta audiência pública me cedendo o material da sua pesquisa, está pedindo a palavra. Que seja muito breve, já que, regimentalmente, não pode, mas já ouvimos os colegas e é uma satisfação enorme ouvir V. S^a. Mais uma vez, quero agradecer sua contribuição.

Em seguida, falará o representante da Avianca; depois, o Dr. Guarany.

Deputado Alan.

O SR. ALAN RICK (PRB - AC) - Senador Jorge Viana, muito obrigado pela palavra.

Parabéns pela audiência, Senador Telmário, Senador Blairo Maggi, demais Parlamentares presentes nesta importantíssima audiência, senhores representantes das companhias aéreas.

Eu ouvi atentamente, Senador Jorge Viana, a fala do Sr. Alberto Fajerman, Diretor de Relações Institucionais da Gol, principalmente a respeito da operação da pista.

Sr. Alberto, eu estive na pista e verifiquei as obras pessoalmente. Andei por aquela pista inteirinha, conversei com o Sr. Luciano Araújo, engenheiro da pista e das obras, e com o Sr. Jailson Mendes, Diretor Superintendente da Infraero no Acre, e fiz este questionamento: o fato de a pista estar em obras e de o trecho utilizado para pouso e decolagem ser de 1,7 mil metros de alguma maneira onera as companhias aéreas para que elas façam seus pousos e decolagens com aeronaves menores e vazias ou com menor quantidade de passageiros?

Ele me disse, de forma muito incisiva: "Não. Não onera. As aeronaves podem pousar, tanto Airbus A320 como 737-800". A pista de 2.154 metros e a pista de operação, mesmo com as obras em andamento, de 1,7 mil metros, permitem tranquilamente o pouso dessas aeronaves.

Outra coisa: existe o argumento de que as aeronaves estão pousando e decolando com menos passageiros. Isso não existe. Eu viajo toda semana para o Acre, e não há um lugar vazio nas aeronaves. O Deputado Leo é prova disso, assim como o Deputado Angelim e o próprio Senador Jorge Viana. Os senhores não veem um lugar vazio nas aeronaves. Não há. Se houver, por favor, eu gostaria que me mostrassem. É de estranhar isso.

Senador, ouvi também o cuidado com que V. Ex^a citou com as tarifas. Em 2013, passagens compradas na mesma data - creio que isso foi exposto na apresentação do Senador Jorge Viana -, inclusive com tarifas, custavam R\$858,00. Em 2014, passaram a custar R\$1,6 mil. Em 2015, quase R\$1.999,00 - comprando sempre de um dia para o outro -, com tarifas, R\$2,2 mil. Portanto, houve um aumento, de pouco mais de R\$800,00 para mais de R\$2,2 mil, com tarifas aeroportuárias, taxa de embarque, etc. Creio que não há justificativa para esse reajuste. Não há, no nosso entendimento, como justificar, com base no próprio Código de Defesa do Consumidor.

E nós ouvimos a Infraero, Sr. Alberto. A pista pode receber aeronaves maiores com a sua lotação. Os engenheiros da própria Infraero nos passaram essa informação. A não ser que eles estejam redondamente equivocados.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Muito bem, Deputado Alan.

Sim, Sr. Alberto Fajerman.

O SR. ALBERTO FAJERMAN - Deputado Alan, gostaria que depois conversássemos com calma. Como acabei de dizer, é muito interessante o seu trabalho. Podemos conversar a respeito. Eu não queria ser antiético e dizer que o pessoal da Infraero está redondamente errado, mas está redondamente errado. Eu não entendo direito como eles podem saber com quantos passageiros um avião pode decolar.

Rapidamente, o avião pode decolar. Depende da distância que vai voar. Se ele decolar de Rio Branco para Porto Velho, decola com essa capacidade. O nosso avião está limitado a 128 lugares. Nós voávamos com avião de 177, agora estamos voando com avião de 138. Na minha explanação, isso foi abordado muito rapidamente. Não dei a explicação de como isso pode acontecer.

