



**A B E T A R**

**Associação Brasileira de Empresas  
de Transporte Aéreo Regional**



SEMINÁRIO

# Transporte Aéreo Regional

e Logística Integrada ao Turismo

APOIO:



**Ministério  
do Turismo**





**Porto Alegre/RS  
21 de agosto de 2008**

**Apresentação:  
Lúcia Helena Salgado  
LHS**

***Constituição do Marco  
Regulatório para o Mercado  
Brasileiro de Aviação Regional***

*Lucia Helena Salgado*

Seminário “Transporte Aéreo Regional e  
Logística Integrada ao Turismo”

Porto Alegre, 21-8-2008

# Sumário

- O Estudo consistiu em uma investigação das características, problemáticas e aspectos econômicos relevantes concernentes ao transporte aéreo regional no Brasil, propondo o desenho de um Marco Regulatório para o setor;
- Inicia com um diagnóstico da cobertura aérea no Brasil, com enfoque na Região Sul;
- Exibe um estudo de demanda por transporte aéreo;
- Apresenta um estudo sobre competitividade no setor;
- E finaliza, efetuando um apanhado das necessidades de ajuste do atual marco regulatório do transporte aéreo, levantando um conjunto de pontos para o desenho de um novo marco regulatório.

# **Identificação e Demarcação do Mercado de Linhas Regionais**

## A demarcação dos mercados: breve descrição

- Elaborou-se uma metodologia de delimitação dos mercados de transporte aéreo regional, destacando que critérios usuais (com base na companhia aérea, tipo de aeronave, aeroportos, sempre carregam alguma arbitrariedade na distinção de mercados) ;
- Optou-se por delimitar os mercados por ligação aérea com base em algum critério de corte por densidade de tráfego.

# A demarcação dos mercados

São quatro os critérios usualmente empregados por reguladores e analistas de mercado no sentido de proporcionar uma demarcação de mercados, separando o Mercado de Linhas Regionais (MLR) do Mercado de Linhas Tronco (MLT).

- Demarcação com base na companhia aérea: utiliza-se algum critério de distinção entre “companhias aéreas regionais” e “companhias aéreas nacionais ou tronco”;
- Demarcação com base na aeronave: utiliza-se algum critério de corte no tamanho das aeronaves (em geral abaixo dos cem assentos) em geral, independente da tecnologia das mesmas (turbo-hélice, jato).

# A demarcação dos mercados

- Demarcação com base nos aeroportos: define-se os aeroportos “regionais” a partir de características de movimentação de passageiros e/ou aeronaves ou mesmo das características do município (cidade do interior, com menos de um milhão de habitantes, etc.);
- Demarcação com base na ligação aérea: utiliza-se algum critério de corte em termos de densidade de tráfego (exemplo, até 15 mil passageiros/ano), etapa percorrida (exemplo, até 1000 quilômetros), número de participantes (exemplo, monopólio), etc.

## A demarcação dos mercados

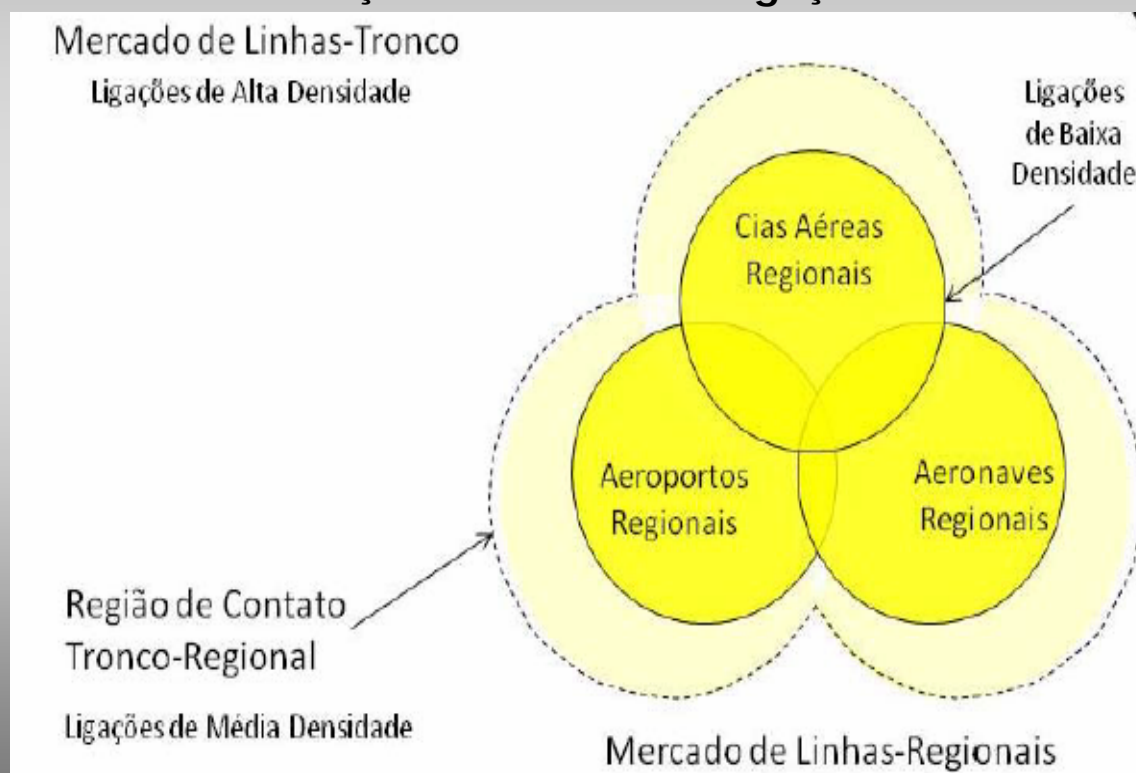
- O presente trabalho parte da premissa que, arbitrando-se pontos de corte, sempre é possível definir os conceitos acima descritos, como de “companhias aéreas regionais” ou de “ligações de baixa e média densidade”. Mas é importante enfatizar que nenhum deles está isento de problemas de arbitrariedade no exercício de segregação dos mercados.

