



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DA PROPOSTA DE RESOLUÇÃO QUE ALTERA A POLÍTICA TARIFÁRIA PARA VÔOS INTERNACIONAIS DE PASSAGEIROS COM ORIGEM NO BRASIL.

Introdução

A política tarifária brasileira para o mercado de serviços aéreos regulares, tanto os domésticos quanto os internacionais, foi regulamentada pelo disposto no art. 49 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, *in verbis*:

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

Buscando atender a tal dispositivo, a Comissão Técnica de Coordenação das Atividades Aéreas – COTAER realizou, no decorrer dos anos de 2006 e 2007, um trabalho interministerial no sentido de revisar a Resolução nº 004/2003, do Conselho de Aviação Civil – CONAC, que trata do transporte aéreo internacional. Esse trabalho de revisão no âmbito da COTAER contou com a participação de membros da ANAC, e resultou na aprovação pelo CONAC da Resolução nº 07/2007. Essa Resolução, no que diz respeito às tarifas internacionais, continha as seguintes diretrizes:

“1.5 Nas negociações de Acordos sobre Serviços Aéreos, devem ser buscadas condições que possam promover a modicidade dos preços para os usuários, por meio do incentivo à concorrência entre as empresas.

1.5.1 Considerando o disposto no art. 49 da lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, a regulamentação dos preços para o mercado internacional deverá ser revista pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, com vistas a maior promoção da liberdade de mercado e ao maior acesso dos usuários ao transporte aéreo internacional.”

As diretrizes em questão determinam que se faça uma revisão da regulamentação dos preços para o mercado internacional, visando ao aumento da concorrência e à promoção da liberdade de mercado.

Nesse sentido, a Diretoria Colegiada da ANAC, em 18 de dezembro de 2006, instituiu um Grupo de Trabalho para estudar e promover ações no sentido de aumentar a integração física da América do Sul. Neste âmbito, foi criado um Subgrupo de Revisão da Política Tarifária para a América do Sul composto por membros da Superintendência de Serviços Aéreos, da Superintendência de Relações Internacionais e da Diretoria da ANAC.

O resultado dos estudos relativos ao quadro tarifário praticado pelas empresas aéreas brasileiras, nas ligações que realizam entre o Brasil e os demais países da América do Sul, foi

submetido à apreciação da Diretoria Colegiada desta Agência e resultou, após consulta pública, na publicação da Resolução nº 16, de 27 de fevereiro de 2008, que alterou os valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais, com origem no Brasil e destino nos países da América do Sul, culminando na implantação do regime de liberdade tarifária preconizado na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

O estabelecimento do regime legal a prevalecer impôs a eliminação do sistema de banda tarifária adotado pela Norma de Serviço Aéreo Internacional (NOSAI) TP – 033, vigente desde dezembro de 1993. Entretanto, a prática do sistema de banda tarifária, por mais de uma década, recomendava a adoção gradual da nova metodologia, tendo por base um estudo que permitisse realizá-la de modo a conceder às empresas um período de adaptação. Dessa forma, a Resolução nº 16 implantou um sistema gradual de flexibilização, dividido em três níveis de descontos máximos:

- 50% em vigor a partir de 1º de março de 2008;
- 80% em vigor a partir de 1º de junho de 2008 e;
- Liberdade tarifária em vigor a partir de 1º de setembro de 2008.

Concluída essa primeira etapa, a Diretoria Colegiada da ANAC determinou a criação de um Grupo de Trabalho para elaborar um novo estudo para finalizar o processo de implementação da política tarifária prevista na legislação.

Diante dessas considerações preliminares, a presente Exposição de Motivos encontra-se dividida da seguinte forma: a primeira Seção compreende uma introdução à regulação tarifária no transporte aéreo internacional, discute como ela foi aplicada ao Brasil, realiza uma análise econômica dos efeitos desse tipo de regulação e, por fim, apresenta uma discussão acerca dos efeitos da liberdade tarifária; a segunda Seção analisa a competitividade das empresas aéreas nacionais; a terceira Seção contém um resumo da discussão deste projeto com as empresas em reuniões técnicas; e, finalmente, são apresentadas, na quarta Seção, as conclusões e, na quinta Seção, a proposta de cronograma para a implementação da liberdade tarifária.

1. Regulação Tarifária do Transporte Aéreo Internacional

1.1 Evolução do Transporte Aéreo Internacional

Ao final da Segunda Guerra Mundial, os Estados Aliados, a convite dos Estados Unidos da América, reuniram-se na cidade de Chicago, entre novembro e dezembro de 1944, para uma Conferência destinada a estabelecer o novo ordenamento jurídico para a aviação civil internacional, no pós-guerra.

Dessa Conferência resultou a Convenção de Aviação Civil Internacional, mundialmente conhecida como Convenção de Chicago, bem como a Organização de Aviação Civil Internacional – OACI.

Dentre suas importantes disposições, a Convenção de Chicago reafirmou o princípio da soberania dos Estados sobre o espaço aéreo sobrejacente aos respectivos territórios, definição fundamental da Convenção de Paris de 1919, que regulamentou a navegação aérea internacional, após a Primeira Guerra Mundial.

A consagração da soberania dos Estados sobre os respectivos espaços aéreos impôs a necessidade da negociação de acordos bilaterais que permitissem a realização de serviços aéreos entre os Estados.

O primeiro Acordo dessa natureza, no pós-guerra, foi concluído entre os Estados Unidos da América e o Reino Unido, tendo as negociações se realizado em Bermuda, durante vinte e seis dias, no início do ano de 1946.

Esse Acordo serviu de modelo para a maioria dos países que desde então realizaram Acordos de Serviços Aéreos, daí porque estes passaram a ser classificados como do tipo Bermuda, em virtude da semelhança das disposições neles contidas. Por motivos da conjuntura da época, esses Acordos, historicamente, eram restritivos e protecionistas.

A experiência multilateral tem indicado uma tendência à liberalização da regulamentação dos serviços internacionais. Esse é o caso do Acordo de Fortaleza, que atualmente reúne sete Estados da América do Sul, no qual se observa a influência das políticas de bloco de Estados, cujos objetivos transcendem até mesmo a questão tarifária, evoluindo para projetos políticos visando, sobretudo, à integração de Regiões. A tendência à liberalização se dá pela adoção da cláusula de aprovação pelo país de origem, no que diz respeito às tarifas, e ainda pelo fato de que não limita a capacidade nem as rotas, restringindo unicamente as operações em rotas utilizadas com base nos acordos bilaterais.

Notável é também o Acordo entre os Estados Unidos da América e a União Européia, recentemente concluído, o qual pode ser considerado um autêntico multilateral, pois inclui os vinte e sete Estados da União Européia e os EUA. É, também, um Acordo de Céus Abertos. No que se refere à alocação de oferta o acordo prevê uma abertura total das rotas transatlânticas, permitindo que tanto as companhias européias quanto as americanas explorem serviços aéreos regulares internacionais entre qualquer ponto da Europa e qualquer ponto dos EUA, sem limite de frequências.

Já no que diz respeito à política tarifária, tema que é objeto do presente estudo, esse Acordo estabelece completa liberdade, sendo desnecessário inclusive o registro das tarifas junto às autoridades aeronáuticas.

1.2 Evolução da regulamentação das tarifas aéreas internacionais

Ao longo da década de 1980, o estágio do desenvolvimento alcançado pelo transporte aéreo no Brasil, após seis décadas de evolução, avaliado não somente pelo tamanho de seu mercado, mas também pelo avançado nível tecnológico de sua frota, viabilizou uma nova postura do Estado na regulamentação do setor.

Observa-se, assim, uma transição de um regime antigo, quando o Estado estabelecia regras que dificultavam as possibilidades de competição, para uma situação de flexibilidade dos regulamentos, em que o Poder Público, embora preservando o equilíbrio competitivo entre as companhias de transporte aéreo, estimula a exploração de novos mercados, novos horários e novas linhas, sob um regime de preços mais flexível.

Muitas transportadoras, devido ao excesso de oferta, começaram a comercializar níveis abaixo daqueles aprovados pelo Governo brasileiro, o que dificultou a fiscalização por parte do Órgão Regulador na época – Departamento de Aviação Civil, das empresas que operavam serviços regulares no País.

Diante desse quadro, o então Departamento de Aviação Civil realizou no primeiro semestre de 1993 um seminário cujo objetivo foi ouvir, da comunidade ligada ao transporte aéreo, idéias e sugestões quanto à questão do estabelecimento da tarifa para os serviços regulares de transporte aéreo, notadamente no segmento internacional, tendo em vista não apenas a conjuntura conturbada observada no mercado brasileiro, mas também a experiência vivida por outros países quando da adoção de políticas tarifárias mais flexíveis, com vistas a colher subsídios para a elaboração de políticas para o setor vigentes até então.

Como resultado desse seminário, foi recomendada a implantação do sistema de banda tarifária, contribuindo, desta forma, para a eliminação da distância entre a tarifa aprovada e o preço de mercado. A aplicação do sistema de bandas visou estabelecer o desconto máximo a ser aplicado sobre as tarifas aéreas internacionais de passagem negociadas pelas companhias no fórum multilateral da IATA e aprovadas pelo Órgão Regulador.

O que se observou, a partir dessa normativa, foi que a grande maioria das transportadoras que operam serviços internacionais regulares passou a comercializar suas tarifas respeitando os patamares mínimos estabelecidos.

1.3 Aspectos determinantes para a regulamentação tarifária

Os Acordos sobre Serviços Aéreos – ASA's celebrados pelo Brasil são, em sua maioria, regidos, quanto aos aspectos tarifários, nos moldes usualmente chamados de “dupla aprovação de tarifas”, como no paradigmático Acordo de Bermuda. Isto significa que as tarifas a serem cobradas pelas empresas designadas de cada uma das Partes Contratantes serão submetidas à aprovação prévia da autoridade aeronáutica de ambas as Partes Contratantes para que entrem em vigor.

Entretanto, à medida que os ASA's vêm sendo revisados ou firmados com outros países, o Governo Brasileiro vem adotando o modelo “país de origem”, isto é, as tarifas são registradas somente junto às autoridades do território em que se inicie um serviço, para serem aprovadas ou não.

O que se verifica, na prática, é que mesmo os ASA's regidos nos moldes da "dupla aprovação de tarifas" já funcionam na prática como se fossem no modelo "país de origem". Ou seja, a Autoridade de Aviação Civil Brasileira (ANAC) apenas exige registro para aprovação e faz a fiscalização das tarifas internacionais para vôos que têm o Brasil como país de origem.

Portanto, não obstante a determinação da Lei n. 11.182/2005, considera-se relevante avaliar a necessidade de se estabelecer valores máximos ou mínimos a serem permitidos pelo órgão regulador para o transporte aéreo internacional. No caso do presente trabalho, pretende-se realizar esta avaliação em relação aos demais mercados de transporte aéreo internacional com os quais o Brasil mantém relações comerciais, sendo este estudo, portanto, complementar àquele já realizado para a América do Sul.

A justificativa para a existência de um "teto tarifário" se fundamentaria na proteção do usuário do transporte aéreo internacional contra a prática de tarifas abusivas em mercados com características de monopólio natural¹, mercados atendidos por apenas uma empresa ou em mercados em que as empresas não têm incentivos para competir por tarifas mais baixas ou repassar seus ganhos de eficiência e redução dos custos aos usuários.

Já a existência de um "piso tarifário" se justificaria pela proteção de mercado para as empresas aéreas nacionais contra empresas estrangeiras que tenham vantagens comparativas sobre aquelas. Essas vantagens comparativas podem ser oriundas de diversos aspectos, dentre eles: economias de escala, de escopo, de rede, etc., vantagens tributárias ou creditícias, prática de subsídios governamentais ou até mesmo estruturas de custos mais eficientes.

Outro motivo que justificaria a existência de um "piso tarifário" seria a alegação de que uma eventual "guerra de preços" poderia acabar por se refletir em quedas no nível de segurança do serviço de transporte aéreo. Porém, o que se verifica hoje é que o nível de segurança adequado é regulado por meio de regulação técnica, e não econômica, como pode ser constatado no mercado doméstico brasileiro, em que vigora o regime de liberdade tarifária e a segurança operacional tem sua regulação de forma independente da política tarifária. Ainda com relação a este ponto, há que se considerar que cada vez mais se verifica que, no transporte aéreo moderno, as empresas vêm encontrando formas alternativas de geração de receita, tais como ações de marketing, divulgação de produtos etc, de forma que as tarifas não são a única forma de cobrir os custos da operação.

Atualmente, com exceção do mercado da América do Sul, regido pelo disposto na Resolução nº 16, de 27 de fevereiro de 2007, as empresas aéreas designadas para operar vôos internacionais

¹ Um mercado é caracterizado como monopólio natural quando os custos totais de produção de um bem ou serviço são menores quando realizados por uma única empresa. Esta definição está ligada ao conceito de subaditividade de custos em que, considerando um monopólio natural com um único produto, temos: $C_a(x^*) < C_b(x_1) + C_c(x_2)$, onde $x^* = x_1 + x_2$ e x^*, x_1 e x_2 são quantidades de um mesmo produto, C representa a função custo total, e a, b e c, são três empresas distintas. Para que isso seja verdade, faz-se necessário que haja economias de escala em toda a amplitude relevante de produção.

com origem no Brasil devem enquadrar suas tarifas dentro de um limite mínimo estabelecido pelo órgão regulador, com base na NOSAI TP-033.

Este limite mínimo é expresso em valores percentuais máximos de desconto a serem aplicados sobre uma tarifa de referência calculada pela *International Air Transport Association* – IATA e aprovada pela autoridade aeronáutica. A existência de uma tarifa mínima limita os benefícios da concorrência, incorre em falhas regulatórias e acarreta o risco de gerar distorções no mercado.

O que se verifica é que o “piso tarifário”, associado à regulação de capacidade (número de frequências) e de entrada (designação em acordos bilaterais), funciona como limitador à ação das empresas aéreas nacionais e estrangeiras que operam no Brasil. Daí, pode-se afirmar que a justificativa para a existência de regulamentação sobre as tarifas internacionais tem como função a proteção das empresas brasileiras contra empresas que possuem, em relação às brasileiras, as vantagens comparativas supracitadas.

Nos casos em que as empresas estrangeiras não possuam vantagens comparativas, essa regulamentação tarifária não se justificaria e, eventualmente, impediria as empresas nacionais de exercerem suas vantagens comparativas sobre as estrangeiras, por meio da prática de tarifas mais baixas. Mais do que isso, essa limitação impediria a geração de um considerável aumento de bem-estar do consumidor.²

1.4 A desregulamentação econômica e seus efeitos

A experiência internacional com a desregulamentação econômica mostra que a introdução de um regime de liberdade para as empresas determinarem seus preços e sua oferta propiciou a criação de um ambiente mais favorável à competição. A maior concorrência entre as empresas induziu o estabelecimento de importantes inovações que transformaram a história do setor, a saber: i) os sistemas de venda de passagem por computador (CRS); ii) modelo de gerência de malha aérea do tipo *hub-and-spoke*, permitindo aumento da conectividade e de oferta de vôos; iii) programas de fidelização de clientes (milhagens) e modelos de alianças globais; iv) companhias *low cost*, *low fare*. Enfim, um produto que antes era visto como homogêneo, passou a se diferenciar, beneficiando os usuários com maiores possibilidades de escolha e menores preços.

Em consonância com o resto do mundo, o governo brasileiro reconheceu, após décadas de debates, que o setor de transporte aéreo é potencialmente competitivo, razão pela qual optou por desregulamentar, do ponto de vista econômico, o setor. A Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, consolidou essas modificações que vinham sendo realizadas no âmbito regulatório ao retirar as restrições à capacidade de oferta das empresas, com observância única das normas regulamentares de prestação de serviço e da capacidade

operacional de cada aeroporto (Art. 48, § 1º) e determinar que prevalecesse o regime de liberdade tarifária (Art. 49, § 1º).

Os efeitos positivos do processo de desregulamentação do transporte aéreo nacional já têm sido sentidos há algum tempo. Recentemente, Alessandro Oliveira e Lúcia Helena Salgado³ realizaram uma pesquisa objetivando aferir o impacto da liberalização tarifária, no âmbito do mercado de aviação civil doméstico, sobre o bem-estar econômico do setor. Em uma comparação entre cenários possíveis de regulação econômica (custo do serviço, preço mínimo, bandas tarifárias, regulação não-tarifária) em face do regime liberalizante, o estudo conseguiu detectar benefícios importantes resultantes do processo de desregulação, computados por meio de bem-estar econômico líquido, a saber: (i) a regulação gerou um *peso morto* (perdas para os consumidores em detrimento das companhias) de até 3,8 bilhões de reais ao longo de dez anos, o que equivaleria a um adicional de preços de 11% por passageiro transportado na etapa média; (ii) a desregulação econômica gerou benefícios para as companhias aéreas, no período de 1992-1997, o que fez reduzir um *peso morto* regulatório não repassado aos consumidores e que se traduzia em ineficiência da indústria; e (iii) os choques macroeconômicos, afetando o PIB e a taxa de câmbio, podem ter papel mais relevante no desempenho do setor do que as políticas regulatórias, sendo, portanto, indispensável separar os fatores macroeconômicos dos fatores microeconômicos para a determinação correta do impacto das políticas regulatórias.

Importante ressaltar que a Lei que instituiu a liberdade tarifária não contém exceções e, portanto, deve ser aplicada tanto no âmbito doméstico quanto internacional. Todavia, no mercado internacional, apenas para a América do Sul foi iniciado o processo de desregulamentação, razão pela qual se apresenta esta exposição de motivos.

Mesmo sendo um imperativo legal e uma política adotada de forma generalizada pelos demais países, permanece, no Brasil, um debate residual entre correntes favoráveis e contrárias a tal medida. Estes aspectos serão analisados a seguir.

Primeiramente, pode-se discutir os possíveis efeitos negativos da limitação à liberdade tarifária das empresas. Apesar de ter sido justificável no passado, a permanência das bandas tarifárias, tal como vigente hoje, limita a capacidade das empresas transferirem aos passageiros seus ganhos de eficiência. Esse ponto é explorado no parecer regulatório da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, quando afirma:

“O preço mínimo acima dos custos da empresa mais eficiente impede que essa possa transferir ganhos para os consumidores via preço. Isto por si só já significa que há um dano do ponto de vista distributivo. Mas, além disso, impedindo-se a redução dos preços das passagens aéreas,

² Como será demonstrado mais adiante, isso ocorre apenas em prejuízo do passageiro com origem no Brasil, em regra, o nacional.

ainda que mantida a qualidade, parte da demanda efetiva é excluída do mercado. Colocando de outra maneira, entre o preço competitivo e o preço-mínimo determinado pelo regulador, há uma faixa contínua de preços onde há consumidores dispostos a adquirir passagens aéreas. Determinado o valor mínimo, consumidores serão excluídos do mercado, o que implica perda de bem-estar. Ademais, as empresas que deixarem de ofertar seus serviços para esses consumidores excluídos também terão perda de excedente”⁴.