De qualquer maneira, eu gostei muito do seu trabalho e gostaria de me sentar com V. Ex^a e com quem mais quiser. Vamos esmiuçar um por um e vamos chegar a algum acordo. Nós não temos o menor constrangimento em abrir nossos números. De repente, V. Ex^a pode nos mostrar algum número que nós não temos.

(Soa a campanha.)

O SR. ALBERTO FAJERMAN - De repente, eu posso lhe mostrar alguns números. Vamos olhar. O que nós queremos é resolver o problema. Não tenha a menor dúvida de que o nosso interesse, é claro, é o de servir bem. E o que mais queremos é que as pessoas gostem de voar conosco. Fique tranquilo em relação a isso.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Muito bem. Obrigado.

Vamos ouvir rapidamente o Sr. Rodrigo, já que ele não opera para Rio Branco. Talvez ele apenas explique por que não opera, mas vamos ouvi-lo.

Ato contínuo, o Sr. Marcelo Guarany.

Com a palavra, V. S^a.

O SR. RODRIGO NAPOLI - Perfeito, Senador. Muito obrigado pela palavra.

Cumprimento os outros Senadores da Mesa.

Realmente, nós ainda não operamos em Rio Branco. Como todos vêm acompanhando, a Avianca teve um crescimento significativo de mercado, de cinco anos para cá. Ainda somos a menor companhia aérea em comparação às quatro que compõem esta Mesa, mas só o crescimento que apresentamos nos últimos cinco anos mostra como estamos continuamente investindo em novos mercados e em novos destinos. Ainda não chegamos lá, mas todas as novas oportunidades são analisadas pela Avianca.

Era isso, Senador.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Muito obrigado.

O Senador Telmário pediu a palavra, mas é importante ouvirmos o Sr. Marcelo Guaranys para cumprirmos o horário assumido com ele.

E daremos sequência aos oradores.

O SR. TELMÁRIO MOTA (Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Apenas um detalhe: dizem que o filho que mais chora é o que mais mama. O Senador Jorge Viana está chorando muito. De repente, o Acre tomou conta da situação e se esquece de que Roraima e Amazonas fazem parte do contexto. Eu queria que todos se lembrassem disso.

Lembrei também daquela máxima: ao filho mais velho, dá-se todo carinho; o mais novo, coitadinho; o filho do meio, que se vire sozinho. Então, não quero me virar sozinho nessa situação.

Mas eu queria só mencionar rapidamente o que o Alberto falou com relação ao espaço, às vagas. Isso aí é possível controlar na própria... Se eu estiver chovendo no molhado, você pode me corrigir. Mas se você colocar regras de que, avisando com um ou mais dias, estará isento de pagar ou rever sua passagem, a pessoa, aquele que marcou dois ou três voos pode antecipar; agora, se não avisar, tem que ter uma multa de tanto. Então, é no bolso que dói. Isso obriga a pessoa a avisar que não vai viajar, que a vaga está disponível no avião.

O SR. ALBERTO FAJERMAN (*Fora do microfone.*) - Perfeita sua colocação.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Bem, estou também anotando, com minha assessoria. Acho que algumas medidas podemos tomar, nesse sentido de ajudar os usuários e, obviamente, dar uma segurança. Só queria dizer ao colega Telmário que eu concordo com a teoria do filho mais velho, filho mais novo, e o filho do meio que se vira sozinho. O problema é ser filho enjeitado. (*Risos.*)

Nós aceitamos ser qualquer categoria de filho, desde que seja filho. Agora, enjeitado, não dá.

Com a palavra, Marcelo Guaranys, Diretor-Presidente da Anac.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYS - Obrigado, Senador. Mais uma vez, obrigado pelo convite. Já fiz o pedido de desculpa pelo nosso problema de agenda para esta semana. Espero que se resolva. Agora temos o dobro de diretores, a vida começa a ser mais fácil. Pretendemos continuar recompondo nosso quórum na agência e conseguir voltar aos nossos trabalhos normais.

Parabenizo-os pela iniciativa, pela apresentação do Deputado, pelos comentários dos diversos colegas, que já me poupam de diversos trabalhos. Minha preocupação é uma questão de precificação. Por ser uma questão de precificação, é importante entender as empresas, os motivos que eles colocam. Acho que todos colocaram pontos importantes dos seus mecanismos. A apresentação do Fajerman foi bem completa sobre como as empresas precificam, como raciocinam seu trabalho.