# Demarcação com Base na Ligação Aérea

- Nesse tipo de demarcação, algum ponto de corte referente à variável relacionada à ligação aérea será introduzido de forma a delimitar os mercados. Esse foi um tipo de delimitação utilizado no SITAR, por exemplo, quando se impôs um ponto de corte de 20 mil pax/ano para que as ligações fossem consideradas dentro do sistema de regionais.
- Vantagens: É possível delimitar os mercados sem impor um tipo de empresa ou equipamento no mercado para a classificação
- Desvantagem: A necessidade de imposição um ponto de corte exógeno em uma variável previamente escolhida, com valores arbitrários de densidade de tráfego da ligação

# Demarcação com Base na Ligação Aérea

## Demarcação com Base na Ligação Aérea

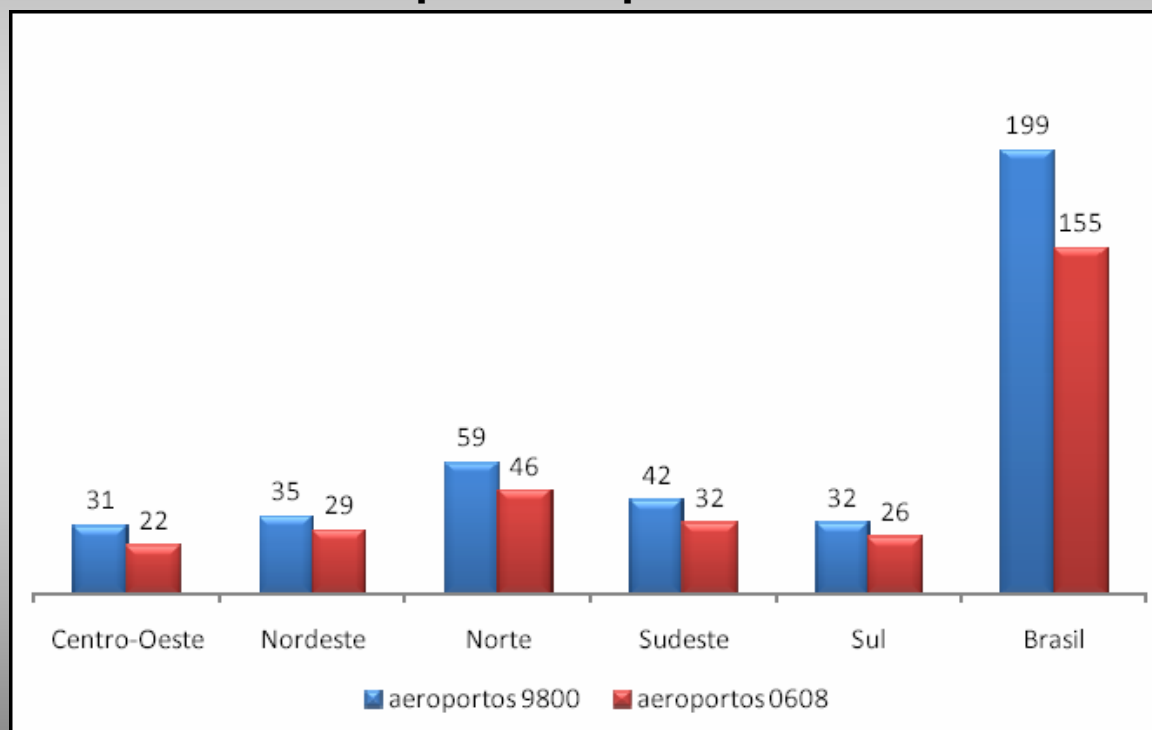


# **Diagnóstico da Cobertura Aérea**

## **alguns aspectos em destaque**

# Diagnóstico da Cobertura Aérea: Brasil

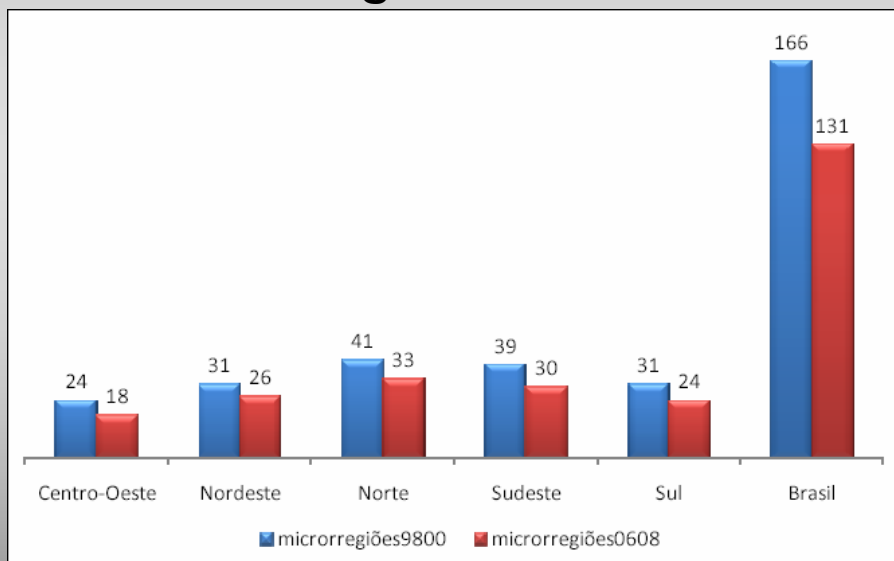
## Aeroportos Operados



Fonte: HOTRAN/ANAC, IBGE, IPEADATA e NECTAR. "Pre-Liberalização" = período entre 1998 e 2000; "Pós-Liberalização" = período entre 2006 e 2008.

# Diagnóstico da Cobertura Aérea: Brasil

## Microrregiões cobertas

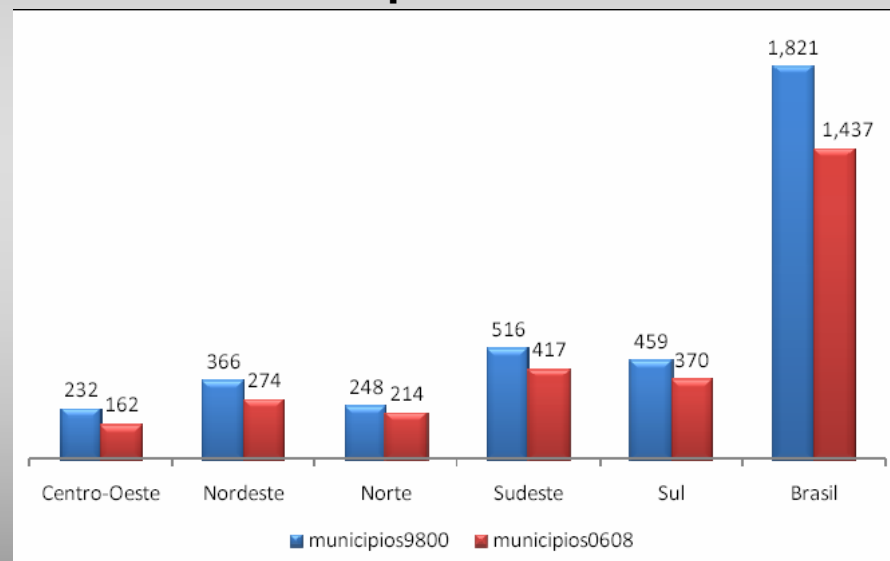


Fonte: HOTRAN/ANAC, IBGE, IPEADATA e NECTAR.

“Pré-Liberalização” = período entre 1998 e 2000;

“Pós-Liberalização” = período entre 2006 e 2008.

## Municípios cobertos



Fonte: HOTRAN/ANAC, IBGE, IPEADATA e NECTAR.

“Pré-Liberalização” = período entre 1998 e 2000;

“Pós-Liberalização” = período entre 2006 e 2008.