De acordo com os argumentos expostos acima, há perda de bem-estar decorrente dos consumidores e empresas excluídas do mercado decorrente da regulação de preços mínimos. Pode-se, então, considerar que a política regulatória de preços mínimos acaba por gerar ineficiências econômicas. Portanto, essa dinâmica regulatória causa não apenas um problema distributivo, ao transferir renda de consumidores para as empresas incumbentes, mas causa também ineficiências econômicas decorrentes da redução dos níveis de oferta dos serviços.

Considerando-se a discrepância entre os valores cobrados pelas empresas brasileiras nas rotas iniciadas no Brasil e no Exterior, pode-se inferir que o preço mínimo determinado pelos reguladores é superior aos preços de mercado.

Isso já representa a introdução de uma ineficiência no setor e, conseqüentemente, uma perda líquida de bem-estar. Tal perda recai, como já dito, tanto sobre consumidores quanto sobre produtores. Os consumidores são penalizados porque pagam um preço superior àquele que prevaleceria caso os preços não fossem controlados pelas autoridades reguladoras. Além disso, em decorrência dos maiores preços (preços mínimos maiores que os preços de mercado) alguns consumidores deixam de usufruir os serviços do transporte aéreo. Já os produtores têm sua demanda reduzida (decorrente justamente daqueles consumidores que deixam de usufruir ou diminuem o uso dos serviços de transporte aéreo internacional de passageiros), o que também implica perda líquida de bem-estar”⁵.

Vê-se, portanto, que a assimetria regulatória entre os países que concedem liberdade tarifária às empresas e o Brasil, que a restringe, promove uma discrepância entre passageiros com vôos de diferentes origens: aqueles que compram em um país onde o preço é livre têm maiores chances de acesso a um preço inferior ao da banda, enquanto o passageiro que tem origem no Brasil fica restrito à eventualidade dos valores da banda tarifária fixada pelo Regulador serem competitivos

³ Oliveira, A.V.M. e Salgado, L.H. (2006). Reforma Regulatória e Bem-Estar no Transporte Aéreo Brasileiro: E Se a Flexibilização dos Anos 1990 Não Tivesse Ocorrido? Prêmio SEAE de Monografias em Defesa da Concorrência e Regulação Econômica.

⁴ Os autores fazem referência ao excedente do produtor, entendido como sendo a diferença entre a receita que a companhia recebe com a venda de assentos da receita que poderia obter ao cobrar uma tarifa mínima pela oferta dos assentos.

⁵ Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 08 COGTL/SEAE/MF. Disponível em http://www.seae.fazenda.gov.br/central_documentos/manifestacoes-em-consultas-publicas/2007

ou não⁶. Tais efeitos colocam um sério questionamento quanto aos benefícios dessa regulação vis-à-vis as distorções e incertezas que ela provoca sobre o mercado.

Um dos principais argumentos favoráveis a um regime de liberdade tarifária no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros é no sentido de que, a exemplo do ocorrido no mercado doméstico, uma diminuição nas tarifas estimularia a demanda e proporcionaria uma aceleração no desenvolvimento deste tráfego. Esse desenvolvimento promoveria operações em maior escala, as quais, associadas à maior demanda, poderiam aumentar a rentabilidade das empresas que atendessem tal demanda, mesmo com uma tarifa mais baixa para os usuários.

A observação das experiências liberalizantes ocorridas nos principais mercados mundiais e a análise da distribuição dos ganhos de bem-estar fornecem evidências de que os benefícios líquidos para os consumidores dos serviços de transporte aéreo estão associados à liberalização, dada a redução de preços resultante do estímulo à competição propiciada.

Tais afirmações são corroboradas pelo estudo “Regulation, Market Structure and Performance in Air Passenger Transportation” da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE⁷, cobrindo os anos de 1996 e 1997 sobre regulação, estrutura de mercado e desempenho do transporte de passageiros por meio aéreo, desenvolvendo 21 indicadores para seus 27 países-membros, e 23 micro indicadores para 102 rotas conectando 14 grandes aeroportos internacionais. Com base nessa pesquisa, a OCDE alcançou as seguintes conclusões acerca dos preços cobrados no transporte aéreo:

- uma maior eficiência do setor e menores tarifas ocorrem quando regulação e estruturas de mercado são propícias a concorrência;
- uma maior eficiência das empresas aéreas é obtida quando se verifica uma maior pressão para um mercado competitivo;
- as tarifas reagem à liberalização independentemente da estrutura de mercado, mas, em mercados liberados e com concorrência, a redução das tarifas é maior;
- tarifas econômicas e na classe executiva tendem a reduzir-se quando há liberação e a concentração de mercado é reduzida, mas tendem a aumentar quando os mercados são dominados por alianças entre companhias aéreas em uma mesma rota;
- os descontos em passagens aéreas são afetados pelo mercado como um todo, por contestação de vôos charter e pela presença efetiva de outras companhias competidoras na mesma rota;
- aeroportos congestionados e a dominância de algumas empresas tendem a aumentar os preços das passagens aéreas em horários específicos.

⁶ Esse argumento será melhor analisado na Seção que trata das diferenças tarifárias para vôos com origem no Brasil ou no exterior.

⁷ OCDE. *Regulation, Market Structure and Performance in Air Passenger Transportation*. Economics Department Working Paper no. 254, Paris: 2000 *apud* Aspectos Regulatórios do Transporte Aéreo. Guarany et al. Brasília, 2006. Mimeo.

A flexibilização das bandas tarifárias, quando em vigor, será capaz de gerar incentivos ao mercado da aviação civil como um todo, uma vez que reflete o amadurecimento econômico do mercado brasileiro. Essa iniciativa de estímulo à concorrência acaba por gerar uma atmosfera positiva entre os diversos integrantes do mercado, dando sinais de que o Brasil acredita na capacidade técnico-operacional de suas empresas, refletindo os altos níveis de governança corporativa verificados no mercado nacional.

Outro aspecto favorável da liberdade tarifária advém da maior popularização do transporte aéreo internacional, atendendo assim a objetivos sociais de universalização, como ocorrido no mercado doméstico, em que pessoas de classes sociais mais baixas passaram a ter acesso ao modal aéreo⁸.

Vale ressaltar, também, o efeito multiplicador que o crescimento do transporte aéreo é capaz de gerar na economia como um todo, funcionando como uma externalidade positiva desse setor, principalmente no comércio exterior e no aprofundamento das relações comerciais do Brasil com os demais países, além dos efeitos gerados em setores de atividades correlacionadas, tais como aquelas de apoio ao transporte aéreo (*handling, catering, infra-estrutura aeroportuária, etc.*)

A partir de um trabalho de revisão da literatura acerca do tema, foram selecionados alguns argumentos contrários à liberdade tarifária, comumente discutidos por pesquisadores, estudiosos e especialistas sobre o assunto.

O primeiro deles diz respeito à taxa de câmbio. Argumenta-se que desde a adoção dos atuais limites de descontos houve uma forte apreciação do real frente ao dólar americano (moeda em que as tarifas internacionais são expressas na regulamentação) e que, portanto, o valor em real daquelas tarifas já são significativamente mais baixos, afetando as receitas das empresas em reais.

Tal argumento não procede, especialmente, porque, da mesma maneira que as receitas em dólar ficaram mais baixas quando expressas em reais, os custos em dólar também ficaram igualmente mais baixos quando expressos em reais. Como os custos que estão em dólar (ou atrelados ao dólar) são significativamente superiores às receitas que estão em dólar das empresas nacionais, a apreciação do real frente ao dólar é, em última análise, benéfica às empresas brasileiras. Lembre-se que, além das operações internacionais, as empresas aéreas brasileiras apresentam parte significativa dos custos das operações domésticas também atrelados ao dólar.

Há, também, uma grande preocupação com relação ao transporte aéreo no que diz respeito ao significativo aumento dos preços do petróleo, insumo atrelado diretamente ao dólar e que representa o principal item de custo das empresas. Para as empresas brasileiras, em que a maior parte das receitas é em real, esse aumento foi parcialmente compensado pela apreciação do real frente ao dólar.

Outro argumento apresentado refere-se ao receio de que as empresas estrangeiras incorram em uma concorrência por preços que prejudique as empresas brasileiras. Esse tipo de concorrência não configura necessariamente uma ação desleal. Fenômenos de guerras de preço são comuns e, geralmente, fazem parte de um processo legítimo de busca por crescimento de mercado ou mesmo para resolver problemas temporários no fluxo de caixa da empresa. Isso porque o assento é um produto perecível, o que torna a precificação um instrumento vital de gerenciamento dos resultados. Logo, uma competição por preços não caracteriza necessariamente ações predatórias e, portanto, não deveria justificar argumentos impeditivos a liberalização do mercado. Ressalte-se que, mesmo num ambiente de preços controlados por parte do Brasil, as operadoras estrangeiras, com liberdade tarifária na sua origem, poderiam atuar de forma predatória e não o fazem.

O argumento de que o mercado brasileiro é apenas um pequeno percentual da clientela das grandes empresas operadoras dos países desenvolvidos também não incentiva, necessariamente, a realização de práticas predatórias por parte delas. Isto porque como são vários os países que elas atuam que apresentam a mesma baixa participação, uma estratégia predatória planejada a todos esses países acabaria por afetar uma parte significativa dos seus resultados. Ademais, atenta-se para o fato das empresas estrangeiras já se defrontarem com um ambiente extremamente competitivo no mercado mundial, onde as margens de lucratividade são apertadas.

Tal argumento se sustenta, em grande parte, na premissa de que as empresas brasileiras não possuem condições de competitividade suficientes para enfrentar um maior grau de concorrência no mercado internacional. Entretanto, os estudos realizados (vide a próxima seção) demonstram que as principais empresas brasileiras apresentam bons índices, tanto no que diz respeito à eficiência operacional quanto à saúde financeira.

É importante destacar que diversos destinos internacionais, hoje, são operados apenas por empresas estrangeiras e, ainda assim, são protegidos pela banda tarifária o que, em última análise, não permite que o passageiro que parte do Brasil obtenha tarifas mais baixas para tais destinos, privilegiando, tão somente, empresas estrangeiras. Algumas rotas já não são operadas por empresas brasileiras desde muitos anos, e, nesses casos, a Autoridade de aviação civil brasileira vem garantindo preços mínimos às empresas estrangeiras, o que desestimula a concorrência entre elas. Tal situação gera benefícios enormes às empresas estrangeiras, ao mesmo tempo em que deixa o consumidor brasileiro refém de um mercado de limitada competição.

Neste ponto, destaque-se que, em cumprimento ao art. 6º da Lei nº 11.182/2005, a ANAC está desenvolvendo um convênio com o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência para estabelecer procedimentos de cooperação, que permitam a atuação ágil e conjunta desses Órgãos na repressão de condutas anticompetitivas e oportunistas que por ventura possam advir. À ANAC,

⁸ Segundo o relatório anual de 2006 da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A., cerca de 10% dos 55 milhões de passageiros transportados pela empresa voaram pela primeira vez. O documento cita, ainda, que as tarifas médias dos vôos domésticos

caberá monitorar o mercado e acionar o órgão antitruste, se detectado uma conduta suspeita, além de participar da instrução do processo e do fornecimento de todo o apoio técnico.

Por fim, faz-se necessário analisar o argumento de que a liberdade tarifária estimularia em maior grau a viagem de brasileiros com destino a outros países, do que a vinda de passageiros de outros países para o Brasil. Isso se daria porque para estes passageiros as tarifas aéreas, em tese, não seriam reduzidas, uma vez que já são bastante inferiores às tarifas com origem no Brasil.

Além disso, argumenta-se que poderia haver um desestímulo ao turismo doméstico, uma vez que os brasileiros poderiam ter acesso às tarifas internacionais promocionais, optando por fazer viagens a outros países em detrimento das viagens nacionais. Sob este aspecto, cabe aqui uma análise mais aprofundada dos possíveis efeitos da liberdade tarifária sob o setor do turismo.

De fato, em uma análise superficial, a liberdade tarifária poderia revelar discrepâncias quando confrontada com as demais políticas governamentais de incentivo ao turismo doméstico, as quais apontam para a necessidade de desenvolvimento do turismo brasileiro, tanto no sentido da promoção da infra-estrutura quanto da atração de turistas brasileiros e estrangeiros para os destinos domésticos.

Sob esse enfoque, qualquer atuação por parte do Estado Brasileiro no sentido de promover a livre iniciativa e a livre concorrência entre as empresas atuantes no setor certamente trará diversos benefícios ao país, sejam eles de natureza econômica, comercial, diplomática ou cultural. Em tese, compete ao Brasil criar ambientes regulatórios saudáveis, transparentes e com regras claras, capazes de incrementar e estimular as relações diplomáticas, comerciais e econômicas do Brasil, contribuindo para os resultados da economia como um todo, notadamente no que se refere ao saldo do Balanço de Pagamentos brasileiro.

O argumento de que uma eventual redução das tarifas aéreas internacionais do Brasil causaria uma evasão de turistas brasileiros rumo a outros países poderia ser, eventualmente, justificado pela preocupação quanto à evasão das divisas cambiais do país o que, em última instância, poderia comprometer a liquidez do nosso Balanço de Pagamentos.

Preliminarmente, afirma-se que essa não deve ser uma preocupação do regulador do transporte aéreo, que deve buscar uma maior eficiência no uso do transporte e não buscar realizar políticas macroeconômicas. No entanto, ressalta-se que a economia brasileira atravessa uma das suas melhores fases no que se refere às reservas internacionais bem como à estrutura do Balanço de Pagamentos. Em meados de 2008, o Banco Central do Brasil anunciou o patamar recorde de reservas internacionais em valores superiores a US\$ 190 bilhões. Alia-se a isso o fato de que, não obstante as consecutivas valorizações do real frente ao dólar, as exportações brasileiras vêm se sustentando em patamares elevados, fechando os anos de 2005, 2006 e 2007 com um saldo da Balança Comercial em patamares superiores aos US\$ 40 bilhões.

foram reduzidas em 40% entre 2000 e 2006.

Ainda com relação ao argumento de desestímulo do turismo doméstico, cumpre reconhecer o papel fundamental que este setor desempenha na economia brasileira, especialmente em regiões com baixos índices de industrialização, onde, muitas vezes, o turismo é a principal atividade econômica da região. É notória a necessidade de se implantar políticas capazes de estimular o setor do turismo doméstico, todavia, não nos parece razoável utilizar um mecanismo legal de fixação de preços mínimos para o setor de transporte aéreo internacional como instrumento de desenvolvimento do turismo doméstico.

Nesse sentido, compete ao Governo Brasileiro incentivar o turismo doméstico mediante a utilização de instrumentos e ferramentas sustentáveis, capazes de estimular o crescimento do setor por meio de melhorias de infra-estrutura, estradas, rodovias, capacitação de pessoas, investimentos em publicidade, parcerias estratégicas com prefeituras, governos dos estados etc. Não nos parece razoável que o incentivo ao turismo doméstico seja realizado através do desestímulo ao crescimento de outros segmentos.

Nessa mesma linha, cabe-nos refletir ainda que o turismo doméstico e o internacional não são substitutos perfeitos e o crescimento de um não implica na estagnação ou redução do outro, sobretudo se os preços forem reduzidos.

Além disso, o transporte aéreo internacional não pode ser analisado apenas sob a vertente do turismo. Boa parte dos usuários do transporte aéreo não viaja a turismo, muitos deles estão em viagens de negócios, missões oficiais, viagens para estudos, participações em seminários, congressos científicos, exposições comerciais, feiras de tecnologia etc.

Analisando sob essa vertente, o incremento nas relações comerciais do Brasil com os demais países é extremamente benéfico e está contemplado na política para o setor. Empresas dos mais diversos segmentos econômicos poderiam aproveitar eventuais reduções dos custos de logística para aprimorarem suas negociações internacionais, abrindo novos mercados e colocando os produtos e serviços brasileiros em situação de competir com produtos e serviços estrangeiros.

Em termos práticos, uma eventual redução de preços das tarifas aéreas internacionais causada pela flexibilização das bandas tarifárias ora em vigor, poderá promover um aumento no fluxo de pessoas, negócios, comércio e serviços, o que induziria um aquecimento da atividade econômica entre os países, incentivando diversas atividades ligadas direta ou indiretamente ao turismo.

Note-se que os benefícios acima mencionados são típicos de mercados concorrenciais e foram constatados em experiências anteriores. Não há garantia de que uma redução de tarifas será obtida, nem em qual período, uma vez que as demais condições de concorrência (e.g. capacidade de oferta) em um mercado não são objeto deste projeto. A liberdade tarifária determinada pela Lei n. 11.182/2005 conferirá às empresas apenas o direito de estabelecer seus preços de acordo com suas estratégias e custos.

Diante desse quadro, verifica-se que os argumentos contrários à liberdade tarifária são frágeis e sustentam-se em premissas equivocadas, seja pelas distorções atualmente geradas – ou pelos benefícios que a sua ausência trará para as empresas, os consumidores, o turismo e demais segmentos da economia nacional.

Tanto a experiência internacional quanto a incipiente experiência brasileira demonstram que os efeitos positivos da desregulamentação do setor foram devidamente equacionados pelo legislador nacional ao determinar a continuidade desse processo.

2. Análise da Indústria

Esta seção do presente estudo utilizou metodologia semelhante a da Exposição de Motivos que baseou a implementação do regime de liberdade tarifária para rotas entre Brasil e América do Sul, tendo por objetivo realizar análises sob os diversos aspectos relativos ao mercado de vôos internacionais que partem ou chegam no Brasil.

Foram levantadas informações econômicas, financeiras e operacionais das principais empresas que atuam no setor, além das estatísticas de transporte aéreo do mercado, informações sobre os Acordos de Serviços Aéreos firmados entre os países selecionados e dados comparativos de preços praticados nos dois sentidos da rota (origem Brasil e origem exterior).

