

# Desregulamentação do Setor Aéreo no Brasil

MINISTÉRIO DA  
**ECONOMIA**



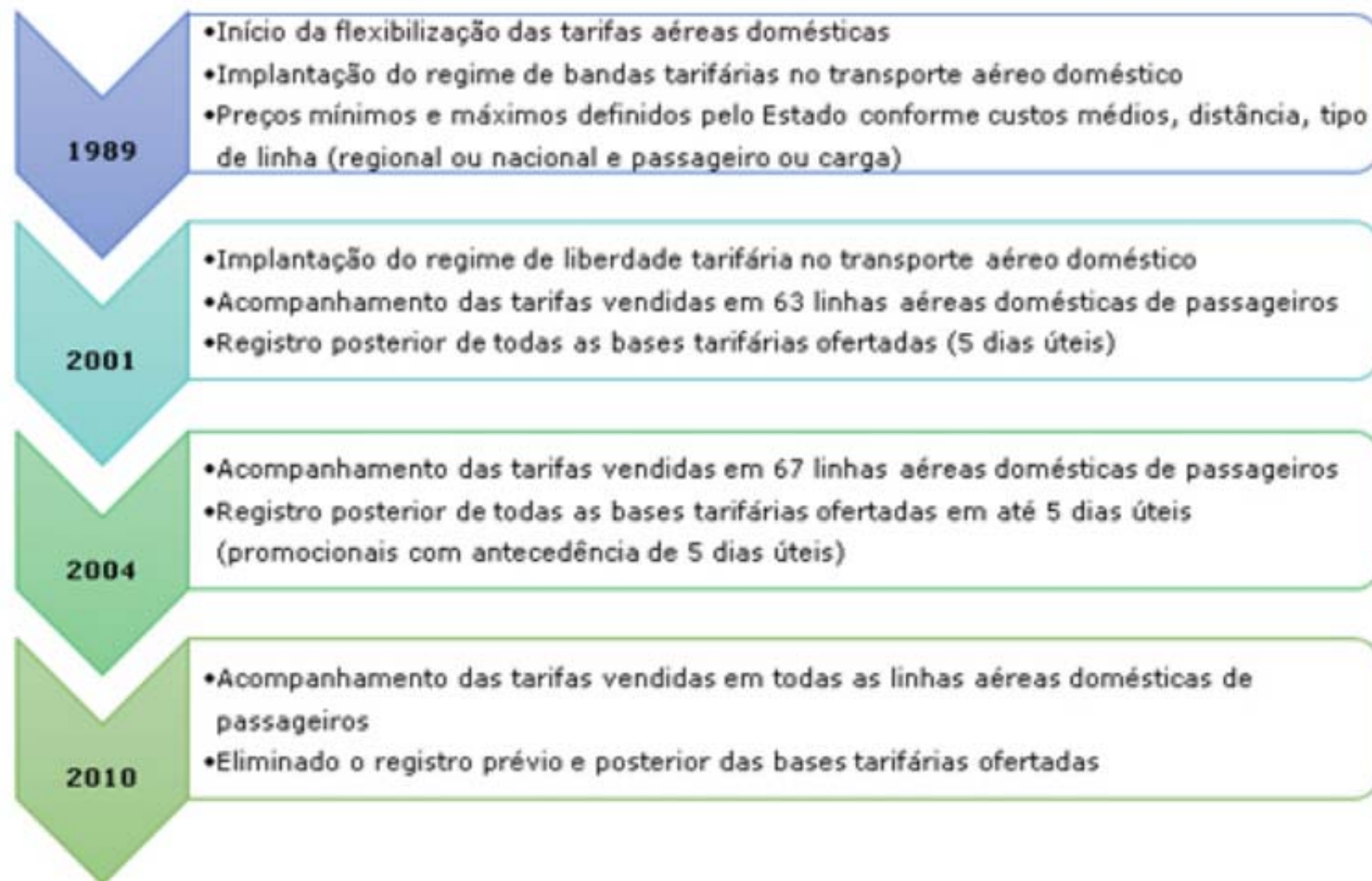
[www.economia.gov.br](http://www.economia.gov.br)

# Histórico de desregulamentação: preços praticados

- Até 1989, as tarifas aéreas eram fixadas pelo Estado;
- Iniciou-se, então um regime de bandas tarifárias, cujo objetivo era

*“reforçar a iniciativa empresarial, permitindo maior diferenciação de produto ofertado e racionalização de uso de meios de produção e considerando o benefício para o usuário de ter ampliado o elenco de opções a seu dispor” (Portaria nº 318/SPL/1989, do Departamento de Aviação Civil – DAC)*

- Regime de bandas tarifárias durou até 2001, quando foram liberadas as tarifas praticadas pelas empresas domésticas de transporte aéreo
- Com a publicação da Lei nº 11.182/2005, estabeleceram-se dois importantes pilares para a concorrência no setor: liberdade de oferta e de preços que já era praticada desde 2001.