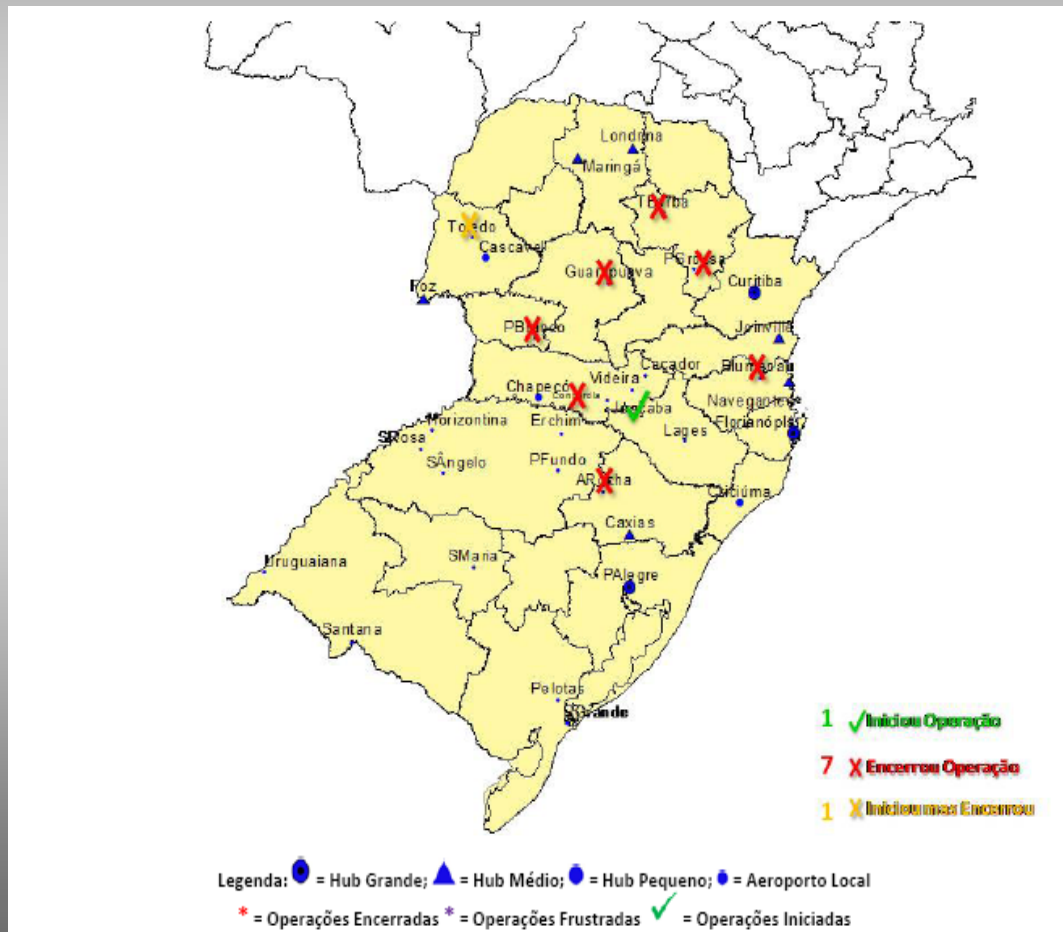
# Diagnóstico da Cobertura Aérea: Brasil

- Com a liberalização do setor, as empresas passaram a competir de forma mais intensa, otimizando recursos e explorando de forma mais eficiente as operações ao longo de suas malhas aéreas;
- Em contrapartida, a queda na cobertura é um indicador de que o transporte aéreo teve seu potencial de alavancagem do desenvolvimento sócio-econômico e turístico comprometido, com potencial perda da geração de encadeamentos e *spillovers* advindos da maior cobertura aérea (desenvolvimento regional, crescimento sustentável do país, etc.).

# Aviação Regular na Região Sul

- Destacamos aspectos do diagnóstico referentes especificamente ao atual estágio de cobertura aérea na Região Sul;
- Fotografia da malha aeroportuária para a região;
- Resultados da análise com base em critérios sócio-econômicos relevantes.

# Operações Aeroportuárias 1998 - 2008: Região Sul



Definições adotadas pela *Federal Aviation Administration*:

Hub Grande: Movimenta mais do que 1% dos embarques e desembarques de passageiros de um país.

Hub Médio: Movimenta entre 0,25% e 1%.

Hub Pequeno: Movimenta entre 0,05% e 0,25%.

Não-Hub: Movimenta menos que 0,05%.

# Resumo das Operações Aeroportuárias 1998 - 2008: Região Sul

Cobertura	Pre-Liberalização	Pos-Liberalização	Variação	Var%
Aeroportos Operados	32	26	-6	-18.8%
Microrregiões Cobertas	31	24	-7	-22.6%
Municípios Cobertos	459	370	-89	-19.4%
PIB Agricultura Coberto (R\$ bilhões 2005)	9.8	7.3	-2.5	-25.5%
PIB Indústria Coberto (R\$ bilhões 2005)	70.5	61.5	-9.1	-12.9%
PIB Serviços Coberto (R\$ bilhões 2005)	139.6	126.9	-12.7	-9.1%
PIB Total Coberto (R\$ bilhões 2005)	256.8	229.4	-27.4	-10.7%
População Coberta (milhões 2005)	17.8	15.8	-2.0	-11.1%

Fonte: HOTRAN/ANAC, IBGE, IPEADATA e NECTAR. "Pré-Liberalização" = período entre 1998 e 2000; "Pós-Liberalização" = período entre 2006 e 2008

## Diagnóstico aponta para um problema de política pública

- A desregulamentação desnudou falhas de mercado importantes: as decisões empresariais em um ambiente de vácuo regulatório não tem o condão de gerar bem-estar;
- De onde a necessidade de definição de um marco regulatório claro para o desenvolvimento do setor.