Quero falar rapidamente sobre a Anac, porque é importante esclarecer quais são nossas competências, nossos limites e como estamos atuando para poder sempre melhorar a nossa aviação civil.

A Anac foi criada em 2006. Temos como principal competência garantir a segurança da aviação civil, por isso, grande parte do nosso trabalho, controle, dedicação e servidores é dedicado à segurança. Segurança é o principal ponto, é o que todos nós esperamos na aviação.

Logo depois, nós também tratamos de regular, fiscalizar, monitorar e melhorar a qualidade, a eficiência da aviação civil brasileira dentro dos limites que nos são dados pela lei.

Eu tinha preparado uma apresentação, mas, como eu disse, o Senador Jorge Viana já abordou alguns tópicos de eslaides dela, então, eu preferi poupá-los desse tempo, mas vou citar só algumas coisas que eu tinha colocado.

O processo de liberalização tarifária começou em 2001, com portaria conjunta do Ministério da Fazenda/Ministério da Defesa, e isso foi sendo implementado, o início desse processo se fez ainda pelo DAC, mas foi, de fato, consolidado na lei da agência. A lei da Anac diz, em seu art. 49, que o regime de preços é a liberdade tarifária. É a liberdade tarifária que vigora sobre a aviação civil. Esse dispositivo legal consolidou um modelo que, há mais de 20 anos, vinha sendo praticado na Europa e nos Estados Unidos e era um dos grandes motivos pelos quais nós víamos a nossa aviação tão atrasada em relação à aviação dos outros países. Os preços eram muito rígidos, amarrados, havia grandes proibições de descontos e uma regulação que não prezava pelo aumento da concorrência e da eficiência.

A lei trata muito pouca coisa de regulação mesmo. Nosso grande marco regulatório continua sendo o CBA. Todos nós conhecemos as discussões do Código Brasileiro de Aeronáutica, de 1986, mas a lei da Anac cria a agência e dá pequenos

dispositivos. Um pequeno dispositivo é a liberdade tarifária, o segundo é a liberdade de oferta. As empresas podem voar para onde quiserem, por isso não há, em hipótese alguma, discussão de - até um Deputado colocou isso - se a Azul não pode operar em Brasília por falta de autorização da Anac. As empresas sempre podem operar no aeroporto que quiserem, desde que haja capacidade física para isso.

E a capacidade física vai impor duas dimensões. Uma, a pista tem que estar preparada para aquele tipo de aeronave. O representante da Azul deu alguns exemplos de restrições que aeronaves deles poderiam ter com pistas na Amazônia. Eu sempre cito o exemplo limite de um A380 operando no Santos Dumont: ele terminaria o voo inevitavelmente dentro da Baía de Guanabara, e é o que nós não podemos deixar acontecer. Então, condições de segurança, que zelam até pela restrição que a Gol está tendo agora em Rio Branco, é o que primeiro dá nossas limitações para atuação das empresas aéreas.

Segundo, é a capacidade do aeroporto. Muitas vezes, o aeroporto chega a um nível de congestionamento tal, que é necessária uma intervenção do Estado para que se possa fazer uma regra de melhor alocação, visando à eficiência desse aeroporto. É o caso clássico de Congonhas, onde nós, hoje, temos uma regra de *slots* que preza pela boa utilização do *slot*: se não se usar o *slot* adequadamente, você passa para outra empresa que queira atuar. Queremos sempre mais concorrência. E ainda a lei da Anac diz muito claramente a quem compete tratar sobre infrações contra a ordem econômica:

Quando, no exercício de suas atribuições, 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 [de defesa e promoção da concorrência] [...], para que adotem as providências cabíveis.

Hoje, o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência está regulamentado pela Lei nº 12.529, de 2011. Na apresentação, até, os senhores se remetem à Lei nº 8.884. A Lei nº 12.529 é a que atualiza as atribuições do Cade, da Seae e de todo o sistema de defesa da concorrência. Nós trabalhamos sempre muito junto a eles, mas nós não decidimos infrações, comunicamos a eles. Apesar disso, sempre trabalhamos para promover a concorrência. Assim é nossa competência.