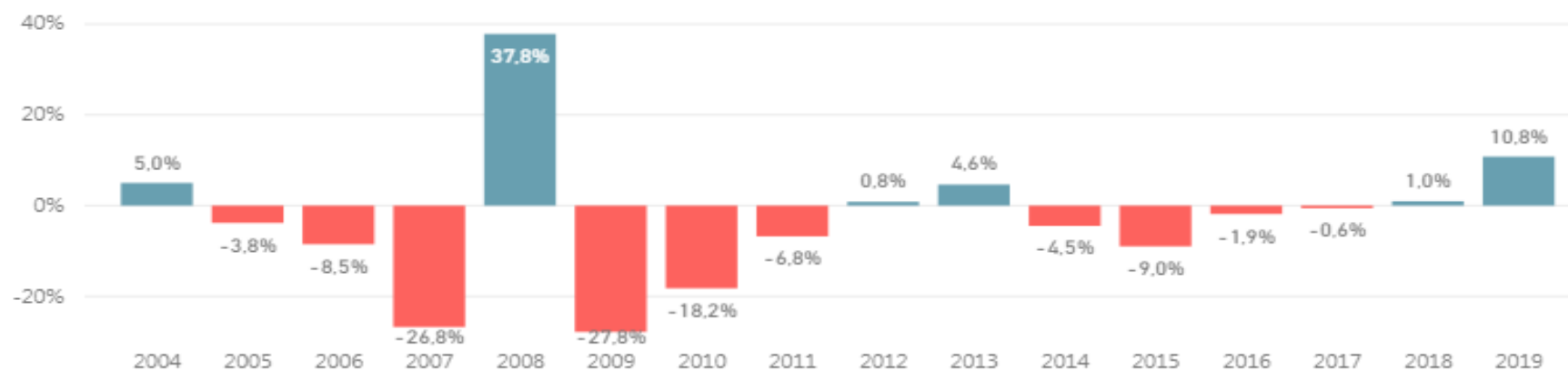
Fonte: Anac

## Tarifa Aérea Real Média (R\$)

\*2019: Jan-May

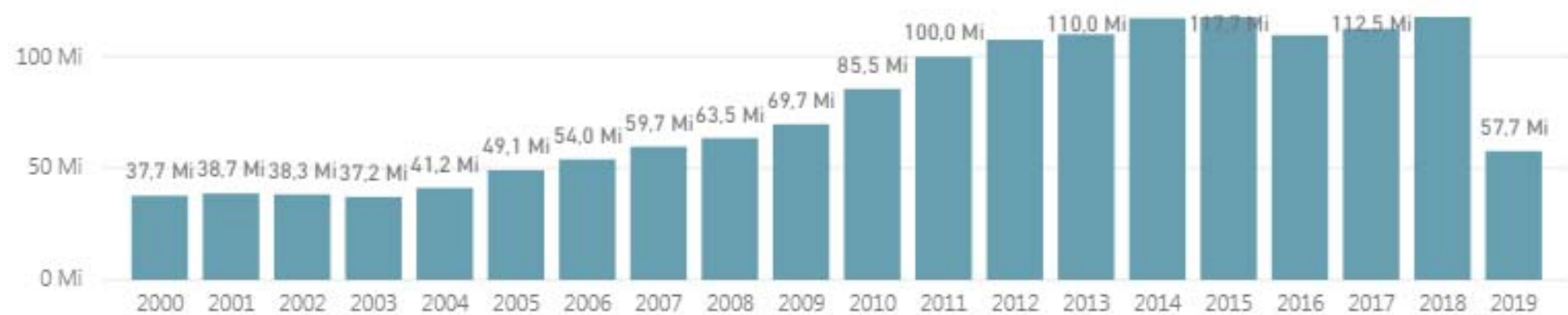


## Var. % com relação ao ano anterior (2019: Jan-May/2019 x Jan-May/2018)



Fonte: Anac

## Passageiros Pagos



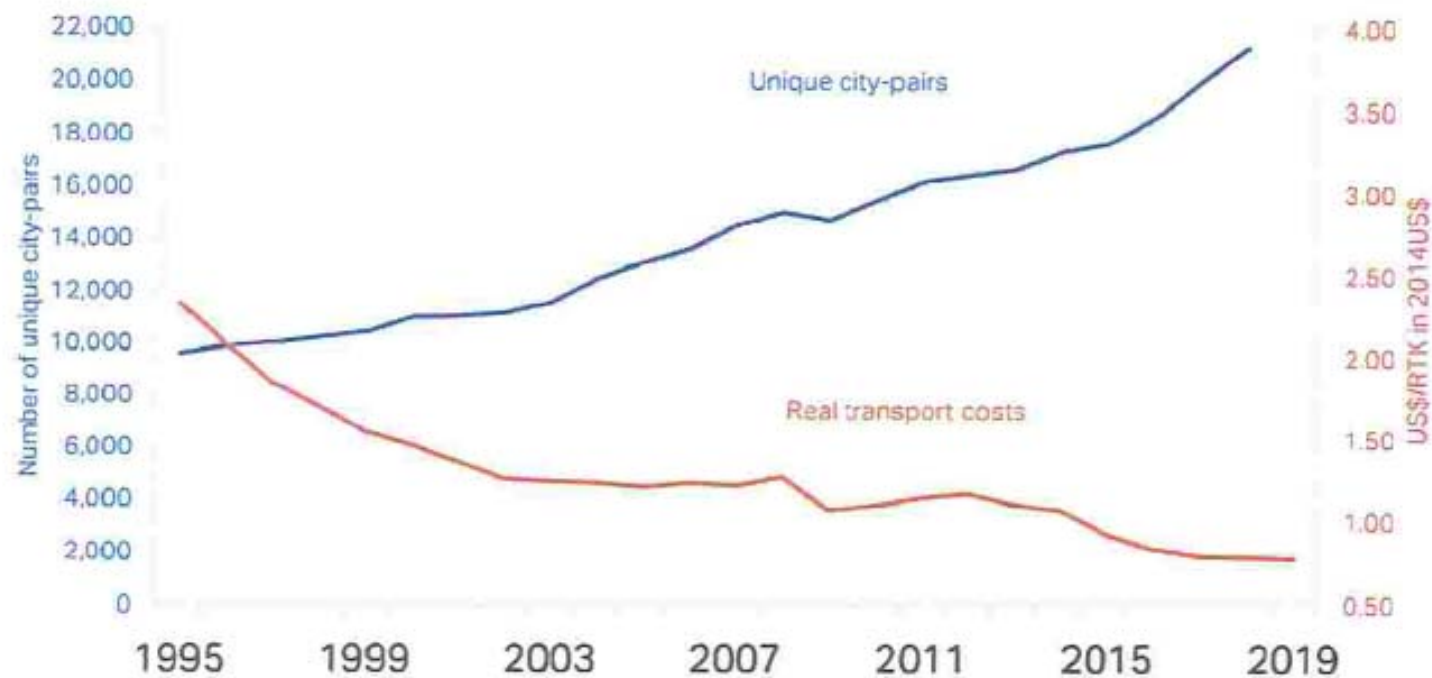
Fonte: Anac

# Desregulamentação: liberdade na oferta de serviços

- Com a Resolução Anac nº 400/2016, o Brasil avançou na desregulamentação do serviço;
- Ao permitir que as empresas possam diversificar o serviço (oferecer ou não franquia de bagagem é um exemplo), o mercado brasileiro se aproxima do que é praticado nos mercados aéreos mais desenvolvidos, como EUA e Europa;
- É isso que permitirá, de fato, o surgimento de empresas do tipo *low cost*, que ofertam passagens a preços muito baixos, mas sem a inclusão de nenhum serviço acessório (impressão de ticket, bagagem despachada, marcação de assento etc.), que devem ser adquiridas pelos passageiros que quiserem tais serviços;
- Claro que há outros fatores na formação de preço, como custo de combustíveis e taxa de câmbio, mas, se não fosse possível a diversificação na oferta de serviços, possivelmente as tarifas seriam mais elevadas.