# **Estudo da Demanda da Aviação Regional Brasileira**

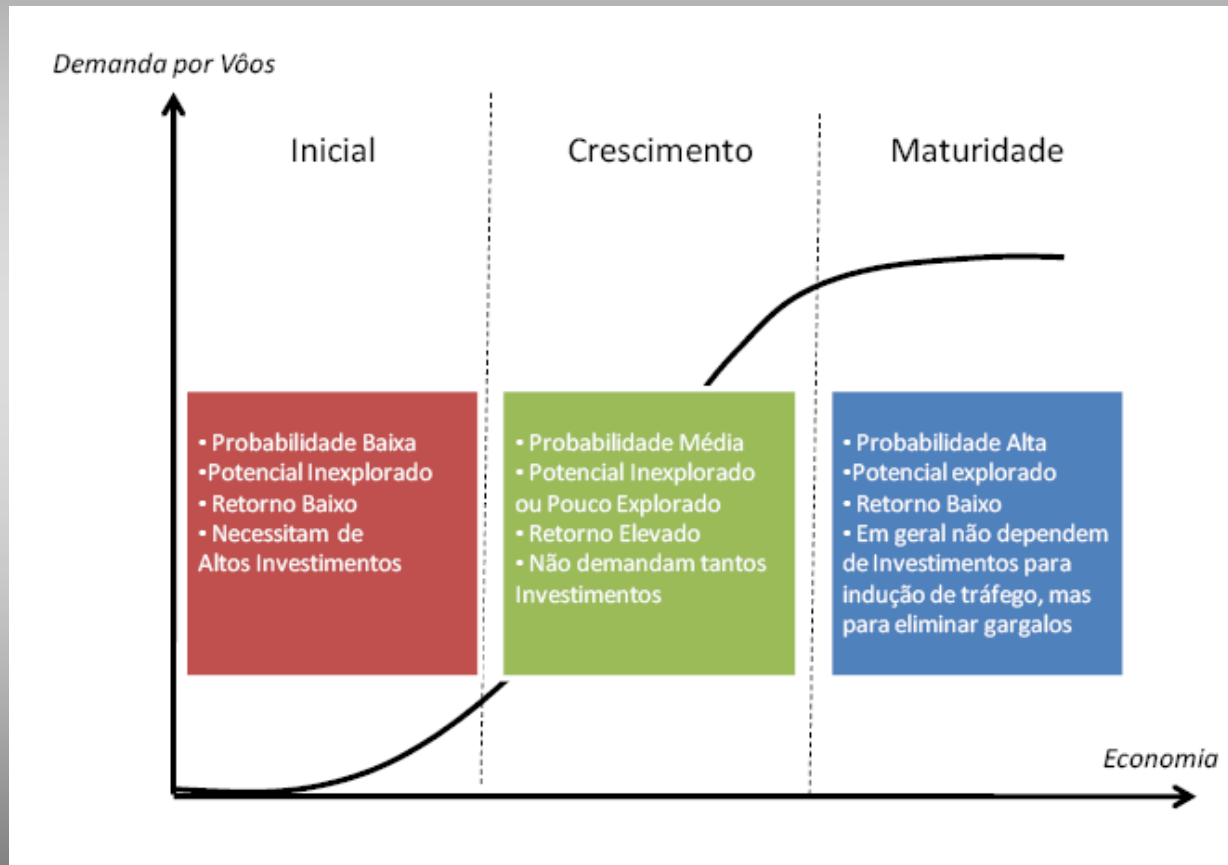
## Estudo de Demanda

- Desenvolvido através de modelo econométrico de escolha discreta, do tipo *probit* binomial, da presença de transporte aéreo regular no Brasil, para as microrregiões do IBGE;
- Apontou-se um conjunto de variáveis explicativas com considerável poder preditivo das potencialidades de atração de vôos regulares pelas localidades brasileiras, identificando as microrregiões com alto e médio potencial de geração de demanda por transporte aéreo.

## Estudo de Demanda

- Mensurou-se a sensibilidade às políticas de crescimento das localidades (a elasticidade - PIB), que permite apontar quais microrregiões apresentam maior retorno ao investimento público ou privado que vise fomentar o turismo e o crescimento econômico;
- Apontou-se as microrregiões de maior potencial para sinalizar decisões de expansão/alteração de malhas aéreas por parte de companhias regionais.

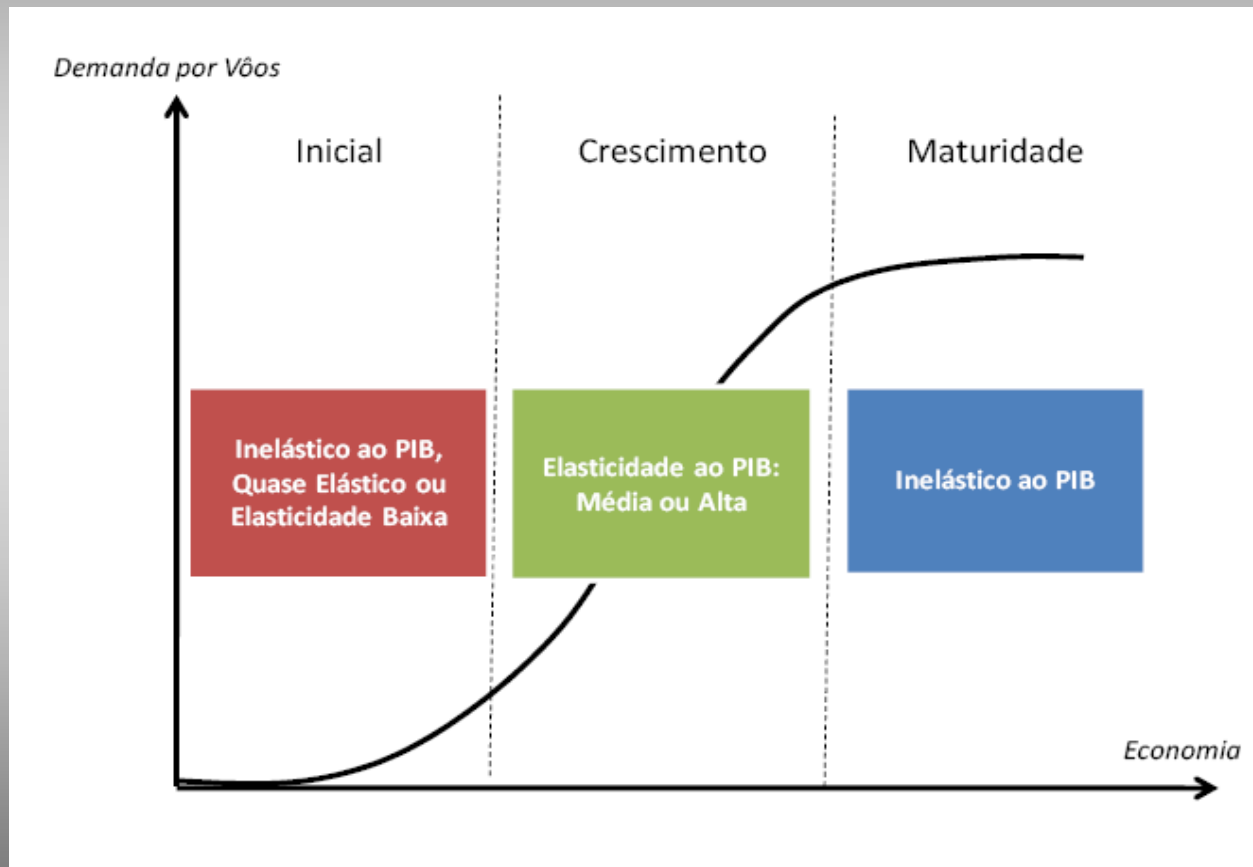
# Estágios da Demanda por Vôos: Características



# Análise das Elasticidades do Modelo de Escolha

- A elasticidade é um valor, sem unidade de medida, e que reflete a variação percentual na probabilidade de geração de tráfego aéreo regular advinda de uma variação de 1% na respectiva variável;
- Os resultados da variável representativa do PIB são extremamente importantes para a avaliação da **eficácia de políticas de fomento** do crescimento e desenvolvimento das localidades na geração de demanda por transporte aéreo regular. Isso porque, com uma elasticidade-PIB alta, temos que políticas que logrem induzir a economia das localidades em uma pequena fração, terão forte alavancagem de potencial de demanda por vôos;
- Quanto maior for a elasticidade, mais eficaz o investimento em turismo da localidade, dado que induzirá tráfego aéreo e fomentará a vinda de novos turistas mais do que proporcionalmente.