A regulação é dada: liberdade tarifária, liberdade de oferta. Mas o que cabe a nós é acompanhar e adotar as medidas necessárias para fazer com que esses preceitos legais sejam sempre obedecidos, respeitando o consumidor. O que nós vimos, e os senhores já apresentaram vários números, é, sim, uma redução muito forte da tarifa média nos últimos dez anos. A Anac está com nove anos hoje, completa dez anos no próximo ano, e nos últimos dez anos nós temos 50% de redução da tarifa média nacional - obviamente isso não significa redução em todos os Estados na mesma proporção ou em todas as regiões. Nós temos esses números todos abertos, eu já tinha aqui... O de Rio Branco, a dificuldade naquele gráfico, Senador, é porque, em 2005, o DAC não tinha esse nível de desagregação que nós tínhamos, mas temos a informação e vamos tentar levantá-la aqui. Todas elas tiveram redução, todas as regiões e todos os setores tiveram redução das suas tarifas.

O mais importante que observamos nessa política é que essa forma de precificação diferenciada que as empresas passaram a adotar, seguindo o que o mundo inteiro pratica - quanto mais cedo, mais barata a tarifa é, quanto mais tempo você fica, mais barata a passagem é - faz com que muitas passagens passem a ser vendidas por preços mais baixos. Então, nós hoje temos passagens vendidas a menos de R\$300. Entre as nacionais, cerca de 60% das passagens são vendidas abaixo de R\$300. Isso, de fato, popularizou o transporte no País. Foi isso que fez com que grande parte da população passasse a ter acesso ao transporte aéreo. De novo, isso não significa que não temos de coibir abusos, verificar o que precisamos continuar melhorando no setor.

Na nossa precificação, como eu disse, o que observamos? Monitoramos e observamos esses comportamentos para ver se há algum indício de infração à ordem da concorrência, à defesa da concorrência, para que encaminheemos isso ao Cade. Então, temos um sistema de monitoramento forte, em que temos informações de todas as passagens vendidas em todos os destinos, em todas as empresas aéreas, e é isso que compilam nossas informações aqui. É nisso que verificamos essa diferença, como as tarifas se reduziram.

O que precisamos continuar fazendo aqui, no nosso trabalho? Sempre estamos zelando pelas condições de segurança, mas tendo racionalidade no uso dela. A própria Bancada da Amazônia já nos pediu e até aprovou uma exceção no CBA, para que nós tratássemos os aeroportos da Amazônia, ainda que respeitando todas as normas de segurança, com alguma flexibilização. Estamos fazendo isso já na revisão dos nossos regulamentos, já está no final da revisão das audiências públicas, e não fazendo só para os da Amazônia, mas para todos os aeroportos de pequeno porte que têm impacto regional, que possam ser analisados de forma diferente, sempre respeitando as condições de segurança.

Segundo: continuar na busca por mais concorrência, continuar no aprimoramento dos nossos regulamentos que versam sobre utilização dos *slots*, buscando mais eficiência. Fizemos um trabalho grande com Congonhas, continuamos

monitorando outros aeroportos que vão ficando congestionados, exigindo que eles atuem com eficiência, que os horários sejam mais bem distribuídos.

As tarifas aeroportuárias, o senhor até ia perguntar a diferença entre a TAN e a TAT, aquela que o senhor perguntou. Compete a nós, nós regulamos todo o setor de aviação civil, com exceção da navegação aérea, que é da Aeronáutica, exercida por meio do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, que é o Decea. Então, em tudo da nossa parte, quanto a transporte aéreo, as tarifas são livres; na parte de aeroportos, temos seis tarifas: embarque, conexão, pouso, permanência, armazenagem e capatazia; essas são reguladas pela agência, há um preço teto, reajustado pelo IPCA mais os fatores de ajuste, de eficiência ou de qualidade, que variam para os aeroportos concedidos, para os aeroportos da Infraero, mas a regra é mais ou menos parecida.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Nós tivemos as concessões dos aeroportos - e não dá para negar que o aeroporto de Brasília é muitas vezes melhor. Mas há situações, às vezes, em que chego e tenho que esperar alguém, vou tomar um café da manhã num aeroporto desse que vale o preço de um almoço e uma janta fora da cidade.

