



## **A quem interessa abertura dos céus brasileiros?**

A recuperação do mercado para as companhias aéreas brasileiras, na área internacional, será frustrada caso a resolução da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) liberando as tarifas aéreas para o mercado de longo curso – Europa e Estados Unidos – a partir de 2009, seja mantida. Nossas empresas não suportarão a concorrência desigual com suas congêneres estrangeiras, dadas as evidentes desvantagens comparativas em termos de custos de operação (tributos, tarifas aéreas e aeroportuárias, juros, financiamento, etc.) e de escala (tamanho da frota, receita de operações, lucro, PAX x KM etc.).

A resolução da Anac é inoportuna, não somente em razão da crise internacional, agora agravada pela influenza mexicana, mas também e, principalmente, por razões estruturais e de cunho estratégico. Ela precisa ser revertida.



Federação Nacional dos Trabalhadores  
em Aviação Civil (Fentac/CUT)

O estudo que a Anac tomou como referência para a provável liberação das tarifas internacionais não tem sustentação técnica. Ele baseia-se em resultados financeiros obtidos por TAM e Gol no biênio 2005/2006, para concluir que as companhias brasileiras estão aptas a concorrência com as estrangeiras, com liberdade total de preços. O estudo esconde que, em 2007, os resultados dessas empresas voltaram a situar-se dentre os mais baixos da amostra utilizada. E não informa que, no período 2005/2006, as companhias Vasp e Varig quebraram e, com a demanda crescendo a quase 20% ao ano e a oferta reprimida, era óbvio que as empresas remanescentes ganhariam muito dinheiro ocupando o espaço das retirantes.

Foram os maiores lucros da história da aviação brasileira e, certamente, naqueles níveis, jamais se repetirão. Até mesmo estudantes de 1º ano de Economia sabem que um período de apenas dois anos – como o escolhido pela Anac para sustentar seu liberalismo radical – não serve para aferir coisa alguma. Certamente, um estudo de um período mais longo levaria a resultados contrários aos interesses da Anac e, por isso, não foi feito.

A Anac desconsidera decisões tomadas por instâncias superiores de poder. Para que se reduzam as desvantagens competitivas das empresas brasileiras frente às estrangeiras, é necessária a revisão dos custos de nossas empresas, como determina o Conselho de Aviação Civil (Conac) em sua resolução 004/2003, ratificada na resolução 007/2007, determinando:

“A operação internacional de empresas aéreas brasileiras é considerada instrumento de projeção econômica e comercial de importância

política e estratégica para o País e para a integração regional, devendo ter tratamento fiscal, tributário e creditício semelhante ao das atividades de exportação e de infra-estrutura”.

A mesma resolução que determina a revisão da regulamentação dos preços internacionais (adequando-a ao art. 49 da lei 11.182/2005, que cria a Anac), determina também a revisão do tratamento fiscal, tributário e creditício a ser dado às empresas aéreas. Ou seja, ela prevê a necessidade de garantir a competição para, só depois, permitir a liberdade tarifária. A Anac, contudo, só tem olhos para a liberação das tarifas, esquecendo-se da necessidade da isonomia competitiva determinada pelo Conac.

Os trabalhadores do setor entendem que a Anac não pode eximir-se de suas responsabilidades, alegando que o tratamento tributário dado às empresas não faz parte do seu

escopo de estudo, ou é de sua competência.

Quanto à competência, o art. 3º da lei que criou a Agência determina: “A Anac, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo Conac”. Portanto, cabe a Anac reunir os setores governamentais responsáveis para tratar da implantação do tratamento tributário, fiscal e creditício para o setor, conforme diretriz do Conac, e só então discutir a liberdade tarifária.

Em 13 de janeiro deste ano, foi publicada uma nova resolução do Conac (001/2009), ratificando a resolução 007/2007 e tratando da constituição de um Grupo de Trabalho com a incumbência de formular estudos e propostas de diretrizes ao transporte aéreo internacional brasileiro, tendo em vista sua importância estratégica. O GT tem prazo até meados de setembro de 2009 para apresentar suas propostas ao Cotaer (Comissão Técnica de Coordenação de Atividades Aéreas) para, somente após, ser submetido ao Conac.

Sendo assim, faz sentido a liberação

**faz sentido a liberação tarifária, nos termos propostos pela Anac, antes da conclusão do estudo determinado pelo Conac?**



tarifária, nos termos propostos pela Anac, antes da conclusão do estudo determinado pelo Conac? Afinal, quem é responsável política e estrategicamente pelo transporte aéreo: a Anac, ou o Conac?

No último período, medidas da Anac reduzindo o número mínimo de comissários em aeronaves, ou redistribuindo slots com base numa média de indicadores de pontualidade, dentre outras, reforçam perspectivas muito difíceis para o setor aéreo, sob regulação da Agência. À medida que as resoluções da Anac são aprovadas, em sua maioria com muito pouco ou nenhum diálogo, as empresas têm perdido a capacidade de planejamento de longo prazo, entre outros prejuízos. Um exemplo disso é que não terão como estabelecer relações duradouras com fornecedores, bancos comerciais e de fomento, empresas de *leasing*, fabricantes de aeronaves, seguradoras, se a cada dois anos correm o risco de perder até 20% de seus *slots* nos aeroportos.

As consultas e audiências públicas da Anac constituem uma farsa onde o debate não tem vez, e as medidas adotadas de forma unilateral têm gerado insegurança, maiores custos para as empresas, grandes riscos de desnacionalização da aviação brasileira, além de terem reduzido a segurança de voo.

Todos os países que atingiram o status de grande potência o fizeram protegendo seus setores estratégicos. O Brasil é um país destinado a ser uma grande potência. O prazo para alcançarmos este objetivo depende muito das decisões que podem estar sendo tomadas, neste momento, por autoridades.

A Anac está impondo a liberdade tarifária sem que o país esteja preparado. Será que isso interessa à nação e aos brasileiros?

*Elaborado a partir de texto do economista Cláudio Toledo*



**Federação Nacional dos Trabalhadores  
em Aviação Civil (Fentac/CUT)**

Av. Franklin Roosevelt, 194/702  
Cep 20021-120 - Rio de Janeiro - RJ  
Fone: (21) 2232.9385 - info@fentac.org.br

Presidente: Celso Klafke  
Diretor de Comunicação: Francisco Lemos

**[www.fentac.org.br](http://www.fentac.org.br)**

Entidades filiadas:

Sindicato Nacional dos Aeroviários  
Sindicato Nacional dos Aeronautas  
Sindicato Nacional dos Aeroportuários  
Sindicato dos Aeroviários de Guarulhos  
Sindicato dos Aeroviários de Pernambuco  
Sindicato dos Aeroviários de Porto Alegre

FILIADA À