# Estágios da Demanda por Vôos: Elasticidades





# Destinos Indutores de Acordo com o Estágio de Indução de Demanda: Região Sul

Destino Indutor	UF	Elasticidade ao PIB	Probabilidade de Demanda	Classificação
Gramado	RS	5.55	1%	Crescimento
Paranaguá	PR	3.86	28%	Crescimento
São Joaquim	SC	1.88	39%	Crescimento
Foz do Iguaçu	PR	1.74	74%	Crescimento
Balneário Camboriú	SC	0.18	99%	Maturidade
Florianópolis	SC	0.00	100%	Maturidade
Bento Gonçalves	RS	0.00	100%	Maturidade
Curitiba	PR	0.00	100%	Maturidade
Porto Alegre	RS	0.00	100%	Maturidade

Fonte: HOTRAN/ANAC, IBGE, IPEADATA e modelo *probit* estimado.

# Roteiros Turísticos de Acordo com o Estágio de Indução de Demanda: Exemplos da Região Sul

Roteiro Turístico	Cidades	UF	Elasticidade ao PIB	Probabilidade de Demanda	Classificação
Grandes Cenários Ecológicos – do Iguassu ao Pantanal	Bonito/MS - Campo Grande/MS - Foz do Iguazu/PR - Miranda/MS	PR	0.89	47%	Inicial
Tour Região das Hortênsias	Canela/RS - Gramado/RS - Nova Petrópolis/RS - São Francisco de Paula/RS	RS	4.64	3%	Crescimento
Destino Ilha do Mel (PR)	Antonina/PR - Curitiba/PR - Morretes/PR - Paranaguá/PR - Pontal do Paraná/PR	PR	3.09	42%	Crescimento
Serra Mar	Florianópolis/SC - Gravatal/SC - Imbituba/SC - Jacinto Machado/SC - Laguna/SC - Praia Grande/SC - São Joaquim/SC - Urubici/SC	SC	2.15	33%	Crescimento
Rota dos Sonhos	Balneário Camboriú/SC - Blumenau/SC - Bombinhas/SC - Itajaí/SC - Joinville/SC - Navegantes/SC - Nova Trento/SC - Penha/SC - Porto Belo/SC	SC	0.32	88%	Maturidade
Pólo de Aventura Rio das Antas	Antônio Prado/RS - Bento Gonçalves/RS - Carlos Barbosa/RS - Caxias do Sul/RS - Cotiporã/RS - Nova Pádua/RS - Nova Roma do Sul/RS - Vila Maria/RS	RS	0.27	94%	Maturidade
Curitiba e Rotas do Pinhão	Campo Largo/PR - Curitiba/PR - São José dos Pinhais/PR	PR	0.00	100%	Maturidade

Fonte: HOTRAN/ANAC, IBGE, IPEADATA e modelo *probit* estimado.

# **Estudo de Competitividade da Aviação Regional**

# Estudo de Competitividade

- O estudo foi realizado com base em envio de questionário e condução de entrevistas junto a um painel de especialistas e membros representativos do setor de transporte aéreo no Brasil
- Fatores identificados como restritivos da competitividade das empresas regionais: ausência de regras claras e estáveis; baixo poder de barganha; alto custo e dificuldades logísticas associadas ao querosene de aviação (QAV); existência de condutas anticompetitivas por parte das grandes companhias aéreas; e dificuldades de acesso a crédito e ao mercado de capitais.
- Fatores identificados como vantagens competitivas: Capacidade de oferecerem serviços a localidades com mais facilidade que as empresas do MLT; Fatores de demanda, que privilegiam a integração de vôos; e fatores de oferta, como potenciais eficiências a serem exploradas, com compras conjuntas e facilitação de acesso a financiamentos.

## Destaque para quatro fatores recorrentemente mencionados nas entrevistas e na literatura

- Custo e logística de combustível de aviação;
- Relativa vulnerabilidade das companhias aéreas regionais com relação a condutas predatórias e de exclusão eventualmente adotadas por *majors*;
- Dificuldades de acesso a crédito e mercado de capitais;
- Adequação da frota.

# Querosene de Aviação

- Apontado como um dos principais itens de custo e responsável por elevação de preços dos serviços finais;
- É considerado um exemplo típico de como os custos logísticos podem influenciar a competitividade das empresas, uma vez que as refinarias produtoras de QAV estão concentradas na região sudeste.



Fonte: Petrobras apud Ferreira et al. (2007)

## Condutas Anticompetitivas possíveis no mercado aéreo

- Concessão de comissões preferenciais para agentes de viagem;
- O uso indevido dos sistemas de reserva computadorizados;
- O uso de “excesso de capacidade”;
- A prática de preços predatórios;
- Condutas do tipo “*hit and run*”;
- Acordos ilícitos de cooperação e cartelização.

# Acesso a crédito e mercado de capitais

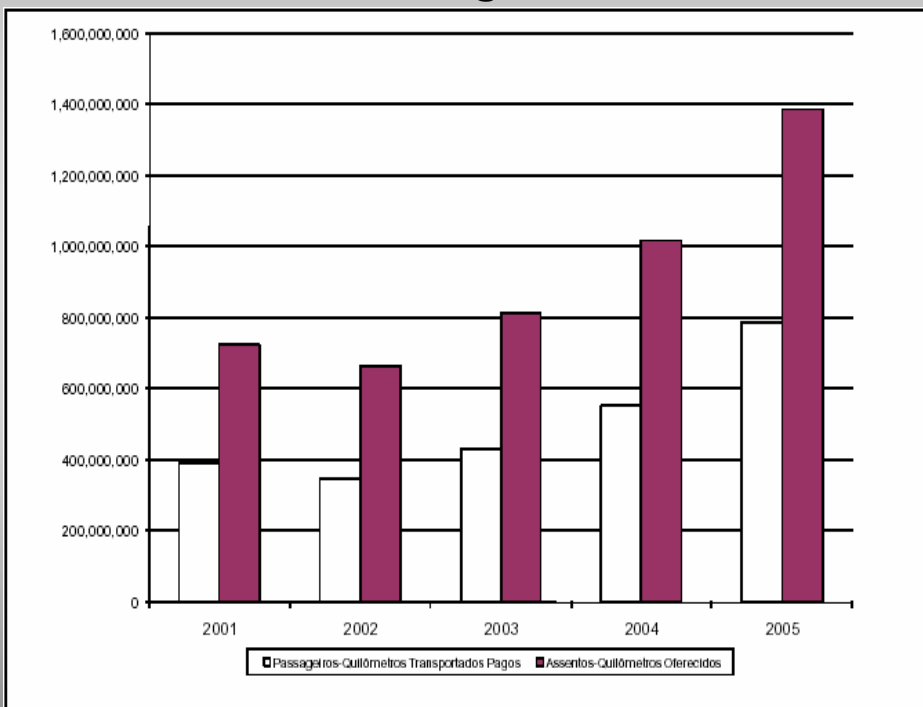
- Como a atividade requer elevado volume de capital para sua implantação, operação e manutenção, especialmente para constituir e renovar sua frota, a dificuldade de se obter financiamento representa um importante entrave às empresas aéreas regionais;
- Barreiras institucionais como a restrição à participação do capital estrangeiro reduzem potencial de financiamento por meio de abertura do capital.