Eu não sei por que essa coisa absurda tão elevada que a gente está vivendo. Outra coisa, essas cobranças extras das companhias; para mudar um horário numa passagem, cobra-se três vezes o preço que você pagou ou mesmo da pontuação que se faz. Você tem ali uma passagem comprada com 17 mil milhas e depois você paga mais 33, mais 190, para fazer uma alteração. Quer dizer, isso também está na parte normativa da Anac?

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYs - Vou por parte. Vou fechar as tarifas aeroportuárias, falo das aeronáuticas e falo sobre os preços comerciais.

Tarifas aeroportuárias são reguladas pela Agência, anualmente sofrem um reajuste; as tarifas aeronáuticas nós não regulamos, torre e navegação são tarifas do Decea que estavam represadas há muito tempo sem reajuste e sofreram um reajuste que o Basílio falou, de 72%; sofreram um reajuste agora, mas havia três, quatro, cinco anos que não eram reajustadas.

Esse é um reajuste feito pelo Comando da Aeronáutica, que é o regulador disso aqui. Então, qualquer outro comentário eu prefiro deixar para eles, para não usurpar as competências deles como reguladores.

Preços comerciais dos aeroportos - eles continuam sendo livres, os preços são totalmente livres. Os preços cobrados para os usuários, tanto para as empresas que não são os preços regulados como para nós passageiros, são livres. O que sempre prezamos é a concorrência também nesses preços. Nos aeroportos públicos, da Infraero, o próprio Governo já os incentivou a fazer lanchonetes populares, menus populares. Nos aeroportos privados, a gente tem visto muita concorrência dentro do aeroporto.

Então, ontem mesmo passei pelo aeroporto de Brasília e no próprio aeroporto de Congonhas, eu fiquei um tempo razoável nos dois, a gente tem visto vários preços muito diferentes dentro do aeroporto. A regra é sempre para todo consumidor: procurar buscar preços mais adequados que a gente consegue. Mas a tendência é preços mais caros, porque são ambientes em que estão todos buscando uma receita comercial maior.

Sobre a remarcação, o senhor falou. Eu estava falando sobre o que falta, a gente continua brigando por uma flexibilização de algo que, no mundo inteiro, já está muito claro. Os passageiros entendem quais são seus direitos e pagam pelo que precisam. Então, o passageiro precisa viajar, ele sabe que vai viajar e não vai perder aquela passagem. Ele busca uma passagem mais barata - é o que todos os colegas já falaram. Por exemplo: eu vou tirar férias, estou tentando tirar férias no dia 9 de outubro. Minhas férias eu já cancelei umas 30 vezes, eu tenho uma esposa muito paciente, que consegue entender as remarcações, mas eu nunca consigo comprar passagem mais barata, porque eu sei que eu vou perder. Assim como, quando vou fazer reserva de hotel, eu uso muito o Booking, eu preciso ter um cancelamento grátis, porque a tarifa que não posso cancelar... Eu já cansei de perder hotéis. Então, acabo pagando mais caro por isso mesmo, dependendo da minha necessidade.

O que a gente tem pedido muito para que as empresas aéreas façam - e trabalhado junto com a Secretaria Nacional do Consumidor, com o Sistema Nacional de Defesa do Consumidor - é para que a gente tenha a melhor informação na hora da compra. O consumidor é o principal agente que tem força na hora de fazer uma compra dessa. Ele precisa saber quais são os direitos dele na tarifa que ele está comprando, comparem os direitos.

As empresas já têm melhorado a forma de demonstrar quais são os direitos e obrigações. Muitas vezes, nas passagens, quando você vai clicar, ela oferecem uma outra passagem, que tem um direito melhor, uma possibilidade de reembolso maior, para que o consumidor faça essa escolha. O problema é que nós sempre queremos a tarifa menor com a maior quantidade de reembolso, com a maior possibilidade de não pagamento de multa. O que a gente pede é que os consumidores fiquem atentos a isso, e esse trabalho também é de livre definição das empresas aéreas.