Com o objetivo metodológico de delimitar o escopo da presente análise, selecionou-se os principais mercados de transporte aéreo internacional com os quais o Brasil mantém operações, buscando abranger tanto o maior número de passageiros transportados quanto o maior número de continentes atendidos. Sob este argumento foram selecionados os seguintes países:

- América do Norte: Estados Unidos, Canadá e México;
- América Central: Panamá;
- África: Angola e África do Sul;
- Ásia: China e Japão;
- Europa: Alemanha, Espanha, França e Portugal e;
- Oceania: Austrália.

Para o desenvolvimento do presente trabalho foram realizadas reuniões com as principais empresas que atuam no mercado internacional, com o objetivo de colher as impressões de cada uma delas sobre a política tarifária vigente e fornecer subsídios e argumentos para as análises que serão apresentadas no decorrer deste relatório.

O trabalho valeu-se ainda de dados coletados na própria base de dados da ANAC, nos *sites* das empresas aéreas domésticas e internacionais, em sistemas de distribuição global (GDS), em

Acordos sobre Serviços Aéreos dos quais o Brasil é signatário, em *sites* de Bolsas de Valores que possuem empresas aéreas listadas e em revistas internacionais especializadas.

A reunião dessa gama de informações mostrou-se fundamental para uma correta avaliação da conjuntura do mercado, das suas condições de concorrência e das perspectivas de crescimento, a fim de subsidiar as conclusões desta Agência Reguladora.

2.1 Levantamento da situação atual dos ASA's

Para uma ampla visão do cenário relativo ao transporte aéreo entre o Brasil e demais países, foi considerado apropriado identificar o padrão de cláusula tarifária constante dos Acordos sobre Transporte Aéreo entre eles e o Brasil, indicando o nível de liberalização desses Acordos.

Atualmente, praticam-se quatro padrões internacionais de tarifas, cujas regras vão desde a forma tradicional (dupla aprovação), em que ambas as Partes Contratantes têm de aprovar as tarifas pretendidas pelas empresas, passando pela forma de transição, onde se adota uma liberação moderada (país de origem), pela qual a tarifa é aprovada pelo país onde o voo se inicia, até a forma menos restritiva ou liberal, com a dupla desaprovação, pela qual ambos os países têm de desaprovar a tarifa para que ela não entre em vigor. Por fim, identificamos a liberdade tarifária, em que o Estado em nada interfere, no que diz respeito às tarifas aplicadas pelas empresas, exigindo-se, por vezes, apenas o seu registro.

Com relação aos países referidos no presente estudo, a situação se apresenta equilibrada no que diz respeito aos padrões acima referidos. Embora o Brasil se incline atualmente pela regra do país de origem, uma parte dos Acordos ainda conserva a forma antiga, uma vez que não ocorreu a sua renegociação.

Outro aspecto considerado no presente estudo refere-se aos direitos de tráfego estabelecidos, os quais freqüentemente envolvem o transporte de passageiros e carga em pontos intermediários das rotas estabelecidas nos Acordos sobre Serviços Aéreos entre o Brasil e os referidos países, influenciando as tarifas praticadas conforme o tipo de serviço oferecido, se o voo é direto ou com escala.

Os direitos de tráfego correspondem às possibilidades abertas às empresas aéreas para o transporte de passageiros, carga e mala postal. Esses incluem diversas operações as quais são denominadas LIBERDADES DO AR, expressão adotada em Acordos Multilaterais, após a II Guerra Mundial. Tais direitos são assim expressos:

- 1ª Liberdade – direito de sobrevoar o território da outra Parte Contratante;
- 2ª Liberdade – direito de pousar no território da outra Parte Contratante, sem fins comerciais (pouso técnico);
- 3ª Liberdade – direito de desembarcar tráfego no território da outra Parte Contratante, na chegada;

- 4ª Liberdade – direito de embarcar tráfego no território da outra Parte Contratante, no retorno ou no prosseguimento da viagem;
- 5ª Liberdade – direito de embarcar e desembarcar tráfego nos territórios intermediários ou além, em rotas razoavelmente diretas, destinados a ou provenientes da outra Parte Contratante, que estejam autorizadas;
- 6ª Liberdade – direito de embarcar e desembarcar tráfego em escalas aquém do território de origem da empresa aérea;
- 7ª Liberdade – direito de transportar passageiros e carga entre o território do outro Estado contratante e o território de terceiro Estado, sem continuar o serviço aéreo para o território do Estado de nacionalidade da aeronave.
- 8ª Liberdade – direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado contratante, no âmbito de um serviço aéreo destinado a ou proveniente do Estado de nacionalidade da aeronave. Trata-se de direitos de cabotagem;
- 9ª Liberdade – direito de transportar passageiros e carga entre dois pontos no território do outro Estado contratante, sem continuar o serviço aéreo para o território do Estado de nacionalidade da aeronave. Trata-se de direitos de cabotagem pura.

A Tabela 1 apresenta o padrão das cláusulas tarifárias em vigor nos países relacionados, identificando os direitos de tráfego estabelecidos entre o Brasil e aqueles países, bem como o modelo de acordo comercial de código compartilhado, modalidade de operação conjunta usualmente permitida às empresas aéreas.

Note-se que os países selecionados constituem uma amostra bastante representativa do quadro geral do relacionamento aeronáutico brasileiro (exceto América do Sul). Dessa forma, ao abarcar tal amostra, a análise tende a ser mais consistente, gerando maior segurança nas conclusões do presente estudo.

Tabela 1 - Cláusula Tarifária em Vigor			
País	Política Tarifária	Direitos de Tráfego	Código Compartilhado
África do Sul	País de origem	1ª a 4ª	Terceiros países*
Alemanha	País de origem	1ª a 5ª	Terceiros países
Angola	Dupla aprovação	1ª a 4ª	Não
Austrália	País de origem	1ª a 5ª	Terceiros países
Canadá	Dupla aprovação	1ª a 6ª	Bilateral
China	País de origem	1ª a 5ª	Terceiros países**
Espanha	País de origem	1ª a 5ª	Bilateral
Estados Unidos	País de origem	1ª a 5ª	Terceiros países**
França	País de origem	1ª a 5ª	Terceiros países

Japão	Dupla aprovação	1ª a 5ª	Terceiros países**
México	Dupla aprovação	1ª a 5ª	Bilateral
Panamá	País de origem	1ª a 5ª	Bilateral
Portugal	Dupla aprovação	1ª a 5ª	Terceiros países*
* Decididos caso a caso em função de seus próprios méritos			
** Sob condições específicas			

Fonte: Acordos Aéreos Bilaterais, situação em 25/07/2008.

Verifica-se no quadro acima que alguns países objeto deste estudo ainda adotam o modelo “Dupla Aprovação” para suas cláusulas tarifárias. O Governo Brasileiro deverá envidar esforços nas próximas reuniões de consulta para alterar estas cláusulas para o modelo “País de Origem”, permitindo maior flexibilização tarifária pelo lado brasileiro.

Finalmente, considerou-se conveniente introduzir observações relativas às freqüências operadas pelas empresas, considerando o seu grau de utilização nos serviços realizados, nas rotas acordadas.

A Tabela 2 apresenta uma avaliação do grau de utilização das freqüências, as quais são expressas em número de vôos por semana.

Tabela 2 - Freqüências Aéreas Internacionais				
País	Freqüências		Empresas Operadoras	
	Acordadas	Operadas	Brasileiras	Estrangeiras
África do Sul	7 mistas e 7 carg. 14 mistas e 7 carg.*	Nacionais (0) Estrangeiras (7mistas)	---	SAA - 7 mistas
Alemanha	21 mistas e 7 carg.	Nacionais (14 mistas + 1 carg.) Estrangeiras (17mistas + 6 carg)	VARIG - 7 mistas TAM - 7 mistas ABSA - 1 carg.	Lufthansa - 14 mistas Condor - 3 mistas Lufthansa Cargo - 6 carg.
Angola	3 mistas e 1 carg.	Nacionais (0) Estrangeiras (3 mistas)	---	TAAG - 3 mistas
Austrália	14 mistas e 7 carg.	---	---	---
Canadá	7 mistas e 3 carg.	Nacionais (0) Estrangeiras (7 mistas)	---	Air Canada - 7 mistas
China	28 mistas ou carg.	Nacionais (0) Estrangeiras (3 mistas)	---	Airchina - 3 mistas
Espanha	23 mistas e 7 carg. 14 mistas ΔΔ 14 mistas ΔΔΔ	Nacionais (21 mistas) Estrangeiras (24 mistas)	VARIG- 14 mistas TAM - 7 mistas	Iberia - 19 mistas Air Europa - 4 mistas Iberworld – 1 mista
Estados Unidos	126 mistas e 35 carg.	Nacionais (35 mistas e 14 carg) Estrangeiras (95 mistas e 24 carg.)	TAM***** - 35 mistas ABSA - 13 carg. Master Top - 1 carg.	American - 46 mistas Continental - 14 mistas Delta - 21 mistas United - 14 mistas Arrow Air - 5 carg. Federal Express - 5 carg. Polar Air Cargo - 10 carg. UPS - 4 carg.
França	30 mistas e 4 carg. ΔΔΔΔ	Nacionais (28 mistas) Estrangeiras (26 mistas)	TAM - 21 mistas VARIG - 7 mistas	Air France - 28 mistas e 2 carg.

		e 2 carg.)		
Japão	10 mistas	Nacionais (0) Estrangeiras (3 mistas)	---	JAL - 3 mistas
México	16 mistas e 5 carg. Δ	Nacionais (12 mistas) Estrangeiras (7 mistas 2 carg.)	VARIG- 7 mistas Oceanair - 5 mistas	Aeromexico - 7 mistas MAS Air - 2 carg.
Panamá	21 mistas + 7 Codeshare e 7 cargueiras	Nacionais (1 carg.) Estrangeiras (28 mistas)	Absa - 1 carg.	COPA - 28 mistas
Portugal	23 mistas e/ou carg. 32 mistas p/ N e NE ** 7 mistas p/ N e NE *** 19 mistas ****	Nacionais (0) Estrangeiras (66 mistas)	---	TAP - 66 mistas
<p>* O Memorando de Entendimentos Trilateral Brasil / África do Sul / Índia (IBAS) estabelece 14 freq. mistas + 7 freq. carg. em rotas envolvendo os 3 países. ** Sem direitos de 5ª liberdade *** Em código compartilhado, sem direitos de 5ª liberdade **** Adicionais à TAP, com restrições (prov). ***** existem mais 21 freqüências alocadas ainda não operadas. Δ Do total de 16 mistas, 4 não poderão ser operadas para Guarulhos ou Cidade do México ΔΔ Fora da Terminal Guarulhos ΔΔΔ Somente para o N e NE, em 3ª e 4ª liberdades ΔΔΔΔ Sendo 28 s/ restrições (exceto 2 que não poderão pousar em SP) e 2 para o NE.</p>				

Fonte: Acordos Aéreos Internacionais, situação em 25/07/2008.

Dentre os 13 países selecionados para o presente estudo, somente 6 são servidos por empresas brasileiras, sendo um destes somente por serviços cargueiros. Observa-se, na maior parte dos mercados listados acima, um desequilíbrio na utilização das freqüências acordadas desfavorável às empresas brasileiras, à exceção da França, em que as duas partes utilizam praticamente a mesma quantidade de freqüências.

Nos demais mercados, as empresas estrangeiras apresentam elevado grau de utilização das freqüências alocadas, exceto quanto à Austrália, à China e ao Japão, não havendo qualquer empresa operando atualmente entre o Brasil e a Austrália diretamente.

No que diz respeito às freqüências operadas, dentro do atual quadro dos direitos de tráfego disponíveis, é oportuno observar, com relação aos países relacionados, que o desequilíbrio a que fizemos menção é, por vezes, ampliado em virtude das operações com tráfego acessório. Nessa modalidade, a empresa aproveita de sua posição geográfica e faz de seu país um ponto de distribuição de vôos para outras partes do mundo. Como exemplo, podemos citar aquelas operações em que passageiros da América do Sul são transportados para a Ásia, via Europa ou América do Norte.

2.2 Do mercado brasileiro de transporte aéreo internacional de passageiros

Nesta etapa apresentaremos a análise dos dados do mercado de transporte aéreo internacional de passageiros do Brasil no período de 2005 a 2007, em termos de quantidade de passageiros transportados diretamente com origem no Brasil e destino a qualquer outro país, bem

como de passageiros transportados diretamente com origem em qualquer outro país e destino no Brasil, sendo os dados consolidados por nacionalidade da empresa aérea, por região, por país e por empresa.

O Anuário Estatístico do Transporte Aéreo de 2006 e os dados preliminares do Anuário Estatístico do Transporte Aéreo de 2007, ainda em fase de elaboração, foram as principais fontes de informação utilizadas.

Conforme já comentado no início deste relatório, a Resolução nº 016, de 27 de Fevereiro de 2008, alterou os valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais, com origem no Brasil e destino nos países da América do Sul, de modo que passará a vigorar, neste mercado, o regime de liberdade tarifária a partir de 1º de setembro do presente ano. Portanto, os dados consolidados do mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre o Brasil e a América do Sul foram incluídos nesta etapa do estudo apenas como uma referência e uma base de comparação entre os diversos mercados.

Os dados extraídos do Anuário Estatístico do Transporte Aéreo de 2006 apresentam as seguintes observações quanto ao mercado internacional:

- A empresa Varig encerrou suas operações em dezembro de 2006 e;
- A empresa VRG linhas Aéreas iniciou suas operações em dezembro de 2006.

Cabe observar, também, a seguinte consideração a respeito dos dados preliminares do Anuário Estatístico do Transporte Aéreo de 2007:

A empresa BRA não integrou o Anuário Estatístico de 2007, pois não remeteu as informações dentro do prazo determinado.

2.2.1 Dados Consolidados por Nacionalidade da Empresa Aérea

O mercado de transporte aéreo internacional de passageiros do Brasil teve um crescimento superior a 14% no período de 2005 a 2007 e atingiu a marca de 11.266.132 passageiros transportados em 2007. Observa-se, neste mercado, relevante desequilíbrio entre a proporção de passageiros transportados por empresas estrangeiras e brasileiras.

No período de 2005 a 2007, verifica-se que a participação de mercado das empresas brasileiras foi inferior à das empresas estrangeiras, e teve uma redução de 21,1%, passando de 42,3%, em 2005, para 29,2%, em 2007. No mesmo período, as empresas estrangeiras tiveram um crescimento de 40,0% na quantidade de passageiros transportados neste mercado, com uma participação de 70,8% em 2007 (Vide Tabela 3).

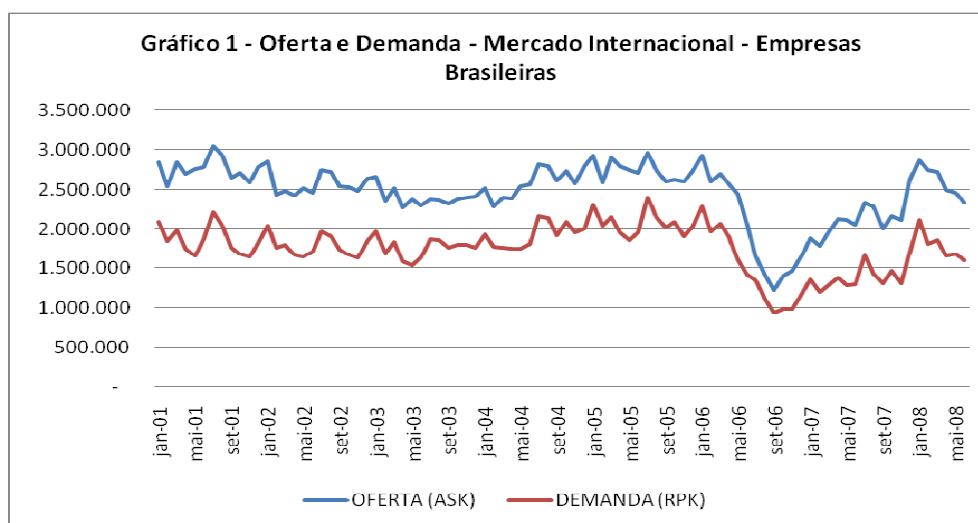
Tabela 3 - Transporte Aéreo Internacional de Passageiros do Brasil por Nacionalidade da Empresa Aérea						
Nacionalidade da Empresa	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
Brasileira	4.170.533	42,30%	3.387.563	33,10%	3.289.841	29,20%

Estrangeira	5.697.982	57,70%	6.851.742	66,90%	7.976.291	70,80%
Total	9.868.515	100,00%	10.239.305	100,00%	11.266.132	100,00%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

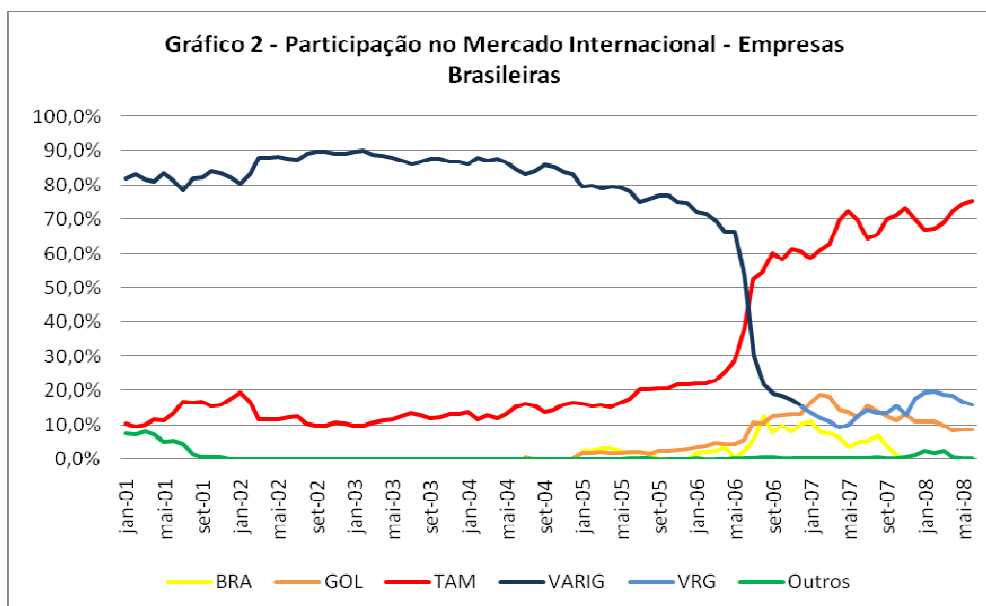
O aumento da participação das empresas estrangeiras no mercado de rotas internacionais e conseqüente redução da participação das empresas brasileiras devem-se, basicamente, à saída da empresa brasileira Varig, que atuava nesse mercado até meados de 2005. Tal saída foi resultado de uma grave crise financeira enfrentada pela empresa, culminando no processo de reestruturação judicial que leiloou a unidade produtiva da empresa. Os efeitos dessa crise poderão ser observados nas várias tabelas que serão apresentadas no item seguinte.