# Adequação da Frota

- O principal fator que afeta negativamente a competitividade é a idade da frota das companhias aéreas regionais (aviões turbo-hélices), associada a maiores gastos com combustíveis e a dificuldade de obtenção de financiamento para sua renovação;
- Como consequência, verifica-se a alta volatilidade de operadoras no processo de entrada e saída do mercado de linhas regionais, e com isso, a deterioração da universalização continuada do serviço aéreo.

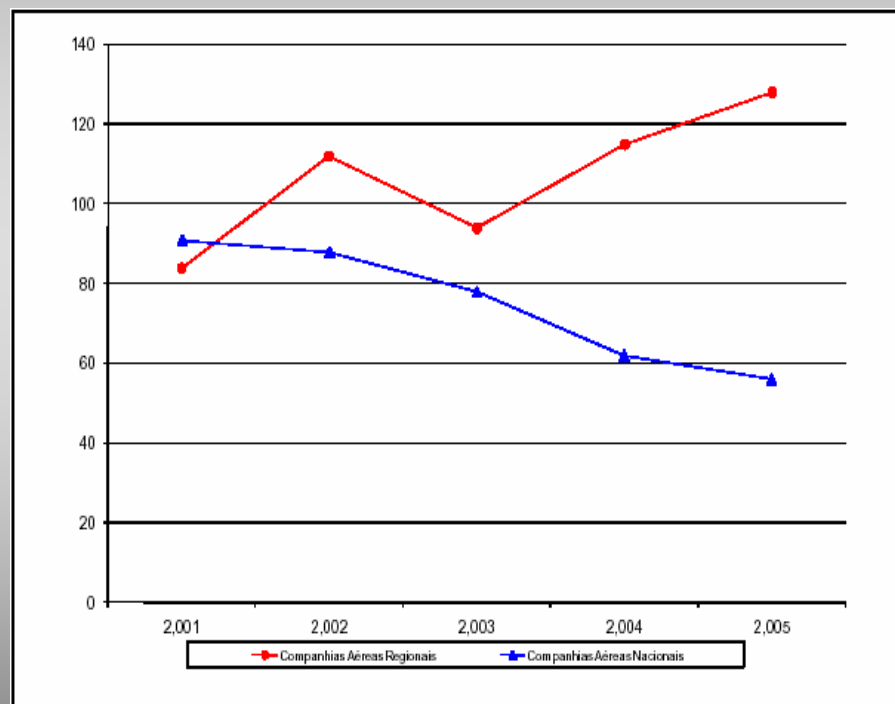
# Desempenho recente do setor

## Evolução do Tráfego das Companhias Aéreas Regionais



Fonte: Anuário ABETAR (2007)

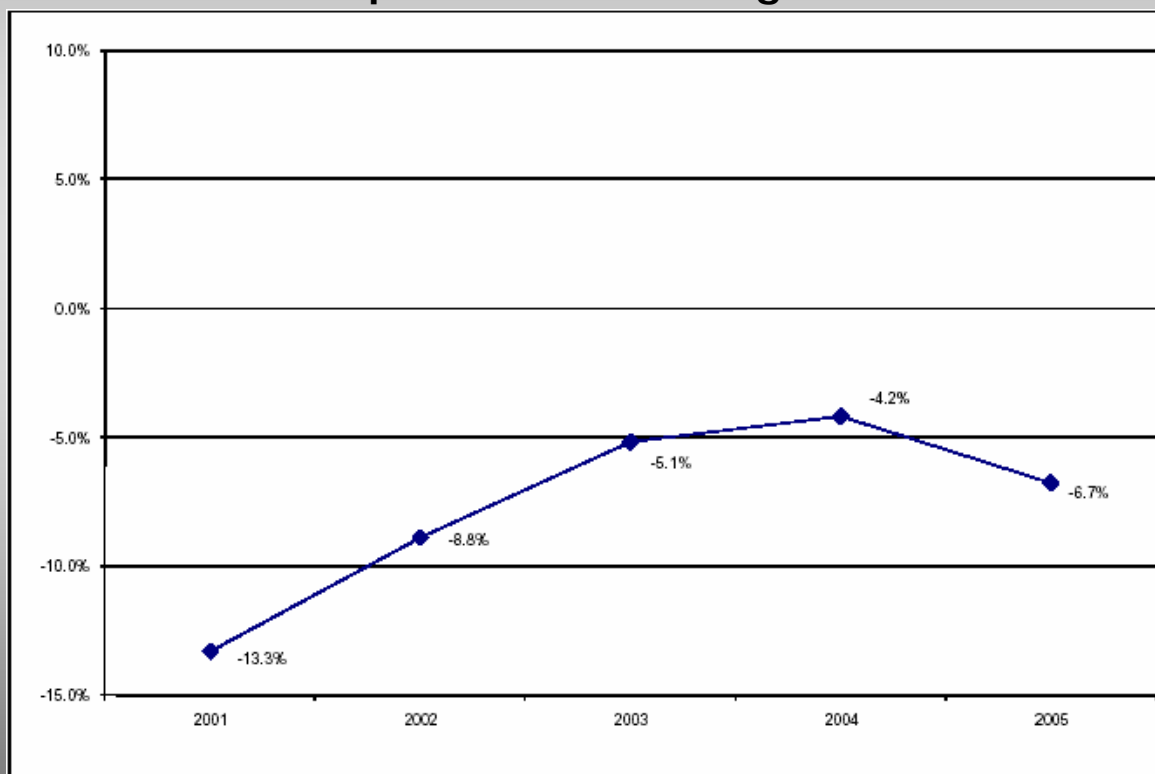
## Malha Aérea – Número de Cidades Servidas no Território Nacional



Fonte: Anuário ABETAR (2007)

# Desempenho recente do setor

**Evolução das Taxas de Lucratividade Operacional –  
Companhias Aéreas Regionais**



Fonte: Anuário ABETAR (2007)

# Desempenho recente do setor

## Dados Comparativos de Evolução do Tráfego Aéreo

Passageiros Transportados Pagos	2001	2002	2003	2004	2005
Indústria de Transporte Aéreo Regular - Total	31,139,700	31,528,561	28,976,831	31,752,625	38,699,154
Indústria de Transporte Aéreo Regular - Taxa de Variação Anual	7.4%	1.2%	-8.1%	9.6%	21.9%
Companhias Aéreas Regionais - Total	804,534	791,173	1,003,124	1,153,850	1,703,518
Companhias Aéreas Regionais - Taxa de Variação Anual	6.0%	-1.7%	26.8%	15.0%	47.6%
Proporção Regionais sobre Indústria de Transporte Aéreo Regular	2.6%	2.5%	3.5%	3.6%	4.4%

Fonte: Anuário ABETAR (2007)

## Desempenho recente do setor

- Pode-se verificar o crescimento do segmento de transporte aéreo regional e o aumento da sua cobertura ao longo do território nacional, este último em função da queda na cobertura das companhias nacionais, sobretudo a Varig e seu grupo (Nordeste e Rio Sul). Em contrapartida, esses resultados positivos não foram acompanhados de melhorias na performance econômico-financeira, o que sugere uma maior vulnerabilidade aos riscos macroeconômicos e associados à ausência de marco regulatório para o setor.