O que temos trabalhado, inclusive com eles, e pretendemos colocar isso em consulta pública neste semestre, é o direito de arrendimento, que o senhor falou agora. A pessoa compra a passagem, até quando ele pode devolver, quando ele pode vender, pode devolver sem custo. Então, é uma discussão que temos feito com as empresas, com os órgãos de consumidor, está na nossa agenda de trabalho até o final deste ano.

Por fim, prezando por mais concorrência. A Agência tem feito tudo o que está ao seu alcance para fazer.

Todas as flexibilizações, todas as diminuições de barreiras à entrada ao mercado nós temos feito. Temos visto que isso faz uma concorrência entre as empresas já estabelecidas, mas existem coisas que ainda estão em discussão, inclusive no Congresso. Por exemplo, maior participação de capital estrangeiro, que permitiria maior capacidade de financiamento das empresas, criação de novas empresas. Isso é algo que está sempre em debate, que sempre tem a capacidade de aumentar a concorrência.

O Brasil tem um limite de capital estrangeiro dos mais rígidos do mundo inteiro. Nós temos limites mais rígidos até que dos Estados Unidos, que é 20% do capital estrangeiro no capital votante das empresas aéreas. Isso é dado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica de 1986 ainda. Então, é uma regra muito antiga, uma regra que nós entendemos que tem capacidade de flexibilizar bastante o mercado e permitir uma maior concorrência.

ICMS - é algo que a gente tem informado para os Estados - é um componente de custo muito alto no combustível das empresas, e combustível é um componente de custo muito alto para as empresas. Flexibilização disso, redução das alíquotas tem dado bons resultados.

Um ponto que vi na apresentação dos senhores me preocupou, que está como taxa de serviço e até acaba se confundindo como uma tarifa de governo. A taxa de serviço que está ali cobrada, eles estão pagando 10% de taxa de serviço para agência de viagem na compra daqueles bilhetes.

Então, naquele último bilhete, R\$ 2 mil, R\$200,00 eram tarifa de taxa de serviço de agência de viagem.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Por isso que, na hora de apresentar o preço, foi apresentado o preço sem essa cobrança.

Esse cuidado o Deputado Alan fez.

O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYs - Houve uma discussão que alguém fez que colocou como R\$200,00 o total de tarifas. Isso só nos preocupa para não contaminar. Tarifa de embarque no bilhete, ali estava R\$16,00, dá cerca de R\$23,00 por passagem. Então, a tarifa é bem menor.

Senador, há vários comentários que foram feitos pelos demais Senadores, e eu acho que eu tentei pegar todos aqui dentro... Preços diferentes, regra de contrato... Discussões de avião regional e o plano de desenvolvimento da aviação regional, eu prefiro que deixe para o Ministro, porque isso é tudo tocado pela SAC. Nós ajudamos o Ministro no que precisar - eu provavelmente estarei com ele aqui também no dia 22 e o que mais tiver eu estou à disposição para poder complementar com as informações.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Bem, eu queria agradecer, de qualquer sorte. Eu vi aqui da Gol, vi de algumas companhias uma disposição de tentar levar em conta, estudar e até retomar essa discussão sobre os pontos que foram levantados aqui; alguns que vieram da audiência da Câmara, outros que foram colocados aqui hoje, e eu penso que isso é importante.

Não sei se o Sr. Eduardo queria, porque as companhias já falaram. V. S^a tem a palavra, porque o propósito era ouvir as companhias diretamente, mas é importante a sua presença aqui.

O SR. EDUARDO SANOVICZ - Agradeço o convite, Senador, e a oportunidade de usar a palavra muito rapidamente. Eu creio que há quatro temas que poderiam auxiliar a Comissão tanto do Senado como da Câmara a conduzir o debate.

Primeiro, é fazer um debate, eu creio que esta Casa seria adequada, sobre a precificação de querosene de aviação. Eu mencionei na semana passada que nós temos 40% de custo contra 33% da média mundial. Ontem eu recebi o relato atualizado, o senhor mencionou esse ponto. O preço do petróleo caiu no mundo, e, aqui, o câmbio nos devolveu um pedaço do preço.