Efeito da desregulamentação na oferta de serviços no mercado aéreo dos EUA, em que o processo começou na década de 1970: com maior liberdade na oferta de rotas, tarifas e níveis de serviço, o número de pares de cidades conectadas aumentou, enquanto o custo de transporte aéreo caiu.

**Figura 1: Pares de cidades e custos reais de transporte**



Fonte: *International Air Transport Association* (IATA)

# Desregulamentação e abertura ao capital estrangeiro

- Com a publicação da Lei nº 13.842/2019, o próximo passo foi dado: não há mais restrições à entrada de capital estrangeiro no transporte aéreo;
- Empresas como Air Europa e Gulf Air já se mostraram bastante interessadas em operar voos domésticos no Brasil, assim como a Norwegian Air – que já opera rotas internacionais – e a Virgin.
- Ao lado do processo de desregulamentação, possibilita-se o surgimento de novas empresas no mercado nacional, o que deverá aumentar a concorrência no serviço e, por conseguinte:
  - Aumento na oferta de serviços;
  - Maior diferenciação na prestação de serviços;
  - Mais qualidade na prestação dos serviços;
  - Preços mais competitivos.



# Distribuição de *Slots* em Congonhas/SP

- **Aeroportos coordenados** são aqueles cuja estrutura não comporta aumento no número de voos, comprometendo a entrada de novas companhias aéreas que desejem atuar a partir desses aeroportos;
  - Nesse sentido, **slot** é o horário de chegada ou de partida alocado para o movimento de uma aeronave numa data específica em um aeroporto coordenado
- Congonhas é o aeroporto brasileiro mais saturado, de forma que, de segunda a sexta-feira não há horário disponível para uma nova empresa atuar;
- Com a suspensão das atividades da Avianca (em processo de recuperação judicial), os 41 *slots* alocados à companhia retornaram ao banco de *slots* da Anac.

Participação das empresas em Congonhas -  
temporada Verão 2019 (S19).

<b>Empresa Aérea</b>	<b>Distribuição de <i>slots</i> em dias úteis</b>
Azul	26 (4,8%)
Gol	234 (43,6%)
Latam	236 (43,9%)
Avianca	41 (7,6%)

# Distribuição de *slots* em Congonhas/SP

- A Resolução Anac nº 338/2014 regulamenta a forma de distribuição de *slots*, prevendo a possibilidade de modular o conceito de **empresa entrante** e o número de *slots* inicialmente alocados a entrantes (art. 8º da mencionada resolução);
- Assim, dada a concentração em Congonhas/SP (Gol e Latam detém quase 90% dos *slots*) e a disponibilidade de 41 *slots*, a agência realizou uma Tomada de Subsídio, buscando argumentos para verificar a conveniência e oportunidade de modular os pontos acima, de forma a não aumentar a concentração de mercado nesse aeroporto;
- Nesse sentido, a Seae recomendou que 100% dos *slots* disponíveis fossem alocados a entrantes;

# Distribuição de *slots* em Congonhas/SP

- Em Decisão da Diretoria, a Anac decidiu alocar todos os *slots* disponíveis a entrantes, definidos como aqueles que operam até 54 *slots* diários;
- Assim, pelo exposto, **não há que se falar em quebra da segurança jurídica**, pois a agência atuou conforme os ditames da Resolução nº 338/2014, a qual não foi alterada/revisada;
- Acrescente-se que **nenhuma empresa teve *slots* retirados**, de forma que Gol e Latam, por não serem entrantes, apenas não receberam novos *slots*.

# Rediscutindo o Absolutismo dos “Grandfather Rights” no Brasil para Aeroportos Coordenados

- Estabelecer um mercado primário (leilão) – conforme discutido nos documentos (i) *Briefing Paper – Airport Slots (Number CBP 488, 12 June 2017) – House of Commons Library* e (ii) *Advice for the Department for Transport on competition impacts of airport slot allocation - Competition & Markets Authority (CMA) from UK*:
- Permitir mercado secundário de *slots*, no qual as companhias poderiam negociar entre si os *slots* de que dispõem
- Utilizar uma regra de redistribuição temporal 80/20, em que, a cada período de alocação de *slots*, as empresas manteriam 80% de seus *slots*, retornando 20% ao banco para redistribuição a eventuais entrantes

**Obrigado!**



**Secretaria de Advocacia da Concorrência  
e Competitividade (Seae/Sepec/ME)**