# A necessidade de incentivo à Alianças Estratégicas

- Em diversas experiências internacionais, a cobertura de vastos territórios nacionais se dá por meio de acordos de parcerias entre *majors*, operando no MLT, e pequenas empresas, operando no MLR;
- A vulnerabilidade de parte das companhias aéreas regionais com relação às *majors* deve-se mais à assimetria de condições de oferta e demanda em que operam do que a uma suposta ineficiência de parte das regionais;
- As regionais contam com um fator chave de competitividade. Por operarem aeronaves turbo-hélices menores, “vão até onde as grandes não podem ir”;
- As complementaridades a gerarem externalidades de rede entre companhias regionais e *majors* são claras, assim como é clara a insustentabilidade da concorrência entre elas.

# Parcerias

- Um aspecto interessante no que concerne à aviação regional é a aparente *reduzida barreira à entrada e saída* de novas firmas nos mercados
- Entretanto, não significa que vantagens competitivas não possam ser construídas, o que, de fato, ocorre, especialmente através de parcerias com grandes empresas nacionais
- Vale destacar que, com alguma frequência, as grandes empresas nacionais estabelecem parcerias com empresas regionais para servir rotas que aquelas optaram por abandonar, deixando de operar com aeronaves e tripulações próprias.

# Parcerias

- Tam Linhas Aéreas possuiu por muito tempo um acordo com a Pantanal Linhas Aéreas, atualmente suspenso e substituído por um acordo semelhante (nos termos) com a Total Linhas Aéreas
- A velha Varig, que havia absorvido a Rio Sul e Nordeste Linhas Aéreas, firmou acordo operacional com a Rico Linhas Aéreas
- A *OceanAir* possuía um acordo de cooperação com a *Continental Airlines* para o transporte de passageiros provenientes de Houston (TX) com destino a Campos de Goytacazes e Macaé, com conexão no Rio de Janeiro.
- De acordo com Flap Internacional (391), somente entre abril de 2004 e abril de 2005, a TAM transportou 50.600 passageiros por meio de seus acordos com a Passaredo, a *OceanAir*, a *Trip* e a própria Total.

# **Por um Marco Regulatório para o Transporte Aéreo Regional**

# Regulação do Transporte aéreo no Brasil

- O setor de transporte aéreo no Brasil passou por duas grandes reformas regulatórias ao longo dos últimos 35 anos: a introdução da regulação estrita (a era da “competição controlada”), entre o final dos anos 1960 e início da década 1970, e a Política de Flexibilização da Aviação Comercial (a era do “livre mercado”), introduzida no início da década de 1990.
- Com a liberalização dos anos 1990 e, mais recentemente, com o advento da Lei de criação da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (Lei n. 11.182, de 27 de setembro de 2005), alcançou-se um estágio que se pode caracterizar como de elevada desregulamentação econômica para o transporte aéreo.
- Isso significa dizer que na maioria das situações, as companhias aéreas tomam isoladamente suas decisões empresariais e competem livremente por posições no mercado.

# O Atual Marco Regulatório do Transporte Aéreo

- Os principais dispositivos legais referentes ao arcabouço regulatório do transporte aéreo podem ser encontrados tanto na Carta Magna brasileira, como no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer) – Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 –, e na Lei da ANAC – Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. No que concerne a esta última, consta em seu Art. 2º que:

*"Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária".*

# Motivações para o desenho de mecanismos regulatórios para o setor

- Por razões de necessidade de fomento ao desenvolvimento sustentável, não concentrado em poucas regiões, mas equânime ao longo do território nacional, além da necessidade de garantir a cobertura em regiões de difícil acesso ou de fronteira, bem como estimular a indução de *spillovers* do crescimento nas diversas microrregiões do país, é que em geral se concebe o transporte aéreo regional como passível de políticas e mecanismos próprios de regulação
- A aviação regional possui especificidades de demanda e oferta e que a caracterizam como sub-setor mais propenso a instabilidades e riscos inerentes à atividade e que, por sua vez, podem levar ao não atendimento de localidades detentoras de demanda potencial
- É nesse sentido se busca conceber a aviação regional, de forma a desenvolver um conjunto de propostas que proporcionem a alavancagem deste setor tão importante para a integração do território e para o fomento da economia regional brasileira

## Motivações para o desenho de mecanismos regulatórios para o setor

- O que torna a regulação necessária para o MLR?
  - Para a definição de estratégias empresariais de atuação a longo prazo, é necessário horizonte para o investimento, o que depende de dois fatores:
    - Estabilidade e clareza de regras;
    - Proteção contra práticas predatórias e de exclusão por parte de *majors*.

# Ponto central das propostas: revisão da Resolução 2/2006 da ANAC

- Principal alvo da proposta regulatória: revisão de mecanismos de concessão de slots em aeroportos coordenados;
- Tais mecanismos são determinantes para o poder de mercado: podem criá-lo, consolidá-lo ou mitigá-lo, em favor do robustecimento da concorrência;
- A Resolução, tal como desenhada, consolidou a concentração de mercados e criou barreiras econômicas à entrantes, além de cancelar o padrão de gerenciamento de malha aérea por parte das incumbentes.

## Ponto central das propostas: revisão da Resolução 2/2006 da ANAC

- Com seu poder de mercado consolidado por aquelas regras, as majors têm condições e incentivos para reforçar estratégias de hubinização sobre densa malha de vôos e adotar condutas predatórias com relação a entrantes que tentam operar em hubs (sejam de alta, média ou baixa densidade);
- Os resultados têm sido redução de cobertura e queda da qualidade do serviço prestado ao usuário.

## Ponto central das propostas: revisão da Resolução 2/2006 da ANAC

- Diante desse quadro, propõe-se rever a Resolução 2 de modo a eliminar aspectos que reforçam o poder de mercado de incumbentes e criam barreiras à entrantes, sem contudo implicar ruptura de regras legais vigentes, o que viria a gerar mais insegurança política.