O fator hoje é: o nosso caiu de 40 para 38. Esse é o relato de ontem da entidade mundial e está na internet. No mundo, caiu de 33 para 28. Então, enquanto a gente cai cinco pontos na média do Planeta, caímos dois aqui. A diferença de sete subiu para dez pontos.

Segundo, o tema que vale a pena debater aqui é tributação, entendendo a política tributária em geral como tendo ICMS como parte dela. Eu creio que esta Casa pode debater, e podemos aprofundar esses temas.

Terceiro, infraestrutura. Essa menção a esse aumento de 72% é uma taxa, uma espécie de IPVA que pagamos para voar, uma espécie de pedágio. Ele cresce; a inflação cresceu 30,5, esse preço é reajustado este ano agora em 72% e joga um custo a mais para o setor de 300 milhões.

E o último, o plano de desenvolvimento de aviação regional, que eu tenho certeza de que será debatido aqui com o Sr. Ministro.

Esses quatro temas, eu posso lhe garantir, representam, talvez, 70% a 80% do encaminhamento da solução de um tema que os números mostram, que é uma diferença no Acre mesmo. Enquanto a gente tem uma média de 60% de bilhetes no País abaixo de R\$300,00, no Acre, essa média está em 37. Portanto, há essa diferença, ela é reconhecida, é pública, e nós, por meio desses quatro temas, sendo debatidos no Congresso e suas soluções encaminhadas, creio, resolveremos o tema. Obrigado, Senador, pela palavra.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Nós temos que tomar em conta o seguinte: nós apontamos aqui verdadeiras distorções. Daquilo que tem lógica, daquilo que tem sentido, ninguém diverge. Nós temos distorções como estas do remarcar, dos abusos que são cometidos. Obviamente, está-se sacrificando o transporte para algumas regiões do País, o que é inexplicável, seja por quilômetro voado. Eu sei muito bem, é para nossa segurança, que um avião que sai daqui para Rio Branco... Quantas vezes alternei: em Porto Velho não pude descer e fui para Manaus. Tem que sair *full*, tem que sair com combustível, para alternar. Isso significa menos carga, menos passageiro. Compreendo, mas o problema é que fazemos o paralelo também. Quando um avião faz uma viagem internacional, ele faz 11 horas seguidas de voo, gente! Tudo isso também. O mundo já não tem mais fronteiras.

No fundo, nós estamos identificando absurdos inexplicáveis e temos que pedir das companhias um posicionamento. Nós temos trabalhado com o Ministério Público, com o Procon. Nossa comissão tem essa missão de trabalhar a defesa do consumidor. A Câmara também está fazendo o mesmo, mas queríamos que as empresas trabalhassem com isso, porque vamos seguindo com a nossa missão de procurar um serviço justo para o usuário e que tenha qualidade e preço que não signifique exploração.

Que as companhias, a partir de debates como esse, possam criar um serviço melhor de atendimento ao cidadão. Naquilo que nós pudermos fazer, no sentido de ajudarmos aqui com um regulamento melhor, com normativas melhores, é nosso papel também. É aqui a Casa onde nós podemos fazer.

O Senador Blairo quer dar uma palavrinha e acho que o Deputado Alan, para encerrarmos imediatamente a audiência.
Senador Blairo.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Só para agradecer a presença das empresas, do Marcelo, da Associação.

Eu queria fazer minha avaliação aqui, em público, das companhias. A sua não, porque eu voo muito pouco, eu tenho medo de voar no Fokker 100, que vai para Cuiabá. Então, enquanto você não trocar de avião lá, eu estou fora desse voo.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Dois.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) - Dois, não é? A gente tem receio.

Por exemplo, a Azul, na minha avaliação, tem prestado um serviço, para mim, de primeira. A Gol tem melhorado muito. Parabéns. Vocês têm evoluído muito nesses últimos meses. A gente, que voa bastante, percebe o entusiasmo do pessoal no voo.