O Gráfico 1 mostra o comportamento das curvas de oferta e demanda de vôos internacionais das empresas aéreas brasileiras. Nota-se uma considerável redução da oferta no primeiro semestre de 2006, acompanhada de uma redução da demanda. Do lado da oferta o movimento se justifica pela paralisação das operações de diversas rotas internacionais da Varig, que antes da crise era a principal empresa brasileira no mercado internacional. Já pelo lado da demanda, a redução pode ser atribuída ao fato de que a crise da Varig desencadeou também uma crise de confiança dos passageiros brasileiros, os quais passaram utilizar companhias estrangeiras temerosos com a possibilidade de descontinuação dos serviços da empresa brasileira.



Fonte: Dados Comparados Avançados - ANAC

No gráfico 2, pode-se observar a dinâmica do mercado de vôos internacionais operados por empresas brasileiras. No período entre 2001 e 2005, percebe-se a hegemonia da Varig neste mercado, com participações variando entre 80% e 90%. Nos anos seguintes, nota-se claramente os efeitos da crise financeira da empresa, culminando no processo de reestruturação judicial que leiloou a unidade produtiva da empresa em 2006. A partir de dezembro/2006 as operações da Varig são definitivamente assumidas pela VRG, a qual chegou a deter aproximadamente 20% de participação de mercado dentre as brasileiras.



Fonte: Dados Comparados Avançados - ANAC

Por outro lado, cabe destacar o processo realizado pela empresa TAM de assunção do mercado deixado pela sua concorrente. Fica evidente a simetria entre as curvas de participação de mercado das duas empresas. O período de saída da Varig coincide com o período de ascensão da TAM. Sob a ótica de um analista de mercado, tal comportamento poderia ser considerado natural no sentido de que, via de regra, os espaços deixados por um concorrente são ocupados pelos demais participantes deste mercado.

Todavia, neste caso específico, cabe uma ressalva quanto à agilidade da concessionária TAM em absorver a demanda legada da Varig. Sob este aspecto cumpre ressaltar as dificuldades técnicas enfrentadas no processo de abertura de novas rotas internacionais, tais como, instalação de bases operacionais, contratação de pessoal no exterior, implantação de sistemas de informática, obtenção de aeronaves de maior porte para rotas de longo curso, obtenção de slots em aeroportos internacionais de grande movimento etc.

Não obstante tais dificuldades, a TAM vem demonstrando agilidade e capacidade competitiva na abertura de novas rotas internacionais, assumindo os espaços deixados pela Varig e se firmando como a principal empresa brasileira no mercado de rotas internacionais. Desde 2005, a empresa vem expandindo suas rotas internacionais para América do Norte, América do Sul e Europa. Como exemplo dessa expansão, podemos citar o início das operações para Londres, Milão, Madrid e Frankfurt, bem como o incremento de vôos para Miami e Nova Iorque.

2.2.2 Dados Consolidados por Região

A América do Sul teve crescimento de 24% no período de 2005 a 2007, tornando-se a principal região no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros do Brasil, com 4

milhões de passageiros transportados e 36,2% de participação. Com isso a região superou a Europa, que não teve variação significativa na quantidade de passageiros transportados no mesmo período e se manteve na casa dos 3,6 milhões, o que representou 32,6% deste mercado em 2007.

Cumprido ressaltar que grande parte do crescimento do mercado Brasil-América do Sul deve-se ao fato de que as empresas brasileiras, especialmente a Gol e a TAM, ampliaram suas operações neste mercado no decorrer dos anos de 2006 e 2007. Tal iniciativa visava principalmente a preencher a fatia de mercado deixada pela saída da Varig.

Conforme dados publicados no Anuário Estatístico da ANAC, no período entre 2005 e 2007 o Grupo TAM (incluindo a TAM Mercosur) cresceu de 20% para 28,4% a sua participação no mercado Brasil-América do Sul, transportando, em 2005, o total de 657.256 passageiros e, em 2007, o total de 1.159.014 passageiros. Já o Grupo GOL (incluindo a VRG) cresceu de 4,8% para 28,1%, transportando, em 2005, o total de 157.818 e, em 2007, o total de 1.147.196 passageiros.

O Grupo Gol atualmente possui operações para a Argentina, Chile, Peru, Bolívia e Uruguai, enquanto que o Grupo TAM mantém operações para Argentina, Chile, Paraguai, Uruguai, Bolívia e Venezuela.

A América do Norte apresentou crescimento relevante no período de 2005 a 2007, da ordem de 18,6%, e manteve a terceira posição neste mercado, com 2,9 milhões de passageiros transportados e 26,3% de participação em 2007.

A África e a América Central, somadas, apresentaram o maior crescimento, da ordem de 54,6%, no período de 2005 a 2007, dentre todas as regiões do mercado de transporte aéreo internacional de passageiros do Brasil. No entanto, a sua participação limitou-se a 4,3% neste mercado em 2007, com 489 mil passageiros transportados.

A Ásia, região que teve 62 mil passageiros transportados em 2007 e representou menos de 1% no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros do Brasil, teve uma forte redução, da ordem de 42,3%, no período de 2005 a 2007, fato que pode ser explicado, principalmente, pela paralisação das operações da VARIG que em 2005 transportou cerca de 45 mil passageiros.

Não houve registro de transporte aéreo de passageiros entre o Brasil e a Oceania. Cabe ressaltar que a ligação entre Brasil e Oceania, assim como ocorre com a Ásia, é realizada de forma indireta, por meio da captação de tráfego acessório nas rotas operadas basicamente via Chile, Europa e Estados Unidos.

A Tabela 4 apresenta a evolução do transporte aéreo internacional de passageiros do Brasil, em termos de quantidade de passageiros transportados por região, no período de 2005 a 2007.

Região	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%

América do Sul	3.284.494	33,30%	3.427.216	33,50%	4.076.073	36,20%
Europa	3.661.303	37,10%	3.679.500	35,90%	3.675.306	32,60%
América do Norte	2.498.599	25,30%	2.670.300	26,10%	2.963.364	26,30%
África	182.664	1,90%	220.201	2,20%	263.811	2,30%
América Central	133.691	1,40%	174.923	1,70%	225.313	2,00%
Ásia	107.764	1,10%	67.165	0,70%	62.265	0,60%
Total	9.868.515	100,00%	10.239.305	100,00%	11.266.132	100,00%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

2.2.3 Dados Consolidados por País

Os Estados Unidos, com 2,6 milhões de passageiros transportados e 23,9% de participação em 2007, e a Argentina, com 2 milhões de passageiros transportados e 18,2% de participação em 2007, foram os países que tiveram maior representatividade no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros do Brasil no período de 2005 a 2007. Somados, estes países tiveram uma participação superior a 40% neste período.

Dentre os 10 países com maior participação neste mercado verifica-se que o Chile foi o país que teve o maior crescimento na quantidade de passageiros transportados, da ordem de 47%, tendo alcançado a marca de 805 mil passageiros transportados em 2007. Este fato pode ser explicado, fundamentalmente, pelo início das operações da GOL para esse país em 2006, fato esse que gerou maior competição na rota. Em 2007, o Grupo GOL transportou cerca de 124 mil passageiros entre Brasil e Chile. Já o Grupo TAM, que transportou em 2005 cerca de 72 mil passageiros nessa rota, encerrou o ano de 2007 com mais de 153 mil passageiros transportados.

Cabe ressaltar aqui o perfil de atuação do Governo do Chile junto ao mercado de vôos internacionais, o qual vem demonstrando, desde a década de 1980, tendências à liberalização do mercado tanto sob aspectos tarifários quanto de freqüências. Um bom exemplo disso é o acordo vigente entre o Chile e a Argentina que contempla a liberdade no estabelecimento de freqüências e preços, com direitos de 5ª e 6ª liberdades no âmbito regional (América do Sul). Esse acordo demonstra uma forte tendência de liberalização do setor, ainda mais se considerarmos que a rota internacional com maior densidade de tráfego dentro da América do Sul é Santiago/Buenos Aires.

Dentre os 10 países com maior participação no mercado, a Alemanha foi o país que teve a maior redução na quantidade de passageiros transportados, da ordem de -44%, com 309 mil passageiros transportados em 2007. Isto se deveu, principalmente, pela paralisação das operações da VARIG em 2006. A empresa transportou em 2005 cerca de 323 mil passageiros, respondendo por 57,9% do mercado naquele ano.

Além disso, percebeu-se também uma redução na quantidade de passageiros transportados pela empresa alemã Lufthansa, que transportou cerca de 230 mil passageiros em 2005, baixando para um patamar de aproximadamente 140 mil em 2007. Tal redução pode ser explicada pelo fato de

que, antes da crise, a Lufthansa e a Varig pertenciam à Star Alliance⁹ sendo que a empresa alemã tinha a empresa brasileira como uma parceira principalmente quanto à distribuição do seu produto no mercado brasileiro. Com a saída da Varig da Star Alliance, a Lufthansa perdeu muitos passageiros procedentes da aliança, ocasionando a diminuição do número de passageiros transportados diretamente entre Brasil e Alemanha.

A Tabela 5 apresenta os dados do mercado de transporte aéreo internacional de passageiros do Brasil por país.

Tabela 5 - Transporte Aéreo Internacional de Passageiros do Brasil por País						
País	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
ESTADOS UNIDOS	2.212.644	22,4%	2.399.245	23,4%	2.696.631	23,9%
ARGENTINA	1.651.457	16,7%	1.768.630	17,3%	2.051.829	18,2%
PORTUGAL	855.225	8,7%	946.766	9,2%	974.625	8,7%
FRANCA	776.085	7,9%	799.884	7,8%	901.001	8,0%
CHILE	546.408	5,5%	593.289	5,8%	805.947	7,2%
ESPANHA	529.201	5,4%	591.967	5,8%	638.574	5,7%
ALEMANHA	558.372	5,7%	520.618	5,1%	309.985	2,8%
ITALIA	348.709	3,5%	268.274	2,6%	295.092	2,6%
URUGUAI	272.335	2,8%	262.594	2,6%	286.719	2,5%
PARAGUAI	206.506	2,1%	229.362	2,2%	268.775	2,4%
REINO UNIDO	261.884	2,7%	229.269	2,2%	260.359	2,3%
PERU	173.475	1,8%	171.794	1,7%	253.295	2,2%
PANAMA	113.745	1,2%	162.206	1,6%	216.007	1,9%
HOLANDA	206.623	2,1%	210.218	2,1%	198.160	1,8%
ÁFRICA DO SUL	150.755	1,5%	151.615	1,5%	177.053	1,6%
COLOMBIA	109.634	1,1%	135.056	1,3%	144.463	1,3%
MEXICO	212.515	2,2%	128.495	1,3%	141.385	1,3%
CANADA	73.440	0,7%	142.560	1,4%	125.348	1,1%
BOLIVIA	180.740	1,8%	150.583	1,5%	123.176	1,1%
SUICA	102.837	1,0%	99.245	1,0%	97.510	0,9%
VENEZUELA	93.952	1,0%	65.508	0,6%	85.913	0,8%
ANGOLA	31.909	0,3%	48.995	0,5%	73.682	0,7%
JAPAO	107.764	1,1%	67.050	0,7%	62.265	0,6%
GUIANA FRANCESA	25.902	0,3%	30.816	0,3%	29.181	0,3%
SURINAME	20.726	0,2%	15.843	0,2%	23.025	0,2%
CABO VERDE	-	0,0%	19.591	0,2%	13.076	0,1%
ANTILHAS HOLANDESAS	9.447	0,1%	7.999	0,1%	4.978	0,0%
GUIANA	3.359	0,0%	3.602	0,0%	3.750	0,0%
MARTINIQUE	-	0,0%	2.947	0,0%	2.615	0,0%
ANTILHAS FRANCESAS	-	0,0%	1.102	0,0%	1.134	0,0%
REPUBLICA DOMINICANA	76	0,0%	669	0,0%	579	0,0%
DINAMARCA	21.430	0,2%	10.735	0,1%	-	0,0%
SUECIA	937	0,0%	1.838	0,0%	-	0,0%
CUBA	10.423	0,1%	-	0,0%	-	0,0%

⁹ Star Alliance é a primeira e maior aliança de companhias aéreas do mundo, voando para 897 destinos e 160 países. Foi lançada em 14 de maio de 1997 e conta atualmente com 21 membros, sendo 18 internacionais e 3 regionais.

País	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
NORUEGA	-	0,0%	686	0,0%	-	0,0%
EQUADOR	-	0,0%	139	0,0%	-	0,0%
TAILANDIA	-	0,0%	115	0,0%	-	0,0%
Total	9.868.515	100,0%	10.239.305	100,0%	11.266.132	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

2.2.4 Dados Consolidados por Empresa

As empresas brasileiras no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros do Brasil, após a paralisação das operações da VARIG em 2006, foram representadas, principalmente, pela TAM, GOL e VRG (Nova Varig), que, somadas, tiveram participação de 28,8% neste mercado em 2007 (Vide Tabela 6).

EMPRESA	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
TAM LINHAS AÉREAS S/A	953.263	9,7%	1.317.226	12,9%	1.965.758	17,4%
AMERICAN AIRLINES INC	816.821	8,3%	893.822	8,7%	1.108.119	9,8%
TAP AIR PORTUGAL	661.898	6,7%	814.203	8,0%	972.701	8,6%
GOL TRANSPORTES AÉREOS	157.818	1,6%	540.509	5,3%	913.031	8,1%
AIR FRANCE & KLM	604.810	6,1%	699.090	6,8%	750.884	6,7%
GRUPO LAN	231.552	2,3%	6.161	3,6%	680.499	6,0%
IBERIA	287.974	2,9%	397.864	3,9%	477.972	4,2%
AEROLINEAS ARGENTINAS	323.882	3,3%	377.362	3,7%	466.552	4,1%
DELTA AIRLINES	220.653	2,2%	329.018	3,2%	398.553	3,5%
VRG LINHAS AÉREAS	-	0,0%	16.854	0,2%	370.319	3,3%
CONTINENTAL AIRLINES INC	324.868	3,3%	325.133	3,2%	338.136	3,0%
TAM MERCOSUR	167.040	1,7%	219.511	2,1%	300.838	2,7%
UNITED AIRLINES	239.790	2,4%	255.584	2,5%	253.958	2,3%
COPA	113.830	1,2%	162.082	1,6%	216.007	1,9%
LUFTHANSA	273.350	2,8%	305.475	3,0%	204.268	1,8%
ALITALIA	177.602	1,8%	192.335	1,9%	186.703	1,7%
SOUTH AFRICAN AIRWAYS	150.755	1,5%	151.615	1,5%	177.045	1,6%
BRITISH AIRWAYS	130.247	1,3%	160.863	1,6%	165.353	1,5%
SWISS INTERNL. AIRLINES	-	0,0%	142.482	1,4%	159.929	1,4%
AIR EUROPA S/A	64.624	0,7%	80.522	0,8%	151.897	1,3%
AEROMEXICO	90.468	0,9%	95.201	0,9%	137.153	1,2%
PLUNA	218.711	2,2%	188.433	1,8%	135.920	1,2%
TACAPERU	71.926	0,7%	86.984	0,8%	134.599	1,2%
AIR CANADA	73.440	0,7%	142.560	1,4%	125.348	1,1%
AVIANCA	57.184	0,6%	110.567	1,1%	105.878	0,9%
JAPAN AIRLINES	93.785	1,0%	93.504	0,9%	86.573	0,8%
CIA BOLIVIANA DE TRANSP. AEREO	43.446	0,4%	74.388	0,7%	76.816	0,7%
TAAG LINHAS AÉREAS DE ANGOLA	31.909	0,3%	48.977	0,5%	73.682	0,7%

Tabela 6 - Tráfego Internacional de Passageiros envolvendo o Brasil (nos dois sentidos) 2005 a 2007 por Empresa						
CONDOR FLUGDINST	-	0,0%	27.866	0,3%	45.356	0,4%
TAF LINHAS AÉREAS S/A	8.410	0,1%	17.213	0,2%	21.280	0,2%
SURINAM AIRWAYS	12.900	0,1%	7.598	0,1%	14.041	0,1%
CABO VERDE AIRLINES	-	0,0%	19.591	0,2%	13.076	0,1%
AIR CARAIBES S.A.	17.344	0,2%	17.235	0,2%	12.728	0,1%
META MESQUITA	11.205	0,1%	11.721	0,1%	11.697	0,1%
LLOYD AEREO BOLIVIANO	75.062	0,8%	33.993	0,3%	5.707	0,1%
OCEANAIR	-	0,0%	-	0,0%	5.033	0,0%
VARIG	3.009.100	30,5%	1.391.004	13,6%	1.924	0,0%
RICO LINHAS AÉREAS S/A	1.637	0,0%	2.047	0,0%	715	0,0%
WEBJET LINHAS AÉREAS	-	0,0%	-	0,0%	76	0,0%
TEAM TRANSPORTES AÉREOS	-	0,0%	-	0,0%	8	0,0%
BRA TRANSPORTES AÉREOS	29.100	0,3%	90.972	0,9%	-	0,0%
AIR MADRID LINEAS AEREAS	-	0,0%	31.723	0,3%	-	0,0%
AIR EURO AMERICA	12.273	0,1%	-	0,0%	-	0,0%
LAUDA AIR	5.033	0,1%	-	0,0%	-	0,0%
SWISSAIR	103.117	1,0%	-	0,0%	-	0,0%
EMP.CONOLIDADA CUBANA	1.388	0,0%	-	0,0%	-	0,0%
POLAR AIR CARGO INC.	300	0,0%	-	0,0%	-	0,0%
PUMA AIR	-	0,0%	17	0,0%	-	0,0%
TOTAL	9.868.515	100,0%	10.239.305	100,0%	11.266.132	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

2.2.5 Transporte Aéreo de Passageiros entre Brasil e América do Sul

Como já afirmado, a Resolução ANAC nº 016, de 27 de Fevereiro de 2008, alterou os valores máximos de desconto para as tarifas aéreas internacionais, com origem no Brasil e destino nos países da América do Sul, de modo que passará a vigorar, neste mercado, o regime de liberdade tarifária a partir de 1º de setembro. Portanto, os dados consolidados do mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre o Brasil e a América do Sul foram incluídos neste estudo apenas como parâmetro.