# Pontos para o Desenho de um Marco Regulatório Contemporâneo

Para construir uma proposta de marco regulatório, os objetivos a alcançar são:

- Formular conjuntos de regras que viabilizem a compatibilização de interesses públicos com o interesse privado de investimento na atividade de transporte regional, economicamente sustentável.
- Alterar o cálculo racional de adoção de estratégias, tornando mais custosas práticas que geram perda de bem-estar, definindo com mais clareza direitos de propriedade, de modo que externalidades negativas geradas pelas estratégias empresariais sejam internalizadas por estas.

## Primeira medida proposta:

- Definir com objetividade e rigor as condições para manutenção dos *slots* atualmente detidos por empresas incumbentes nos aeroportos coordenados, bem como as condições técnicas para a habilitação à participação do sistema de rodízio;
- Cumprimento de padrões mais objetivos e estritos de qualidade na prestação do serviço;
- Vincular tal cumprimento à manutenção dos slots. É preciso internalizar ao cálculo empresarial as externalidades negativas associadas aos atrasos em cascata e cancelamentos;
- Abriria espaço para que entrantes e regionais estabelecessem suas próprias estratégias de hubinização, a partir de hubs pequenos e médios.

## Segunda medida proposta:

- Considerar a autorização prévia para a operação (Certificado de Homologação de Empresa Aérea) como única exigência para a participação nos sorteios das novas rodadas de concessão de *slots*, uma vez que atualmente 4/5 dos *slots* são reservados para as companhias já atuantes;
  - o próprio diferencial de disponibilidade de equipamentos entre companhias implica que cada uma toma suas decisões empresariais de requisição de *slots*, com prévio conhecimento de sua capacidade objetiva para operá-los.

## Terceira Medida Proposta:

- Alocar os *slots* que forem retomados pelo órgão regulador pelo não cumprimento de regras de qualidade na prestação do serviço, preferencialmente, a empresas entrantes **ou** a incumbentes que operem em parceria com empresas de atuação regional;
- Posicionamento no sistema de rodízio a partir desse critério;
- Introdução de mecanismo de incentivos a parcerias, como forma alternativa de gerenciamento de malhas.

## Quarta Medida Proposta:

- O órgão regulador, para a concessão de horários requeridos em aeroportos caracterizados como *hubs* de médio e pequeno porte, deve examinar o histórico de entrada e saída em aeroportos de dimensão equivalente da candidata, de modo a identificar a existência de indícios prévios de conduta predatória antes da autorização de novos vôos que possam representar ameaças dessa natureza.

## Quinta Medida Proposta:

- O regulador, na concessão para empresas incumbentes de novas rotas para *hubs* de médio e pequeno porte, pode estabelecer carência – como sugestão, de 12 meses – como custo de saída a se incorporado ao cálculo empresarial, reduzindo incentivos para a adoção da conduta predatória;
- Para evitar ex-ante a adoção de condutas predatórias do tipo hit-and-run.

## Sexta Medida Proposta:

- Alterar a limitação imposta pelo Código Brasileiro de Aeronáutica para a participação de capital estrangeiro no controle de companhias aéreas nacionais em 20%, elevando-a para, no mínimo, 49%;
- Sugere-se adotar restrição próxima a de outras jurisdições e mais compatível com o ordenamento legal no Brasil a setores estratégicos;
- Ampliação do acesso aos mercados de capitais, capitalização necessária para renovação de frotas e outros investimentos.

## Sétima Medida Proposta:

- Criação de um fundo a ser gerido pelo BNDES, com recursos advindos da CIDE, para o financiamento de localidades que pretendam estimular a aviação regional realizando obras de infra-estrutura, investimentos em atrativos turísticos ou compartilhando custos logísticos com operadoras de transporte aéreo para atraí-las para suas localidades.

## Oitava Medida Proposta:

- Convênio entre a agência regulatória (ANAC) e órgãos integrantes do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência para tratamento sumário de alianças entre operadoras de MLR e MLT;
- Tal medida é necessária para dar confiança às decisões de formação de parcerias, reduzindo também custos de transação associados.

# Concessão de linhas aéreas – legislação vigente

- Atualmente, vigora o regime de “Livre Mobilidade”. Trata-se de um arcabouço mais liberal que visa dar agilidade e induzir eficiência no sistema de concessões de linhas aéreas no segmento doméstico de passageiros, uma vez que assegura às empresas concessionárias a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, conforme consta no §1º, Art.48º, cap.VI da Lei nº11.182, de criação da ANAC
- A ANAC possui um sistema de mensuração da pontualidade, regularidade e eficiência operacional das companhias aéreas, herdada do extinto DAC, e que auxilia o regulador no acompanhamento dos níveis de prestação de serviço adequado. Por outro lado, definições como a de “condicionantes do sistema de tráfego aéreo” ou de “capacidade operacional de cada aeroporto” ainda carecerem de definição explícita no conjunto de normas que regem o setor

# Conclusões

- Dada a complementaridade entre aviação regional e nacional, merecem destaque o modelo de parcerias como alternativas de governança entre companhias aéreas operantes nos MLR e MLT;
- Identificaram-se empecilhos ao desenvolvimento da aviação regional, como inexistência de marco regulatório claro e estável, dificuldades de acesso à crédito e aporte de capital para atualização de frotas, vulnerabilidade diante de práticas predatórias e custos envolvidos na aquisição de QAV.

# Conclusões

- Identificaram-se também vantagens competitivas:
  - capacidade de oferecer serviços a localidades fora do alcance das integrantes do MLT;
  - interesse da demanda por integração de vôos;
  - Potenciais eficiências a serem exploradas em parcerias, como compras conjuntas e facilitação de acesso a financiamento;

# Conclusões

- Vantagens da complementaridade:
  - Para passageiros: alianças melhoram qualidade do serviço, simplificando ligações entre centros regionais e capitais;
  - Para regionais: alianças levam à superação de diferenciais de competitividade;
  - Para *majors*: alianças significam ampliação de cobertura, redução de custos operacionais e de transação.

# Conclusões

- As parcerias, portanto, podem elevar o bem-estar e, portanto, são mecanismo desejáveis, cabendo estímulo por meio de políticas públicas;
- Buscou-se apresentar proposta de marco regulatório simples e articulada, representando conjunto de regras favoráveis às relações de mercado.

# Conclusões

- Objetivo da proposta é viabilizar a compatibilização de interesses públicos
  - universalização do serviço de transporte aéreo, integração territorial, desenvolvimento de localidades regionais

Com o interesse privado de investimento em atividade economicamente sustentável.

# Conclusões

- Não se trata de substituir a decisão empresarial pela decisão administrativa e sim criar incentivos à decisão empresarial geradora de aumento de bem-estar;
- Dois pontos foram ressaltados em uníssono em nossas entrevistas para a definição de estratégias empresariais de longo prazo:
  - Estabilidade e clareza de regras;
  - Proteção contra práticas predatórias e de exclusão por parte de *majors*.

# Conclusões

- Sugeriram-se medidas instrumentais para alterar o cálculo empresarial em direção a parcerias;
- Destaque-se que tais parcerias não implicariam redução da concorrência; ao contrário, viabilizariam o fortalecimento de um maior número de companhias, ampliando potencial de contestabilidade de posições de mercado.