Infelizmente, com a TAM, eu acho que vocês precisam dar uma olhada para dentro, ver o que está acontecendo com os voos de vocês e com o pessoal de voo de vocês. A gente percebe, como estou dizendo aqui, como o pessoal da Gol está com astral alto e vocês, da TAM, estão com astral baixo. O atendimento no voo, as aeronaves, muitas vezes a gente encontra dificuldades dentro desses voos. E olha que eu voo toda semana e escolho uma das companhias, dependendo do horário que eu posso vir ou ir.

A gente tem sempre a mania de reclamar, não é, Senador Jorge? Reclama, reclama. Mas eu acho que vale a pena fazer essa avaliação aqui, pessoalmente, da Gol, que algum tempo atrás estava muito ruim também. Estava muito ruim voar com vocês, mas agora vocês acharam um ponto muito bom. Parabéns.

A minha observação para a TAM é para ajudar, não é para atrapalhar, muito pelo contrário.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Muito bem.

Deputado Alan, para uma breve palavra, para que eu possa declarar encerrada a audiência.

O SR. ALAN RICK (PRB - AC) - Senador, eu agradeço, mais uma vez, a deferência a todos os representantes das empresas aéreas, das instituições que regulam ou que trabalham na aviação civil do Brasil.

Só pequenas colocações, Sr. Presidente. Na fala do Sr. Eduardo Sanovicz, que já esteve na nossa audiência, há uma contradição muito simples. Em 2013, o dólar estava mais barato e o petróleo, mais caro. Mesmo assim, as passagens eram mais baratas, como nós provamos com os bilhetes. Somente para deixarmos isso muito claro.

Concordo com o Senador Blairo Maggi. As empresas têm melhorado seus serviços. Isso é visível e percebemos exatamente pela maneira como nós somos tratados nos voos.

Outra situação: quando o Sr. Marcelo Guaranyis falou sobre as estatísticas, declaradamente utilizou uma manobra estatística, trazendo para o debate os preços nacionais. Nós temos que tratar o preço do Norte do Brasil, e no Norte do Brasil nós temos tarifas, hoje, inadequadas, caríssimas, que precisam ser revistas.

Uma distorção. Então, quando a Anac faz uma avaliação de que os preços realmente baixaram, baixaram mesmo. No Brasil, baixaram. Nós fizemos esse levantamento quando realizamos nosso estudo.

Eu, como Deputado do Acre, fiz um levantamento do Acre, como o Senador Telmário, a Senadora Sandra Braga e o Senador Blairo Maggi farão seus estudos dos seus Estados. Então, na Região Norte nós temos que avaliar essa distorção. Para finalizar, sobre a questão do aeroporto, Sr. Alberto Fajerman, nós podemos ver que Ilhéus, Congonhas, Santos Dumont, operam com pistas de tamanho reduzido. São pistas curtas.

O SR. ALBERTO FAJERMAN (*Fora do microfone.*) - São voos curtos.

O SR. ALAN RICK (PRB - AC) - Pois é. Mas, mesmo assim, todas as aeronaves saem lotadas.

Nós temos que analisar todos esses pontos. Estamos aqui para encontrar uma saída.

Parabenizo o Senador Jorge Viana pela belíssima audiência. Parabenizo as empresas por mandarem seus representantes. Nós questionamos bastante isso lá na Câmara, sem nenhum demérito ao Sr. Eduardo Sanovicz, que fez uma apresentação muito eloquente, inteligente, mas é importante as empresas ouvirem os representantes do povo da Região, que são os Senadores e os Deputados aqui presentes. Precisamos encontrar uma saída.

Mais uma vez, parabenizamos os senhores por estarem aqui e ao Senador Jorge Viana por, brilhantemente, presidir esta audiência.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Viana. Bloco Apoio Governo/PT - AC) - Agradeço a todos.

Eu queria submeter aos Srs. Senadores a dispensa da leitura e aprovação da ata da reunião anterior.

Aqueles que concordam, permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

Aprovada.

Agradeço a todos os convidados pela exposição, pedindo a eles, encarecidamente, que possam melhorar isso, para terem o Senado Federal e a Câmara como aliados das companhias aéreas que operam no Brasil. É papel nosso defender os consumidores e o melhor serviço, com preço justo, para a aviação civil no Brasil.

Muito obrigado.

Está encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 9 horas e 48 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 7 minutos.)