As empresas brasileiras detinham a maior participação em 2005, da ordem de 60,9%, no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre Brasil e América do Sul, mas, no período de 2006 e 2007, houve equilíbrio neste mercado entre a proporção de passageiros transportados por empresas brasileiras e a proporção de passageiros transportados por empresas estrangeiras, conforme visto na Tabela 7.

Tabela 7 - Transporte Aéreo Internacional de Passageiros entre Brasil e América do Sul por Nacionalidade da Empresa Aérea						
Nacionalidade da Empresa	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
Brasileira	1.998.841	60,9%	1.817.223	53,0%	2.039.678	50,0%
Estrangeira	1.285.653	39,1%	1.609.993	47,0%	2.036.395	50,0%
Total	3.284.494	100,0%	3.427.216	100,0%	4.076.073	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

A Argentina, com 2 milhões de passageiros transportados e 50,3% de participação em 2007, foi o país com a maior representatividade no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre o Brasil e a América do Sul, seguida do Chile que, com 805 mil passageiros transportados e 19,8% de participação em 2007, foi o país que teve o maior crescimento, da ordem de 47,5% na quantidade de passageiros no período de 2005 a 2007 (Vide Tabela 8).

Tabela 8 - Tráfego Internacional de Passageiros entre Brasil e América do Sul (nos dois sentidos) 2005 a 2007 por País						
PAÍS	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
ARGENTINA	1.651.457	50,3%	1.768.630	51,6%	2.051.829	50,3%
CHILE	546.408	16,6%	593.289	17,3%	805.947	19,8%
URUGUAI	272.335	8,3%	262.594	7,7%	286.719	7,0%
PARAGUAI	206.506	6,3%	229.362	6,7%	268.775	6,6%
PERU	173.475	5,3%	171.794	5,0%	253.295	6,2%
COLOMBIA	109.634	3,3%	135.056	3,9%	144.463	3,5%
BOLIVIA	180.740	5,5%	150.583	4,4%	123.176	3,0%
VENEZUELA	93.952	2,9%	65.508	1,9%	85.913	2,1%
OUTROS	49.987	1,5%	50.400	1,5%	55.956	1,4%
Total	3.284.494	100,0%	3.427.216	100,0%	4.076.073	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

A GOL, somada à VRG, teve a maior representatividade no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre Brasil e América do Sul em 2007, com 1,1 milhões de passageiros transportados, 28,1% de participação no mercado e um expressivo crescimento, da ordem de 626,9%, no período de 2005 a 2007.

A TAM, que foi a empresa com maior participação em 2006, teve um crescimento de 75,1% no período de 2005 a 2007, somando 858 mil passageiros transportados neste último ano, alcançando uma participação de 21,1%, teve a segunda maior representatividade no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre Brasil e América do Sul em 2007. Se somarmos a participação de mercado da sua subsidiária paraguaia, a TAM Mercosur, a empresa assume a liderança deste mercado com 28,4% em 2007.

Segundo dados publicados no Relatório Anual 2007 da TAM, o grupo, incluindo as operações da TAM Mercosur, atingiu a liderança do Hemisfério Sul em operações e passageiros transportados, com as médias mensais de 21.800 operações e de 2,251 milhões de passageiros (dados dos segundo e terceiro trimestres). Na América do Sul, a empresa iniciou operações diárias para Caracas (Venezuela), Montevideú (Uruguai) e Córdoba (Argentina).

2.2.6 Transporte Aéreo de Passageiros entre Brasil e Europa

O mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre Brasil e Europa apresentou uma redução de 49,6% na quantidade de passageiros transportados por empresas brasileiras, no período de 2005 a 2007. Mais uma vez, se percebe o reflexo da saída da Varig, empresa que tradicionalmente atuava no segmento Europa, transportando cerca de 1,1 milhão de passageiros em 2005.

Constata-se desequilíbrio na quantidade de passageiros transportados entre Brasil e Europa neste período, visto que as empresas brasileiras, que tinham participação de 37,9% em 2005, apresentaram participação de apenas 19,1% em 2007.

Todavia, cabe ressaltar a iniciativa das empresas brasileiras, sobretudo a TAM, na retomada dos mercados que haviam sido abandonados após a saída da Varig. Em 2007, a TAM reforçou suas operações para Paris (França) com a colocação de um terceiro voo diário e inaugurou voos diários para Milão (Itália), Frankfurt (Alemanha) e Madri (Espanha). Ressalta-se ainda o estabelecimento de novas parcerias estratégicas de "code share" (acordos operacionais de compartilhamento de voos) com a TAP e com a Lufthansa.

A Tabela 9 apresenta os dados do transporte aéreo internacional de passageiros entre Brasil e Europa por nacionalidade da empresa aérea:

Tabela 9 - Transporte Aéreo Internacional de Passageiros entre Brasil e Europa por Nacionalidade da Empresa Aérea						
Nacionalidade da Empresa	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
Brasileira	1.389.068	37,9%	974.117	26,5%	700.290	19,1%
Estrangeira	2.272.235	62,1%	2.705.383	73,5%	2.975.016	80,9%
Total	3.661.303	100,0%	3.679.500	100,0%	3.675.306	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

Portugal, com 974 mil passageiros transportados e participação de 26,5% em 2007, foi o país com a maior representatividade no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre o Brasil e a Europa, seguido da França, com 900 mil passageiros transportados e 24,5% de participação, e da Espanha, país que teve 638 mil passageiros transportados, participação de 17,4% e que apresentou o maior crescimento na quantidade de passageiros transportados neste mercado, da ordem de 20,7% no período de 2005 a 2007, conforme mostra a Tabela 10.

Tabela 10 - Transporte Aéreo Internacional de Passageiros entre Brasil e Europa por País						
País	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
PORTUGAL	855.225	23,4%	946.766	25,7%	974.625	26,5%
FRANCA	776.085	21,2%	799.884	21,7%	901.001	24,5%

País	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
ESPAÑA	529.201	14,5%	591.967	16,1%	638.574	17,4%
ALEMANHA	558.372	15,3%	520.618	14,1%	309.985	8,4%
ITALIA	348.709	9,5%	268.274	7,3%	295.092	8,0%
REINO UNIDO	261.884	7,2%	229.269	6,2%	260.359	7,1%
HOLANDA	206.623	5,6%	210.218	5,7%	198.160	5,4%
SUICA	102.837	2,8%	99.245	2,7%	97.510	2,7%
DINAMARCA	21.430	0,6%	10.735	0,3%	-	0,0%
SUECIA	937	0,0%	1.838	0,0%	-	0,0%
NORUEGA	-	0,0%	686	0,0%	-	0,0%
Total	3.661.303	100,0%	3.679.500	100,0%	3.675.306	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

A TAP PORTUGAL foi a empresa que teve a maior participação no mercado Brasil-Europa, em 2007, da ordem de 26,5%, com 972 mil passageiros transportados. Esta empresa apresentou, ainda, um crescimento de 47% na quantidade de passageiros transportados entre Brasil e Europa no período de 2005 a 2007. Atualmente, a TAP oferece vôos diretos regulares entre Brasil e Portugal partindo de São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte, Salvador, Fortaleza e Recife.

A AIR FRANCE, somada à KLM, teve a segunda maior participação no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre Brasil e Europa em 2006 e 2007, com 750 mil passageiros transportados nesse último ano, que representaram 20,4% deste mercado naquele ano. Apresentaram, ainda, um crescimento de 24,2% na quantidade de passageiros transportados entre Brasil e Europa no período de 2005 a 2007.

Cabe destacar o crescimento verificado no período de 2005 a 2007 da IBERIA, da ordem de 66% e com 477 mil passageiros transportados entre Brasil e Europa em 2007, e o da TAM, tendo apresentado crescimento da ordem de 166,9% e com 562 mil passageiros transportados entre Brasil e Europa em 2007, conforme pode ser visto na Tabela 11.

Empresa	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
TAP AIR PORTUGAL	661.898	18,1%	814.203	22,1%	972.701	26,5%
AIR FRANCE & KLM	604.810	16,5%	699.090	19,0%	750.874	20,4%
TAM LINHAS AÉREAS S/A	210.723	5,8%	270.963	7,4%	562.498	15,3%
IBERIA	287.974	7,9%	397.864	10,8%	477.972	13,0%
ALITALIA	177.602	4,9%	192.335	5,2%	186.703	5,1%
AIR EUROPA S/A	64.624	1,8%	80.522	2,2%	151.897	4,1%
BRITISH AIRWAYS	117.574	3,2%	135.896	3,7%	145.810	4,0%
LUFTHANSA	232.041	6,3%	218.195	5,9%	140.570	3,8%
VRG LINHAS AÉREAS	-	0,0%	8.030	0,2%	135.868	3,7%
SWISS INTERNL. AIRLINES	-	0,0%	99.174	2,7%	97.510	2,7%
CONDOR FLUGDINST	-	0,0%	27.866	0,8%	45.356	1,2%

Empresa	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
PLUNA	17.463	0,5%	16.431	0,4%	4.485	0,1%
VARIG	1.150.473	31,4%	614.503	16,7%	1.924	0,1%
AEROLINEAS ARGENTINAS	379	0,0%	705	0,0%	1.138	0,0%
BRA TRANSPORTES AÉREOS LTDA	27.872	0,8%	80.621	2,2%	-	0,0%
SWISSAIR	102.752	2,8%	-	0,0%	-	0,0%
AIR MADRID LINEAS AEREAS	-	0,0%	22.915	0,6%	-	0,0%
LAUDA AIR	5.033	0,1%	-	0,0%	-	0,0%
LLOYD AEREO BOLIVIANO	-	0,0%	187	0,0%	-	0,0%
COPA	85	0,0%	-	0,0%	-	0,0%
Total	3.661.303	100,0%	3.679.500	100,0%	3.675.306	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

Em alguns mercados, notam-se claramente os efeitos da entrada da TAM em substituição à Varig. Um deles é o mercado Brasil-Itália. Na Tabela 12 verifica-se a saída gradativa da Varig no decorrer dos anos de 2005 e 2006, partindo do patamar de 46,9% para 0% em 2007. Em contrapartida, percebe-se a entrada da empresa TAM neste mercado a partir do início de 2007, quando já no primeiro ano de operação obteve participação de 34% desse mercado.

EMPRESA	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
ALITALIA	177.602	50,9%	192.335	71,7%	186.703	63,3%
TAM LINHAS AÉREAS S/A	-	0,0%	-	0,0%	100.428	34,0%
VRG LINHAS AÉREAS	-	0,0%	-	0,0%	7.961	2,7%
VARIG	163.558	46,9%	70.315	26,2%	-	0,0%
BRA TRANSPORTES AÉREOS	2.516	0,7%	5.624	2,1%	-	0,0%
LAUDA AIR	5.033	1,4%	-	0,0%	-	0,0%
Total	348.709	100,0%	268.274	100,0%	295.092	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

O mercado entre Brasil e França também reflete essa mudança. Na Tabela 13 nota-se a saída da Varig deste mercado a partir de meados de 2006, reduzindo sua participação de 17,8% para 7,7% e depois para 0%. Em contrapartida verifica-se a intensificação das operações da TAM que saiu do patamar de 27,1% em 2005 para 37,4% em 2007.

EMPRESA	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
AIR FRANCE	427.083	55,0%	491.275	61,4%	552.714	61,3%

TAM LINHAS AÉREAS S/A	210.672	27,1%	247.193	30,9%	337.423	37,4%
VRG LINHAS AÉREAS	-	0,0%	-	0,0%	10.864	1,2%
VARIG	138.330	17,8%	61.416	7,7%	-	0,0%
Total	776.085	100,0%	799.884	100,0%	901.001	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

A próxima tabela mostra o mesmo exercício para o mercado Brasil-Inglaterra, em que se pode verificar o efeito da substituição das duas companhias. A Varig, que detinha 55,1% do mercado em 2005, parou de operar em meados de 2006, e a TAM surgiu em 2006 com 9,3% do mercado, recuperando rapidamente a parcela de mercado deixado pela Varig, fechando 2007 com 42,1% de participação de mercado.

EMPRESA	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
BRITISH AIRWAYS	117.574	44,9%	135.896	59,3%	145.810	56,0%
TAM LINHAS AÉREAS S/A	-	0,0%	21.408	9,3%	109.621	42,1%
VRG LINHAS AÉREAS	-	0,0%	-	0,0%	4.928	1,9%
VARIG	144.310	55,1%	71.965	31,4%	-	0,0%
Total	261.884	100,0%	229.269	100,0%	260.359	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

A análise do comportamento desses três mercados revela a capacidade de adaptação e de competição das empresas brasileiras. A TAM demonstrou ter capacidade técnica, operacional e de gestão para entrar em mercados que em 2006 estavam praticamente dominados por grandes grupos estrangeiros.

Lembre-se que, ainda que o sistema tarifário vigente no Brasil garantisse em 2006, assim como garante até hoje, um preço mínimo de comercialização dos bilhetes com origem no Brasil, a rota contrária, com origem no país estrangeiro, já era regida pelo sistema de liberdade tarifária. Ainda assim, a empresa brasileira demonstrou ter capacidade competitiva para garantir espaço naqueles mercados. A política de preços das empresas brasileiras no exterior segue a regra do país de origem e, portanto, o crescimento da TAM nesses mercados revela sua capacidade competitiva bem como seu grau de eficiência na gestão do negócio.

Tal constatação é indicativa de que o mercado de aviação civil brasileiro, assim como as empresas aéreas brasileiras de maneira geral, vem demonstrando sinais de maturidade e solidez, ao contrário do que acontecia nas décadas de 1980/90 quando o mercado brasileiro e as empresas brasileiras demonstravam sinais de fragilidade e careciam de proteção estatal.

2.2.7 Transporte Aéreo de Passageiros entre Brasil e América do Norte

No mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre Brasil e América do Norte, verifica-se desequilíbrio entre a proporção de passageiros transportados por empresas brasileiras, que passou de 28,8% em 2005 para 18,4% em 2007, e a proporção de passageiros transportados por empresas estrangeiras, que passou de 71,2% em 2005 para 81,6% em 2007. Assim como no mercado Brasil-Europa, tal desequilíbrio foi ocasionado, principalmente, pela paralisação das operações da VARIG em 2006.

A quantidade de passageiros transportados entre Brasil e América do Norte por empresas estrangeiras teve um crescimento de 35% no período de 2005 a 2007, passando de 1,7 milhões de passageiros transportados em 2005, para 2,4 milhões de passageiros transportados em 2007.

Estima-se que, a partir de 2008, as empresas estrangeiras não apresentarão crescimento expressivo na quantidade de passageiros transportados entre Brasil e América do Norte, tendo em vista o limite estabelecido nos Acordos de Serviços Aéreos firmados entre o Brasil e os países daquela região.

Conforme demonstrado no item 3.5 deste relatório, as companhias americanas já utilizam 103 das 126 freqüências autorizadas no Acordo Bilateral¹⁰, enquanto que as brasileiras utilizam apenas 35. Ressalta-se a recente alocação de 14 freqüências para a TAM a serem implementadas no segundo semestre deste ano. Com isso, a TAM passará a utilizar 49 freqüências se tornando a empresa com o maior número de freqüências para os EUA.

A Tabela 15 apresenta a quantidade de passageiros transportados entre Brasil e América do Norte por nacionalidade da empresa aérea.

Tabela 15 - Transporte Aéreo Internacional de Passageiros entre Brasil e América do Norte por Nacionalidade da Empresa Aérea						
Nacionalidade da Empresa	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
Brasileira	718.876	28,8%	586.038	21,9%	544.308	18,4%
Estrangeira	1.779.723	71,2%	2.084.262	78,1%	2.419.056	81,6%
Total	2.498.599	100,0%	2.670.300	100,0%	2.963.364	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

¹⁰ No início do mês de julho deste ano o acordo bilateral passou por uma revisão prevendo um aumento do número de freqüências conforme abaixo:

- A partir de Jul/08, 21 freqüências adicionais limitadas a pontos no norte, nordeste e centro-oeste do Brasil e/ou Belo Horizonte;
- A partir de Jun/09, 7 freqüências adicionais limitadas a pontos no norte, nordeste, centro-oeste do Brasil e/ou Belo Horizonte e/ou Rio de Janeiro;
- A partir de Out/09, 7 freqüências adicionais;
- A partir de Out/10, 14 freqüências adicionais.

Obs.: as freqüências em vigor a partir de Out/09 não poderão ser usadas para serviços entre Guarulhos e EUA enquanto permanecerem restrições naquele aeroporto. Para empresas brasileiras, essa restrição só é aplicável quando GRU for o último ponto de partida ou primeiro ponto de chegada no Brasil.

Os Estados Unidos, com 2,6 milhões de passageiros transportados e 91% de participação em 2007, foi o país com a maior participação no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre o Brasil e a América do Norte nesse ano, tendo apresentado crescimento de 21,8% na quantidade de passageiros transportados no período de 2005 a 2007.

O México teve uma redução de 33,5% na quantidade de passageiros transportados de/para o Brasil no período de 2005 a 2007, principalmente ocasionada pela paralisação das operações da VARIG, que era a única empresa brasileira a voar para esse país.

Não obstante a diminuição verificada entre os anos 2006 e 2007, ainda assim, o Canadá teve crescimento de 70,6% na quantidade de passageiros transportados de/para o Brasil entre 2005 e 2007, conforme pode ser visto na Tabela 16. Tal situação é fruto basicamente da expansão e dos ajustes nas operações da AIR CANADA para o Brasil, uma vez que há anos as empresas brasileiras não atuavam nesse mercado.

País	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
ESTADOS UNIDOS	2.212.644	88,6%	2.399.245	89,8%	2.696.631	91,0%
MEXICO	212.515	8,5%	128.495	4,8%	141.385	4,8%
CANADA	73.440	2,9%	142.560	5,3%	125.348	4,2%
Total	2.498.599	100,0%	2.670.300	100,0%	2.963.364	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

A AMERICAN AIRLINES teve a maior participação no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre Brasil e América do Norte no período de 2005 a 2007, da ordem de 37,4% e com 1,1 milhões de passageiros transportados em 2007. Esta empresa apresentou, ainda, um crescimento de 42,2% na quantidade de passageiros transportados entre Brasil e América do Norte nesse mesmo período.

A TAM foi a segunda empresa com maior participação no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre Brasil e América do Norte em 2007, da ordem de 18,2% e 540 mil passageiros transportados. Esta empresa teve um crescimento de 122% na quantidade de passageiros transportados entre Brasil e América do Norte no período de 2005 a 2007, tornando-se a principal empresa brasileira neste mercado, conforme visto na Tabela 17.

Empresa	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
AMERICAN AIRLINES INC	779.217	31,2%	890.202	33,3%	1.108.119	37,4%

Tabela 17 - Transporte Aéreo Internacional de Passageiros entre Brasil e América do Norte por Empresa						
Empresa	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
TAM LINHAS AÉREAS S/A	243.036	9,7%	386.651	14,5%	540.076	18,2%
DELTA AIRLINES	220.653	8,8%	329.018	12,3%	398.553	13,4%
CONTINENTAL AIRLINES INC	324.868	13,0%	325.133	12,2%	338.136	11,4%
UNITED AIRLINES	239.790	9,6%	255.584	9,6%	253.958	8,6%
AEROMEXICO	90.468	3,6%	95.201	3,6%	137.153	4,6%
AIR CANADA	73.440	2,9%	142.560	5,3%	125.348	4,2%
LANPERU	-	0,0%	12.330	0,5%	33.481	1,1%
JAPAN AIRLINES	31.211	1,2%	27.423	1,0%	24.308	0,8%
OCEANAIR	-	0,0%	-	0,0%	3.946	0,1%
VARIG	475.840	19,0%	199.387	7,5%	-	0,0%
LLOYD AEREO BOLIVIANO	19.654	0,8%	6.811	0,3%	-	0,0%
POLAR AIR CARGO INC.	300	0,0%	-	0,0%	-	0,0%
VRG LINHAS AÉREAS	-	0,0%	-	0,0%	286	0,0%
SWISSAIR	122	0,0%	-	0,0%	-	0,0%
Total	2.498.599	100,0%	2.670.300	100,0%	2.963.364	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

Analisando-se apenas o mercado Brasil-Estados Unidos, verifica-se em 2007 a liderança da empresa American Airlines com 41,1% do mercado, seguida da empresa TAM com 20%, conforme demonstrado na Tabela 18.

Tabela 18 - Tráfego Internacional de Passageiros entre Brasil e Estados Unidos (nos dois sentidos) 2005 a 2007 por Empresa						
EMPRESA	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
AMERICAN AIRLINES	779.217	35,2%	890.202	37,1%	1.108.119	41,1%
TAM LINHAS AÉREAS S/A	237.783	10,7%	386.651	16,1%	540.076	20,0%
DELTA AIRLINES	220.653	10,0%	329.018	13,7%	398.553	14,8%
CONTINENTAL AIRLINES	324.868	14,7%	325.133	13,6%	338.136	12,5%
UNITED AIRLINES	239.790	10,8%	255.584	10,7%	253.958	9,4%
LANPERU	-	0,0%	12.330	0,5%	33.481	1,2%
JAPAN AIRLINES	31.211	1,4%	27.423	1,1%	24.308	0,9%
VARIG	359.168	16,2%	166.093	6,9%	-	0,0%
LLOYD AEREO BOLIVIANO	19.654	0,9%	6.811	0,3%	-	0,0%
POLAR AIR CARGO INC.	300	0,0%	-	0,0%	-	0,0%
Total	2.212.644	100,0%	2.399.245	100,0%	2.696.631	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

Todavia, para esse mercado torna-se necessário o entendimento de que as empresas americanas operam mediante a utilização de *hubs* estratégicos em cidades dos Estados Unidos. Sendo assim, cada uma das empresas opera com vôos diretos para determinadas cidades, atuando em nichos específicos do mercado americano, a saber:

- Nova Iorque (JFK): American, United, Delta, TAM e JAL;
- Nova Iorque (Newark): Continental;
- Miami: American, United e TAM;
- Houston: Continental;
- Texas: American;
- Atlanta: Delta.

Destaca-se que a TAM realizou acordo comercial (*code-share*) com a United Airlines no sentido de viabilizar e aprimorar as possibilidades de distribuição dos passageiros nos dois países. Dessa forma, os vôos entre Brasil-Nova Iorque e Brasil-Miami são operados mediante compartilhamento de aeronaves e, além disso, os passageiros das duas companhias passam a dispor de maiores facilidades nas conexões com a malha doméstica das empresas. Tais informações são importantes no sentido de se demarcar o mercado relevante onde tradicionalmente atuam as empresas brasileiras.

Ainda no sentido de demonstrar a capacidade competitiva das empresas brasileiras nos mercados internacionais, cumpre destacar a agilidade do Grupo TAM em absorver rapidamente parte relevante das rotas legadas da antiga Varig. Tanto no mercado norte-americano quanto no mercado europeu, a empresa tem demonstrado agilidade na retomada da fatia do mercado que antes era dominada pela Varig.

2.2.8 Transporte Aéreo de Passageiros entre Brasil e África

A participação de empresas brasileiras no transporte aéreo internacional de passageiros entre o Brasil e a África foi praticamente inexistente no período de 2005 a 2007 (Vide tabela 19).

Tabela 19 - Transporte Aéreo Internacional de Passageiros entre Brasil e África por Nacionalidade da Empresa Aérea						
Nacionalidade da Empresa	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
Brasileira	-	0,0%	18	0,0%	8	0,0%
Estrangeira	182.664	100,0%	220.183	100,0%	263.803	100,0%
Total	182.664	100,0%	220.201	100,0%	263.811	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

A África do Sul foi o país com a maior participação, 67,1% em 2007, no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre o Brasil e a África, com crescimento de 17,4% na quantidade de passageiros transportados no período de 2005 a 2007.

A Angola figurou na segunda colocação nesse mercado, com participação de 27,9% em 2007 e expressivo crescimento, da ordem de 130,9%, no período de 2005 a 2007 (vide Tabela 20).

País	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
ÁFRICA DO SUL	150.755	82,5%	151.615	68,9%	177.053	67,1%
ANGOLA	31.909	17,5%	48.995	22,3%	73.682	27,9%
CABO VERDE	-	0,0%	19.591	8,9%	13.076	5,0%
Total	182.664	100,0%	220.201	100,0%	263.811	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

O transporte aéreo internacional de passageiros entre o Brasil e a África foi realizado, principalmente, pela SOUTH AFRICAN AIRWAYS, com 177 mil passageiros transportados e participação de 67,1% em 2007, e pela TAAG LINHAS AÉREAS DE ANGOLA, com 73 mil passageiros transportados e 27,9% de participação em 2007, sendo relevante destacar o crescimento de 130,9% desta última no período de 2005 a 2007, conforme segue na Tabela 21.

Empresa	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
SOUTH AFRICAN AIRWAYS	150.755	82,5%	151.615	68,9%	177.045	67,1%
TAAG L. AÉREAS ANGOLA	31.909	17,5%	48.977	22,2%	73.682	27,9%
CABO VERDE AIRLINES	-	0,0%	19.591	8,9%	13.076	5,0%
VARIG	-	0,0%	18	0,0%	-	0,0%
TEAM TRANSPORTES AÉREOS	-	0,0%	-	0,0%	8	0,0%
Total	182.664	100,0%	220.201	100,0%	263.811	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

Como pode ser observado nas tabelas acima, atualmente o transporte direto internacional de passageiros entre o Brasil e os países do continente africano é incipiente. Cumpre-nos ressaltar, contudo, que a possível entrada em vigor da política de liberdade tarifária, ora em análise, pode contribuir no sentido de se tornar um instrumento de estímulo ao aumento do número de rotas entre as duas regiões, seja por meio do aumento da concorrência entre as empresas, seja por meio do aumento da demanda a ser estimulado por uma eventual redução dos preços.

2.2.9 Transporte Aéreo de Passageiros entre Brasil e América Central

O transporte aéreo internacional de passageiros entre Brasil e América Central é operado preponderantemente por empresas estrangeiras, que transportaram 97,5% do tráfego em 2007, como visto na Tabela 22.

Nacionalidade da Empresa	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
Brasileira	18.558	13,9%	9.083	5,2%	5.557	2,5%
Estrangeira	115.133	86,1%	165.840	94,8%	219.756	97,5%

Total	133.691	100,0%	174.923	100,0%	225.313	100,0%
--------------	----------------	---------------	----------------	---------------	----------------	---------------

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

A Tabela 23 apresenta a distribuição do movimento de passageiros transportados entre Brasil e os países da América Central, podendo ser constatada uma concentração no Panamá em 2007, com 216 mil passageiros transportados e 95,9% de participação. Observa-se ainda a redução em 47,3% na quantidade de passageiros transportados das Antilhas Holandesas no período de 2005 a 2007 e a inexistência de transporte aéreo internacional de passageiros entre Brasil e Cuba desde 2006.

País	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
PANAMA	113.745	85,1%	162.206	92,7%	216.007	95,9%
ANTILHAS HOLANDESAS	9.447	7,1%	7.999	4,6%	4.978	2,2%
MARTINIQUE	-	0,0%	2.947	1,7%	2.615	1,2%
ANTILHAS FRANCESAS	-	0,0%	1.102	0,6%	1.134	0,5%
REPUBLICA DOMINICANA	76	0,1%	669	0,4%	579	0,3%
CUBA	10.423	7,8%	-	0,0%	-	0,0%
Total	133.691	100,0%	174.923	100,0%	225.313	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

A empresa COPA representou praticamente a totalidade do mercado de transporte aéreo internacional entre o Brasil e a América Central em 2007, com 95,9% de participação e 216 mil passageiros transportados. Além disso, esta empresa teve um crescimento de 89,9% na quantidade de passageiros transportados entre Brasil e América Central no período de 2005 a 2007.

Verifica-se que a empresa COPA opera, de forma indireta, a ligação entre o Brasil e a América do Norte via Panamá. A empresa denomina estratégia de “Hub das Américas”, a qual se baseia na localização estratégica de sua sede (Panamá), que permite conectar vôos vindos da América do Sul para destinos na América do Norte e Central. Cumpre ressaltar, apenas, que esse tráfego acessório, quando comparado com o total de passageiros transportados entre Brasil e EUA torna-se estatisticamente insignificante.

O quadro a seguir demonstra os dados do transporte internacional de passageiros entre Brasil e América Central por empresa:

Empresa	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
COPA	113.745	85,1%	162.082	92,7%	216.007	95,9%
TAM LINHAS AÉREAS S/A	9.288	6,9%	3.795	2,2%	5.008	2,2%
AIR CARAIBES S.A.	-	0,0%	3.758	2,1%	3.749	1,7%

RICO LINHAS AÉREAS S/A	381	0,3%	967	0,6%	508	0,2%
VARIG	8.813	6,6%	3.884	2,2%	-	0,0%
EMP.CONOLIDADA CUBANA	1.388	1,0%	-	0,0%	-	0,0%
BRA TRANSPORTES AÉREOS LTDA	-	0,0%	437	0,2%	-	0,0%
TAF LINHAS AÉREAS S/A	76	0,1%	-	0,0%	41	0,0%
Total	133.691	100,0%	174.923	100,0%	225.313	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

2.2.10 Transporte Aéreo de Passageiros entre Brasil e Ásia

A participação de empresas brasileiras no mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre Brasil e Ásia passou de 41,9% em 2005 para 0% em 2007, tendo em vista a paralisação das operações da VARIG, que era a única empresa brasileira a operar a rota Brasil-Japão (Vide Tabela 25).

Cabe comentar que o transporte de passageiros entre o Brasil e a Ásia muitas vezes é realizado mediante conexões em países estrangeiros. Assim funciona, por exemplo, com a Air France, que transporta passageiros entre Brasil e Ásia via França, com a American Airlines e demais empresas americanas via EUA, com a Lufthansa via Alemanha etc. Em 2007, a empresa EMIRATES iniciou suas operações de Guarulhos para Dubai nos Emirados Árabes, de onde também oferece conexões para destinos Asiáticos.

Nacionalidade da Empresa	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
Brasileira	45.190	41,9%	1.084	1,6%	-	0,0%
Estrangeira	62.574	58,1%	66.081	98,4%	62.265	100,0%
Total	107.764	100,0%	67.165	100,0%	62.265	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

O Japão representou praticamente a totalidade do mercado de transporte aéreo internacional de passageiros entre o Brasil e a Ásia no período de 2005 a 2007, e apresentou uma redução de 52,3% na quantidade de passageiros transportados neste período, conforme visto na Tabela 26.

País	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
JAPÃO	107.764	100,0%	67.050	99,8%	62.265	100,0%
TAILÂNDIA	-	0,0%	115	0,2%	-	0,0%
Total	107.764	100,0%	67.165	100,0%	62.265	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

A JAPAN AIRLINES foi a única empresa que operou de maneira direta o transporte aéreo internacional de passageiros entre o Brasil e a Ásia em 2007, com 62 mil passageiros transportados, tendo em vista a paralisação das operações da VARIG, que, em 2005, teve participação de 41,9% neste mercado, com 45 mil passageiros transportados.

A quantidade de passageiros que era transportada entre Brasil e Ásia pela VARIG em 2005 coincide com a redução deste mercado em 2006 e 2007, dado que a JAPAN AIRLINES não teve variação significativa na quantidade de passageiros transportada neste mercado (Vide tabela 27).

Empresa	2005		2006		2007	
	PAX	%	PAX	%	PAX	%
JAPAN AIRLINES	62.574	58,1%	66.081	98,4%	62.265	100,0%
VARIG	45.190	41,9%	1.084	1,6%	-	0,0%
Total	107.764	100,0%	67.165	100,0%	62.265	100,0%

Fonte: Anuário Estatístico ANAC – 2005, 2006 e 2007

Vale ressaltar a interferência do tráfego acessório nas rotas ligando Brasil e Ásia. Nesses casos, dada a maneira como os números são tratados e disponibilizados, os passageiros transportados entre Brasil e Ásia via outros países intermediários, são computados como transportados de/para o primeiro ponto no exterior, não entrando, portanto, no cômputo total do continente asiático.

2.2.11 Transporte Aéreo de Passageiros entre Brasil e Oceania

Não houve registro de transporte aéreo de passageiros entre o Brasil e a Oceania. Cabe ressaltar que a ligação entre Brasil e Oceania, assim como ocorre com a Ásia, é realizada de forma indireta, com rotas operadas basicamente via Chile, Europa e Estados Unidos.

2.3. Das principais empresas do setor

Na presente seção, será analisada uma amostra com algumas das principais empresas aéreas internacionais em seus aspectos financeiros e operacionais. O objetivo é visualizar o posicionamento das companhias brasileiras em relação às do resto do mundo. As empresas foram selecionadas representando as áreas geográficas envolvidas no estudo¹¹.

¹¹ As empresas selecionadas foram TAM, GOL (Brasil); Copa Airlines (Panamá); Aeromexico (México); American Airlines, Delta, United, Continental (EUA); Air Canada (Canadá); TAP (Portugal); Iberia (Espanha); Air France (França); Lufthansa (Alemanha); Air China (China); JAL, ANA (Japão); Qantas (Austrália) e South African Airways (África do Sul).

Ressalta-se que nesse tipo de análise é comum haver baixa disponibilidade de dados possíveis de serem comparados. Os entraves à comparabilidade dos dados variam do padrão contábil adotado até as unidades monetárias e de comprimento utilizadas.

Foi realizado um primeiro levantamento com base nos relatórios emitidos pelas áreas de Relação com Investidores das empresas buscando as informações mais atuais possíveis (exercícios 2007-2006). Todavia, em função dessas restrições, optou-se por coletar dados da Revista ATW – Air Transport World¹² – que publica anualmente o documento World Airline Report, compilando informações financeiras e operacionais de diversas empresas aéreas de todo o mundo. Essa estratégia foi assumida para preservar a qualidade de comparação das informações.

Foram selecionados alguns indicadores que são reportados a seguir em ordem decrescente. Inicialmente, serão analisados os dados financeiros mostrados nas Tabelas 28 a 33, relativos à receita operacional, lucro operacional, lucro líquido, margem operacional e margem líquida.

As empresas com maior receita operacional em 2007, dentre aquelas integrantes do grupo selecionado para o presente estudo são Air France, Lufthansa e American Airlines (AA), conforme se vê na Tabela 28:

Tabela 28 - Receita Operacional (RO) - US\$ milhares					
2005		2006		2007	
Air France	25.940.219	Air France	36.443.117	Air France	38.083.057
Lufthansa	21.768.520	Lufthansa	29.177.512	Lufthansa	32.970.588
American Airlines	20.719.008	JAL	23.179.969	American Airlines	22.935.000
JAL	18.699.645	American Airlines	22.573.819	JAL	22.461.390
United Airlines	17.376.460	United Airlines	19.331.094	United Airlines	20.143.000
Delta Airlines	16.183.789	Delta Airlines	17.524.245	Delta Airlines	19.154.000
ANA	11.634.438	ANA	14.998.150	ANA	14.983.152
Continental Airlines	11.210.931	Continental Airlines	13.129.151	Continental Airlines	14.232.000
Qantas Airways	9.587.199	Qantas Airways	11.578.638	Qantas Airways	12.852.288
Air Canada	8.152.902	Air Canada	10.375.611	Air Canada	10.863.265
Iberia	5.960.186	Iberia	8.036.380	Iberia	8.140.853
Air China	4.742.745	Air China	6.145.401	Air China	7.018.048
South African Airways	2.557.115	TAM	4.139.472	TAM	4.594.814
TAM	2.417.112	South African Airways	2.548.713	TAP	2.823.529
Aeromexico	1.729.766	TAP	2.429.887	GOL	2.792.068

¹² A Revista ATW faz algumas ressalvas relativas aos dados apresentados, quais sejam:

- Os dados financeiros são consolidados referindo-se aos Grupos e não apenas às empresas de transporte de passageiros;
- Com relação aos dados de 2006 (i) O prejuízo líquido da Delta foi calculado antes dos impostos além de excluir os itens de reorganização contábil relativos ao plano de recuperação extrajudicial da empresa; (ii) O prejuízo líquido do Grupo United Airlines também exclui os itens de reorganização;
- Com relação aos dados de 2007: (i) os dados da ANA, JAL, Air France/KLM referem-se ao ano contábil encerrado em 31/03/2008; (ii) O lucro líquido da Delta exclui os itens de reorganização contábil relativos ao plano de recuperação extrajudicial da empresa; (iii) Os resultados da American Eagle estão incluídos nos número da American Airlines; (iv) Todos os dados financeiros foram convertidos em dólares americanos com base na taxa de cambio publicada no último dia útil anterior ao fechamento do ano contábil.

TAP	1.609.221	GOL	2.149.398	South African Airways	2.752.610
GOL	1.248.518	Aeromexico	1.720.111	Aeromexico	1.632.385
Copa Airlines	608.435	Copa Airlines	851.089	Copa Airlines	1.027.264

Fonte: *World Airline Report - Revista Air Transport World – ATW*

De imediato, o que se observa é a diferença de tamanho entre as empresas. A análise da receita operacional representa apenas um dos aspectos dessa dimensão, que, por sinal, pouco se modificou entre 2005 e 2007. Verifica-se que a maioria das empresas analisadas apresentou significativos aumentos das receitas operacionais no período analisado. A Tabela 29 relaciona o percentual de aumento da receita operacional entre os anos de 2005 e 2007:

Tabela 29 - Aumento % de RO - 2005/2007	
Empresa	%
GOL	123,6%
TAM	90,1%
TAP	75,5%
Copa Airlines	68,8%
Lufthansa	51,5%
Air China	48,0%
Air France	46,8%
Iberia	36,6%
Qantas Airways	34,1%
Air Canada	33,2%
ANA	28,8%
Continental Airlines	26,9%
JAL	20,1%
Delta Airlines	18,4%
United Airlines	15,9%
American Airlines	10,7%
South African Airways	7,6%
Aeromexico	-5,6%

Fonte: *World Airline Report - Revista Air Transport World – ATW*

Destaca-se o crescimento das empresas brasileiras TAM e GOL no período analisado, respectivamente 90,1% e 123,6%. Esses números refletem a expansão das atividades das duas empresas tanto no mercado doméstico como no mercado internacional bem acima da média verificada nas demais empresas.

Apesar das receitas operacionais das empresas brasileiras, em valores absolutos, serem consideravelmente inferiores à das maiores empresas do setor, nota-se uma redução de tais magnitudes ao analisarmos as informações que refletem melhor a rentabilidade e a eficiência operacional dessas empresas.

Sob este aspecto, as Tabelas 30-31 trazem dados de lucro operacional e lucro líquido. A capacidade de geração de receita das grandes empresas é bastante superior à capacidade de geração das brasileiras. No entanto, essa diferença é reduzida drasticamente quando observamos os números de lucro operacional e lucro líquido, notadamente os de 2005 e 2006. Esse fato certamente terá reflexos nos dados de margem operacional e líquida que serão analisados um pouco mais adiante.

Tabela 30 - Lucro Operacional (LO) - US\$ milhares					
2005		2006		2007	
Lufthansa	1.288.000	Lufthansa	1.242.647	Air France	2.218.538
Air France	1.130.200	Air France	1.181.115	Lufthansa	2.026.471
Qantas Airways	774.000	American Airlines	1.060.000	Delta Airlines	1.096.000
ANA	755.179	ANA	928.399	United Airlines	1.037.000
Air China	455.053	Qantas Airways	592.034	American Airlines	965.000
GOL	266.375	TAM	561.781	Qantas Airways	933.136
TAM	262.600	Continental Airlines	468.000	JAL	906.475
Air Canada	163.805	United Airlines	447.000	ANA	848.943
Iberia	140.500	GOL	396.595	Continental Airlines	687.000
Copa Airlines	109.200	Air China	347.279	Air China	523.653
South African Airways	79.400	JAL	230.785	Air Canada	441.837
Aeromexico	13.080	Iberia	192.582	Iberia	318.082
TAP	(11.300)	Copa Airlines	166.121	Copa Airlines	189.493
Continental Airlines	(39.000)	Air Canada	116.327	TAM	147.689
American Airlines	(89.000)	Delta Airlines	58.000	TAP	116.618
United Airlines	(219.000)	South African Airways	56.868	GOL	(12.987)
JAL	(228.200)	TAP	44.559	South African Airways	(100.275)
Delta Airlines	(2.001.000)	Aeromexico	(74.677)	Aeromexico	-

Fonte: World Airline Report - Revista Air Transport World – ATW

Tabela 31 - Lucro Líquido (LL) - US\$ milhares					
2005		2006		2007	
Air France	1.102.430	Air France	1.406.916	Lufthansa	2.433.824
Lufthansa	545.800	Lufthansa	1.180.882	Air France	1.957.998
Qantas Airways	526.200	Qantas Airways	406.780	ANA	645.952
Iberia	477.100	Air China	367.788	Qantas Airways	609.831
Air China	305.991	TAM	344.870	Air China	578.343
ANA	227.064	Continental Airlines	343.000	American Airlines	504.000
GOL	220.148	ANA	328.882	Iberia	481.776
TAM	183.000	GOL	321.783	Continental Airlines	459.000
Copa Airlines	83.000	American Airlines	231.000	Air Canada	437.755
Aeromexico	21.521	Copa Airlines	133.839	Delta Airlines	418.000
TAP	-11.700	Iberia	88.190	United Airlines	403.000
Air Canada	-17.152	South African Airways	41.346	JAL	170.403
Continental Airlines	-68.000	TAP	10.735	Copa Airlines	160.411
South African Airways	-95.600	Aeromexico	-49.538	TAM	72.604

JAL	-401.760	United Airlines	-58.000	GOL	57.960
American Airlines	-857.000	Air Canada	-75.510	TAP	48.235
Delta Airlines	-3.800.000	JAL	-163.817	South African Airways	-118.269
United Airlines	-21.176.000	Delta Airlines	-452.000	Aeromexico	-

Fonte: *World Airline Report - Revista Air Transport World – ATW*

Nesse momento cabe uma ressalva com relação aos dados de lucratividade das empresas aéreas brasileiras no ano de 2007. Como pode ser observado nas tabelas acima, os dados relativos ao lucro da TAM e da GOL em 2007 refletem os resultados de fatores extraordinários vivenciados pelas duas empresas no decorrer daquele ano.

Em uma situação normal de mercado, não é de se esperar que empresas que vinham apresentando lucros líquidos em patamares acima dos US\$ 300 milhões, de um ano para o outro passem a apresentar lucros em torno de US\$ 60 e 70 milhões. De fato, tal redução reflete uma série de fatores que afetaram as empresas brasileiras em 2007 sejam motivados pela crise do setor, sejam motivados por questões pontuais de estratégia de atuação das mesmas.

O Relatório Anual 2007 da TAM demonstra que naquele ano a receita líquida operacional cresceu 11% com relação a 2006, enquanto que o total dos custos dos serviços prestados subiu 24,3%. A empresa teve um aumento de 19,1% nos gastos absolutos com combustíveis, 11,4% nas despesas com comercialização e marketing, 22,5% nos gastos com arrendamentos de aeronaves, 48,9% nos gastos com pessoal, 20,3% nos gastos com manutenção e revisões e 33,7% nos gastos com tarifas aeroportuárias e de navegação aérea.

Todavia, ao analisarmos os mesmos números agora ponderados pelo ASK, percebe-se que o consumo de combustível em centavos por ASK reduziu 11% de um ano para o outro. As despesas de comercialização e marketing caíram 16,8%, os gastos com arrendamento de aeronaves reduziram-se em 8,4%, manutenção e revisões em 10,1% e tarifas aeroportuárias e de navegação aérea em 0,1%.

Esses números demonstram claramente os investimentos da empresa na expansão de suas atividades e na abertura de novos mercados, notadamente as rotas de longo curso para Europa e Estados Unidos. Tal estratégia teve seu início a partir da crise financeira da empresa Varig agravada em meados de 2006, quando a empresa deixou de operar diversas rotas internacionais de longo curso abrindo espaço para que a TAM pudesse investir mais intensamente nesses mercados buscando atender a demanda reprimida pela falta de oferta das empresas brasileiras.

Mediante tal cenário, a TAM, aparentemente, vislumbrou a oportunidade de expansão de suas rotas internacionais e passou a investir fortemente na abertura de rotas até então não atendidas pela empresa. É natural que os investimentos realizados nessa expansão das atividades tardem um pouco para amadurecer e começar efetivamente a gerar retorno financeiro para a empresa. É exatamente isso o que demonstra o aumento dos custos superior ao aumento das receitas da TAM em 2007.

Outro fator importante a ser analisado refere-se aos efeitos da crise aérea vivenciada no decorrer do ano passado, o que inicialmente gerou uma tendência de retração da demanda motivada pela aversão do consumidor ao modal aéreo, sendo prontamente amenizada pela redução dos preços das tarifas por parte das companhias aéreas.

No final desse processo, a demanda doméstica da TAM (medida em RPK) aumentou 12,5%, mas o yield regular doméstico caiu 19,4%, atingindo 23,42 centavos de real em 2007, comparado com 29,05 centavos de real em 2006. O resultado dessa equação foi que a receita bruta doméstica de passageiros da TAM reduziu-se em 6,4% de 2006 para 2007.

Os números do primeiro trimestre de 2008 já demonstram uma reversão deste quadro. A demanda doméstica regular da TAM aumentou 17%, comparando o primeiro trimestre de 2008 com o mesmo período do ano anterior enquanto que a demanda internacional regular subiu 62,2%. A receita líquida operacional cresceu cerca de 23%.

No que se refere aos números de lucratividades da empresa GOL verifica-se uma bruta redução ocorrida no ano de 2007. A empresa, que chegou a registrar lucro operacional próximo aos US\$ 400 milhões em 2006, apresentou resultado operacional negativo em 2007, com cerca de US\$ 13 milhões de prejuízo operacional.

A justificativa aparente para essa diferença verificada entre os dois anos encontra-se na operação de aquisição da empresa VRG Linhas Aéreas S.A. ocorrida em 09 de abril de 2007. Nesse sentido, os dados financeiros relativos ao ano de 2007 já contemplam as operações da VRG, operadora da marca VARIG, enquanto que os números de 2006 se referiam apenas à GTA, operadora da marca GOL.

A empresa investiu R\$ 558 milhões na aquisição da VRG e optou por publicar seu balanço anual de 2007 apresentando os dados agregados das duas concessionárias. Dessa forma, os números da VRG acabaram “contaminando” os resultados do grupo como um todo, deixando a falsa impressão de que a empresa tivera deixado de ser lucrativa de um ano para o outro.

A VRG, empresa que arrematou a unidade produtiva da antiga Varig em leilão judicial, vem apresentando resultados financeiros negativos, o que pode ser atribuído ao processo de restabelecimento da empresa no mercado. A VRG herdou um modelo de negócio bem diferente do modelo de baixo custo da GOL e, portanto, entende-se que maturação dos investimentos realizados pelo Grupo GOL na VRG demandará um pouco mais de tempo até que comecem a dar resultados positivos. É natural que a VRG encare um período de prejuízos até que a mesma consiga se restabelecer no mercado. O conselho de administração do Grupo Gol anunciou que tem a expectativa de que a VRG volte a ser lucrativa a partir do 3º trimestre deste ano.

Para evitar que tais distorções comprometam novamente a análise da saúde financeira das duas empresas, os dados econômicos, financeiros e operacionais do Grupo GOL relativos ao primeiro trimestre de 2008 já foram publicados de maneira separada (GTA e VRG) onde se pode observar que

o Grupo, excetuando-se a VRG, voltou a apresentar resultados positivos nos mesmos patamares daqueles verificados em 2005 e 2006.

No consolidado do Grupo, excetuando-se a VRG, o lucro líquido em USGAAP¹³ relativo ao primeiro trimestre de 2008 foi de R\$ 200,1 milhões, 71,6% maior do que os R\$ 116,6 milhões apurados no mesmo período do ano anterior. A margem operacional do primeiro trimestre cresceu 3,1 p.p. passando de 12% em 2006 para 15,1% em 2007.

Por outro lado a VRG apresentou no mesmo período prejuízo líquido em USGAAP de R\$ 203,7 milhões, obtendo uma margem operacional negativa de 81,6%. Essa diferença entre as duas empresas foi o principal motivo que justificou os números ruins do conglomerado em 2007.

As Tabelas 32-33 apresentam os dados comparativos de margem operacional e margem líquida, respectivamente. Destaca-se a o posicionamento das empresas brasileiras nos anos de 2005 e 2006. Nesses anos, TAM e GOL estavam entre as líderes do ranking em ambos os períodos. Os números de 2007 refletem os fatores já comentados anteriormente.

Tabela 32 - Margem Operacional - % (LO/RO)					
2005		2006		2007	
GOL	21,34%	Copa Airlines	19,52%	Copa Airlines	18,45%
Copa Airlines	17,95%	GOL	18,45%	Air China	7,46%
TAM	10,86%	TAM	13,57%	Qantas Airways	7,26%
Air China	9,59%	ANA	6,19%	Lufthansa	6,15%
Qantas Airways	8,07%	Air China	5,65%	Air France	5,83%
ANA	6,49%	Qantas Airways	5,11%	Delta Airlines	5,72%
Lufthansa	5,92%	American Airlines	4,70%	ANA	5,67%
Air France	4,36%	Lufthansa	4,26%	United Airlines	5,15%
South African Airways	3,11%	Continental Airlines	3,56%	Continental Airlines	4,83%
Iberia	2,36%	Air France	3,24%	American Airlines	4,21%
Air Canada	2,01%	Iberia	2,40%	TAP	4,13%
Aeromexico	0,76%	United Airlines	2,31%	Air Canada	4,07%
Continental Airlines	-0,35%	South African Airways	2,23%	JAL	4,04%
American Airlines	-0,43%	TAP	1,83%	Iberia	3,91%
TAP	-0,70%	Air Canada	1,12%	TAM	3,21%
JAL	-1,22%	JAL	1,00%	GOL	-0,47%
United Airlines	-1,26%	Delta Airlines	0,33%	South African Airways	-3,64%
Delta Airlines	-12,36%	Aeromexico	-4,34%	Aeromexico	-

Fonte: World Airline Report - Revista Air Transport World – ATW

Tabela 33 - Margem Líquida - % (LL/RO)		
2005	2006	2007

¹³ Generally Accepted Accounting Principles (GAAP) são regras e princípios contábeis utilizados na preparação, apresentação e documentação de relatórios financeiros para uma ampla série de entidades, tais como, empresas de capital aberto e fechado, organizações sem fins lucrativos, governos etc. USGAAP refere-se às regras utilizadas no Estados Unidos da América.

GOL	17,6%	Copa Airlines	15,7%	Copa Airlines	15,6%
Copa Airlines	13,6%	GOL	15,0%	Air China	8,2%
Iberia	8,0%	TAM	8,3%	Lufthansa	7,4%
TAM	7,6%	Air China	6,0%	Iberia	5,9%
Air China	6,5%	Lufthansa	4,0%	Air France	5,1%
Qantas Airways	5,5%	Air France	3,9%	Qantas Airways	4,7%
Air France	4,2%	Qantas Airways	3,5%	ANA	4,3%
Lufthansa	2,5%	Continental Airlines	2,6%	Air Canada ⁺	4,0%
ANA	2,0%	ANA	2,2%	Continental Airlines	3,2%
Aeromexico	1,2%	South African Airways	1,6%	American Airlines	2,2%
Air Canada ⁺	-0,2%	Iberia	1,1%	Delta Airlines	2,2%
Continental Airlines	-0,6%	American Airlines	1,0%	GOL	2,1%
TAP	-0,7%	TAP	0,4%	United Airlines	2,0%
JAL	-2,1%	United Airlines	-0,3%	TAP	1,7%
South African Airways	-3,7%	JAL	-0,7%	TAM	1,6%
American Airlines	-4,1%	Air Canada ⁺	-0,7%	JAL	0,8%
Delta Airlines	-23,5%	Delta Airlines	-2,6%	South African Airways	-4,3%
United Airlines	-121,9%	Aeromexico	-2,9%	Aeromexico	-

Fonte: World Airline Report - Revista Air Transport World – ATW

É importante entender a informação fornecida pelos dados de margem. Esse indicador funciona como uma normalização dos dados, ou seja, ao dividir lucro por receita estamos controlando o fator tamanho e melhorando a comparabilidade das informações. Dessa forma, assumindo tudo o mais constante, a margem operacional não é só um indicador financeiro, mas também um bom indicador de eficiência das operações.

Observando as maiores empresas da amostra (AA, Air France e Lufthansa), percebe-se que seus dados de margem operacional ficam entre 4% e 6% e de margem líquida entre 2% e 7%, à exceção de 2005, quando a AA teve margens negativas. Em 2005 e 2006, TAM e GOL flutuaram no intervalo de 10% a 21,3% (margem operacional) e 7% a 17,6% (margem líquida). Essa constatação sugere uma boa eficiência operacional das empresas brasileiras, comparada inclusive com os melhores índices do mundo.

Passamos agora a analisar as informações estritamente operacionais. Para tanto, as Tabelas 34-36 apresentam os dados de Frota e RPK. As companhias americanas lideram o ranking em tamanho de frota. Essas informações novamente refletem apenas o porte das empresas, mas pouco tem a ver com a eficiência das mesmas. Nota-se clara predominância das companhias norte-americanas e européias.

Dados de 2007 mostram expansão da frota das empresas brasileiras onde a TAM aparece com 108 aeronaves, registrando um crescimento de 5,9% com relação ao ano anterior, e a GOL com 79 e crescimento de 14,5% com relação a 2006.

Tabela 34 - Frota Total

2005		2006		2007	
American Airlines	739	American Airlines	728	American Airlines	694
Delta Airlines	526	Delta Airlines	449	Delta Airlines	458
United Airlines	415	United Airlines	406	United Airlines	406
Continental Airlines	366	Continental Airlines	374	Continental Airlines	375
Air France	365	Air France	265	Air France	263
Lufthansa	236	Lufthansa	244	Lufthansa	253
Air Canada	218	Air Canada	208	Air Canada	217
JAL	203	JAL	199	Air China	210
Iberia	165	Air China	194	JAL	201
ANA	139	Iberia	157	Iberia	145
Qantas Airways	129	ANA	142	ANA	143
TAM	81	Qantas Airways	129	Qantas Airways	129
Aeromexico	79	TAM	102	TAM	108
Air China	66	Aeromexico	79	GOL	79
South African Airways	62	GOL	69	Aeromexico	72
GOL	47	South African Airways	58	South African Airways	60
TAP	45	TAP	48	TAP	52
Copa Airlines	24	Copa Airlines	30	Copa Airlines	35

Fonte: World Airline Report - Revista Air Transport World – ATW

Empresa	%
Copa Airlines	16,7%
GOL	14,5%
TAP	8,3%
Air China	8,2%
TAM	5,9%
Air Canada	4,3%
Lufthansa	3,7%
South African Airways	3,4%
Delta Airlines	2,0%
JAL	1,0%
ANA	0,7%
Continental Airlines	0,3%
United Airlines	0,0%
Qantas Airways	0,0%
Air France	-0,8%
American Airlines	-4,7%
Iberia	-7,6%
Aeromexico	-8,9%

Fonte: World Airline Report - Revista ATW

A Tabela 36 traz os dados de RPK e é possível verificar que não há alterações significativas em relação à Tabela 34. As empresas brasileiras ocupam posições semelhantes.

Tabela 36 - RPK - milhões					
2005		2006		2007	
American Airlines	222.700	American Airlines	224.439	American Airlines	222.868
Air France	185.778	Air France	199.449	Air France	207.227
United Airlines	183.947	United Airlines	189.172	United Airlines	188.983
Delta Airlines	167.071	Delta Airlines	159.206	Delta Airlines	166.529
Continental Airlines	114.739	Continental Airlines	127.374	Continental Airlines	135.653
Lufthansa	108.167	Lufthansa	110.371	Lufthansa	117.656
JAL	101.465	JAL	95.814	JAL	92.173
Qantas Airways	77.973	Qantas Airways	83.613	Qantas Airways	84.366
Air Canada	71.091	Air Canada	78.860	Air Canada	81.462
ANA	58.249	ANA	60.733	Air China	66.986
Air China	52.408	Air China	60.293	ANA	61.219
Iberia	49.059	Iberia	52.497	Iberia	54.229
South African Airways	24.287	TAM	26.295	TAM	33.500
TAM	19.796	South African Airways	25.512	South African Airways	24.849
Aeromexico	15.111	TAP	16.644	GOL	22.670
TAP	14.397	Aeromexico	15.253	TAP	19.224
GOL	9.711	GOL	14.817	Aeromexico	15.650
Copa Airlines	5.206	Copa Airlines	6.560	Copa Airlines	7.944

Fonte: *World Airline Report* - Revista *Air Transport World* – ATW

Adicionalmente, apresenta-se a Tabela 37 com dados de CASK¹⁴. O objetivo é observar a distribuição das empresas em relação a esse indicador, que é um dos mais utilizados no setor aéreo. Como ele não é publicado no *World Airline Report*, foram utilizadas informações dos relatórios das companhias (anuais e trimestrais). Como consequência, o grupo de países está restrito àqueles que adotam o padrão contábil GAAP, para garantir a comparabilidade dos dados.

Tabela 37 - CASK - US\$ centavos			
Empresa	2007	Empresa	2006
Copa Airlines	6,59	Copa Airlines	6,20
Continental Airlines	6,73	Continental Airlines	6,56
American Airlines	7,07	American Airlines	6,77
United Airlines	7,08	United Airlines	6,98
Delta Airlines	7,21	GOL	7,15
GOL	8,16	Delta Airlines	7,18
TAM	9,38	TAM	8,32
Air Canada	10,04	Air Canada	11,95

Fonte: Relatórios das empresas

¹⁴ CASK é a sigla em inglês para *Cost of Available Seat-Kilometer* ou Custo do assento-quilômetro ofertado.

É interessante observar que todas as empresas – exceto a Air Canada¹⁵ – apresentaram elevação no CASK de 2006 para 2007. Provavelmente isso está refletindo a pressão nos custos em função das persistentes elevações do preço do petróleo. Isso provoca aumento nos preços dos combustíveis de aviação, principal item de custo das empresas aéreas atualmente.

Além dos fatores exógenos, que afetaram todas as empresas de maneira equivalente, os dados das empresas brasileiras refletem mais uma vez aqueles fatores endógenos levantados no início da presente análise, fazendo com que a TAM e a GOL apresentassem aumentos substanciais de seus custos em 2007. Com a maturação dos investimentos realizados pelas duas empresas no ano passado, espera-se que os dados de custo de 2008 sejam menos afetados por esses fatores endógenos, restando apenas os fatores exógenos, principalmente aqueles relativos ao aumento de preços do petróleo.

Outro ponto a ser ressaltado refere-se ao tipo de operação de cada uma das empresas analisadas. O CASK é calculado por meio da divisão dos custos operacionais pelo ASK (assento-kilômetro oferecido). Portanto, quanto mais longa a operação média da empresa, menor será esse indicador. A comparação pode ficar um pouco prejudicada porque as empresas brasileiras apresentam operações predominantemente domésticas enquanto que algumas empresas analisadas concentram suas operações em rotas de longo curso.

De forma geral, os dados operacionais deixam claras as diferenças de porte entre as empresas, notadamente no caso das norte-americanas e europeias. A distribuição de empresas com porte muito grande é concentrada nesses continentes (há maior homogeneidade nos demais). Por outro lado, há de se considerar que o mercado por elas atendido também é muito mais amplo (vide RPK).

Baseado apenas nessas informações, não há por que supor que haveria um redirecionamento massivo de frota para operações no Brasil como reação à liberdade tarifária. Sobretudo, quando se considera que a capacidade de oferta das empresas é limitada pelos acordos bilaterais e distribuída de maneira recíproca.

Os dados financeiros, por sua vez, sugerem que as empresas brasileiras, via de regra, estão em um patamar superior de rentabilidade e eficiência operacional. As margens (operacional e líquida) obtidas em 2006 e 2005 foram bastante superiores às margens das grandes empresas, mesmo considerando as mais eficientes. Essa informação é relevante no que diz respeito à capacidade de competição das empresas brasileiras.

Não é possível chegar a conclusões definitivas acerca dos efeitos da liberação das tarifas internacionais por meio da presente análise. No entanto, ela é suficiente para visualizar como estão inseridas as empresas brasileiras no cenário internacional. Percebe-se que, à luz dos dados

¹⁵ É preciso cautela na interpretação das informações da Air Canada. Os dados de custo se encontram no padrão *Canadian-GAAP*, enquanto as demais empresas publicam no padrão *US-GAAP*.

analisados, as companhias nacionais não se encontram em condições inferiores de competição, o que é comumente veiculado como argumento contrário a qualquer medida de caráter liberalizante.

Tampouco parece razoável supor que a liberação das tarifas poderia provocar práticas generalizadas de concorrência predatória. Primeiro, porque as empresas aéreas internacionais atuam em um ambiente de rede e sofrem concorrência em seus principais mercados. Assim, não parece racional, do ponto de vista econômico, adotar preços predatórios em rotas que representam pequena participação em seus resultados. Segundo, mesmo que uma empresa considere razoável o fazer, ressalta-se que esse tipo de conduta fere a ordem econômica e deve ser reprimido pelos órgãos de defesa da concorrência brasileiros.

O presente estudo nos permite vislumbrar que a liberdade tarifária caminha no sentido de remover um mecanismo que já teve suas justificativas, mas que hoje é fonte de distorções, especialmente se considerado pela ótica do passageiro que parte do Brasil, que geralmente paga mais caro do que o passageiro que parte do exterior além de não ter acesso às tarifas promocionais típicas dos períodos de baixa demanda. A política de liberdade tarifária atuaria no sentido de aprimorar o ambiente regulatório proporcionando igualdade nas condições de concorrência e estimulando a competição e o repasse, ainda que parcial, dos ganhos de eficiência alcançados pelas empresas. Tal cenário certamente traria maiores benefícios para todos os entes do mercado.

2.4. Diferenças tarifárias – Origem Brasil x Destino Brasil

Com o objetivo de obter uma melhor compreensão da atuação do mercado estabelecida com a regulamentação vigente, realizou-se um levantamento por meio do ATPCO (Airline Tariff Publishing Company), tomando por base o mês de abril (baixa demanda), desde 2003 até 2008, das tarifas praticadas pelas empresas que operam serviços diretos para os diversos mercados, com origem ou destino no Brasil, excetuando a América do Sul.

Vale lembrar que o ATPCO é um sistema de registro, pelas companhias aéreas, das tarifas a serem distribuídas para os sistemas de reserva (GDS), tais como: AMADEUS, SABRE, GALILEO, entre outros. Nesse sistema de registro, muitas vezes não se encontram disponíveis tarifas que estão nos GDS. É comum serem comercializadas tarifas, através dos GDS, com níveis bastante inferiores aos registrados no ATPCO. Para efeito da presente análise, considera-se as menores tarifas encontradas no ATPCO como uma razoável aproximação do que vem sendo praticado como preço mínimo no mercado internacional.

Uma vez que os vôos com origem nos demais países e destino no Brasil já são precificados com liberdade tarifária e as tarifas dos vôos originados no Brasil respeitam os limites estabelecidos por bandas, depreende-se que os menores preços pagos pelos brasileiros para ir aos diversos destinos, via de regra, são superiores quando comparados com os valores pagos pelos passageiros

que partem do exterior para vir ao Brasil. A Tabela 34 lista alguns exemplos encontrados para o mês de abril de 2008 - a tabela completa encontra-se no anexo 2 do presente relatório.

EMPRESA	Origem/ Destino		Menor Preço Autorizado no Brasil	Menor Preço ATPCO Origem Brasil	Menor Preço ATPCO Origem Exterior	Dif %
UNITED	SÃO PAULO	CHICAGO	USD 865,00	USD 2.017,00	USD 626,00	-69,0%
CONTINENTAL	SÃO PAULO	HOUSTON	USD 824,00	USD 1.940,00	USD 780,00	-59,8%
UNITED	SÃO PAULO	WASHINGTON	USD 786,00	USD 1.620,00	USD 655,00	-59,6%
DELTA	SÃO PAULO	ATLANTA	USD 769,00	USD 2.277,00	USD 966,00	-57,6%
IBERIA	SÃO PAULO	MADRI	USD 863,00	USD 1.139,00	USD 533,00	-53,2%
SAA	SÃO PAULO	JOHANESBURGO ¹⁶	USD 1.281,00	USD 1.171,00	USD 599,00	-48,8%
AMERICAN AIRLINES	SÃO PAULO	DALLAS	USD 844,00	USD 1.741,00	USD 913,00	-47,6%
AMERICAN AIRLINES	SÃO PAULO	ORLANDO	USD 741,00	USD 1.077,00	USD 588,00	-45,4%
DELTA	SÃO PAULO	NOVA IORQUE	USD 786,00	USD 1.102,00	USD 648,00	-41,2%
UNITED	SÃO PAULO	LOS ANGELES	USD 898,00	USD 1.231,00	USD 810,00	-34,2%
SAA	SÃO PAULO	LUANDA ¹⁷	USD 1.980,00	USD 1.467,00	USD 1.150,00	-21,6%
AIR CANADA	SÃO PAULO	TORONTO	USD 898,00	USD 1.026,00	USD 809,00	-21,2%
TAP	SÃO PAULO	LISBOA	USD 863,00	USD 908,00	USD 716,00	-21,1%
AMERICAN AIRLINES	SÃO PAULO	MIAMI	USD 708,00	USD 2.445,00	USD 2.026,00	-17,1%
LUFTHANSA	SÃO PAULO	MUNIQUE	USD 869,00	USD 919,00	USD 784,00	-14,7%
COPA	SÃO PAULO	PANAMÁ	USD 886,00	USD 906,00	USD 773,00	-14,7%
LUFTHANSA	SÃO PAULO	FRANKFURT	USD 869,00	USD 919,00	USD 796,00	-13,4%
AIR FRANCE	SÃO PAULO	PARIS	USD 869,00	USD 919,00	USD 883,00	-3,9%
AEROMÉXICO	SÃO PAULO	CID. MÉXICO	USD 875,00	USD 1.043,00	USD 1.056,00	1,2%
AIR CHINA	SÃO PAULO	PEQUIM	USD 1.663,00	USD 1.830,00	USD 2.231,00	21,9%
QANTAS	SÃO PAULO	SYDNEY	USD 1.212,00	USD 1.806,00	USD 2.272,00	25,8%
QANTAS	SÃO PAULO	AUCKLAND	USD 1.081,00	USD 1.865,00	USD 2.435,00	30,6%
JAL	SÃO PAULO	TÓKIO	USD 2.046,00	USD 2.046,00	USD 2.693,00	31,6%
JAL	SÃO PAULO	NAGÓIA	USD 2.046,00	USD 2.017,00	USD 2.693,00	33,5%

Fonte: Airline Tariff Publishing Company - ATPCO

Tomando como exemplo a UNITED, no trecho entre São Paulo e Chicago, verifica-se que a viagem originada no Brasil tinha como menor preço disponível o valor de USD 2.017,00 enquanto que a mesma viagem originada no exterior apresentava preço de USD 626,00. Cabe ressaltar que o menor valor ora aceito para viagem a partir de São Paulo para Chicago é de USD 865,00, ou seja, ainda que a empresa estivesse operando com a menor tarifa autorizada no Brasil a tarifa com origem no exterior continuaria sendo menor.

^{6 e 7} A NOSAI TP-033 dispõe que nenhum desconto será aplicado para as rotas com destino aos países da África. Dessa forma, prevalece o valor da tarifa de referência. Nos casos de tarifas inferiores a este limite as empresas que operam essas rotas submetem suas tarifas para aprovação da ANAC, a qual avalia caso a caso concedendo ou não a autorização.

Outra informação que se obtém da Tabela 37 se refere ao fato de que, de maneira geral, as empresas não vêm operando valores próximos ao mínimo permitido para vôos com origem no Brasil. De um lado, isso pode ser justificado por pressões de demanda e em alguns casos por escassez de oferta ou, ainda, ambos. Por outro lado, a presença do mecanismo da banda tarifária atua como um fator de desestímulo à concorrência, fazendo com que o mercado se acomode em níveis de preços confortáveis para as empresas. Já que o preço não pode baixar de determinado patamar, o diferencial competitivo das empresas se desloca para outros fatores como disponibilidade de horários, programas de fidelização de clientes, ações de marketing, qualidade do atendimento etc.

Ao se analisar os preços praticados nas rotas contrárias, com origem no exterior, verifica-se que estes são geralmente menores do que aqueles praticados nos vôos com origem Brasil. Todavia, nota-se que os mesmos se mantêm em patamares razoáveis.

Este dado mais uma vez corrobora com a idéia de que o mercado aéreo internacional mostra sinais de amadurecimento. A maioria das empresas possui capital aberto e detém ações listadas nas mais conceituadas bolsas de valores do mundo. Isso implica que as mesmas sigam regras rígidas de governança corporativa, chegando a altos níveis de controle e de gestão.

Outro fator importante a se verificar é que as tarifas para os vôos que partem da China e do Japão com destino ao Brasil apresentaram preços superiores àquelas que partem do Brasil para esses países. Tal fato se justifica pela estrutura de controle de preços mínimos vigentes naqueles países. Mais uma vez fica clara a idéia de que onde é vigente o sistema de liberdade tarifária pode-se verificar uma tendência de redução dos preços praticados.

2.5. Conclusões sobre a indústria

A análise dos indicadores econômicos, financeiros e operacionais das companhias apresentados neste trabalho demonstra que as empresas brasileiras são eficientes, quando comparadas às estrangeiras, e apresentam condições de competir com suas concorrentes internacionais em um ambiente de liberdade tarifária.

O processo de profissionalização da gestão empresarial das empresas nacionais culminou por posicioná-las entre as mais competitivas e eficientes do mercado internacional, ainda que esses resultados tenham sofrido com os choques exógenos do ano de 2007.

Paralelamente, identificou-se que o passageiro com origem no Brasil tem sido prejudicado na concorrência tarifária, uma vez que os preços aqui praticados são, em regra, superiores àqueles com origem no exterior. Considerando-se que há rotas nas quais apenas atuam empresas estrangeiras, tal política gera efeitos ainda mais distorcidos, uma vez que busca garantir a rentabilidade para essas empresas em detrimento do bem-estar do passageiro brasileiro.

3. Discussão com as Empresas Aéreas

Durante a elaboração do presente estudo, foram realizadas rodadas de discussões com as empresas aéreas que operam no mercado de vôos internacionais partindo do Brasil, a fim de se colher opiniões e argumentos acerca da política tarifária vigente, bem como da alteração dessa política.

Foram promovidas quatro reuniões (divididas em função da área geográfica para onde as empresas operam seus vôos) com empresas brasileiras e estrangeiras. Em todas as reuniões informou-se que estava em estudo uma proposta de revisão da atual política tarifária para o mercado internacional, vislumbrando a possibilidade de implantação do regime de liberdade tarifária no Brasil e que, para tanto, a Agência estava colhendo opiniões das empresas sobre o tema.

De forma geral, a reação dos representantes das empresas foi de que essa medida já era esperada, uma vez que se trata de uma tendência mundial e quase a totalidade dos demais países para onde operam já estão sob esse regime e que, portanto, as empresas já estavam, de certa forma, acostumadas a competir neste ambiente. Todavia, foi levantada a questão da possível redução de receita das operações com origem no Brasil.

Alguns representantes comentaram ainda que a filial brasileira de suas empresas é considerada uma das mais rentáveis de todo o mundo, fato esse motivado basicamente pela presença de um mecanismo legal que garante a prática de preços mínimos a todos os competidores do mercado. Esse mecanismo, geralmente, não existe para venda de bilhetes aéreos com origem no exterior onde vigora, via de regra, o sistema de liberdade tarifária.

Além disso, discutiram-se amplamente as responsabilidades de cada órgão de governo com relação à apuração e punição de condutas nocivas à ordem econômica, principalmente no sentido de se esclarecer às empresas as atribuições do Órgão Regulador brasileiro, após a publicação da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que criou a ANAC.

4. Conclusões

De acordo com os dados apresentados na presente Exposição de Motivos, a ANAC identificou não haver restrições à implementação da liberalização da política tarifária, tal como prevista no marco legal. Tal medida aprimorará os mecanismos de competição entre os atuais participantes do mercado, incentivará a busca por ganhos de produtividade, criará um ambiente regulatório mais favorável à livre iniciativa e, por consequência, a realização de investimentos no setor.

Conforme discutido ao longo do texto, são notórios os efeitos positivos gerados nos mercados onde se estimula a concorrência. Primeiro porque a concorrência faz com que as empresas busquem constantemente ganhos de produtividade e repassem esses ganhos para o consumidor através de reduções de preço. Essas reduções de preços, por sua vez, aumentam o bem-estar do consumidor e estimulam a demanda, que acelera o crescimento do setor.

Devem-se destacar ainda as externalidades positivas sobre a economia como um todo, em especial no setor de turismo, dado o efeito multiplicador do setor de transporte aéreo sobre a renda e o emprego.

A flexibilização das bandas tarifárias aqui proposta, uma vez aprovada pela Diretoria Colegiada desta Agência, deverá ser capaz de gerar tais incentivos ao mercado da aviação civil, refletindo o seu amadurecimento econômico. Essa iniciativa, de caráter pró-concorrência, acaba por gerar uma atmosfera positiva entre os diversos *players*, dando sinais de que o Brasil acredita na capacidade técnico-operacional de suas empresas além de ressaltar aos olhos dos observadores internacionais os altos níveis de governança corporativa verificados em nosso mercado.

5. Proposta

Vide Minuta de Resolução em anexo.