

# A DESREGULAÇÃO DO SETOR DE AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL<sup>1</sup>

Samuel Barbosa Gahu da Silva Júnior<sup>2</sup>  
Raimundo Nonato de Souza Morais<sup>3</sup>

## RESUMO

A desregulação econômica do setor de aviação civil no Brasil é um processo necessário para a melhoria do ambiente competitivo do país com efeitos diretos sobre os preços das tarifas, nível de competição e com o crescimento econômico do País, o artigo apresenta uma análise quantitativa com base nos indicadores relacionados às principais mudanças regulatórias do setor, como a quantidade de passageiros, tarifa aérea média e volume de carga transportado, com a lei que cria a ANAC, mudanças da cobrança de bagagens despachadas observando as tendências anteriores a desregulação e avalia os dados posteriores com o objetivo de visualizar as mudanças da tendência no setor. Permeia o caráter teórico que circunda o processo de desregulação econômica com base em análises teóricas, compara os modelos de desregulação vivenciados por outros países do mundo em especial os adotados pelos Estados Unidos. Os resultados demonstram que a atuação da desregulação no setor obteve impactos significativos sobre a redução do preço das passagens aéreas, aumento do número de passageiros em viagens interestaduais, assim como demonstra que as modificações das regras de passagens aéreas permitiram as companhias aéreas discriminarem os preços das tarifas sem ônus ao consumidor. O artigo conclui ainda que uma mudança regulatória individual não possui efeito significativo, caso dos slots aeroportuários e que os principais empecilhos se dão em torno das barreiras à entrada de novos entrantes.

**PALAVRAS-CHAVE:** Desregulação, Aviação Civil, Slot.

## ABSTRACT

Economic deregulation of the civil aviation sector in Brazil is a necessary process for improving the country's competitive environment with direct effects on fare prices, level of competition and the country's economic growth. The article presents a quantitative analysis based on the indications related to the main regulatory changes in the sector, as number of passengers, average air fare and transported cargo volume, such as the law that creates the ANAC, changes in checked baggage collection observing trends prior to deregulation and evaluating subsequent data in order to visualize changes in the trend in the sector. It permeates the theoretical character that surrounds the process of economic deregulation based on theoretical analyzes, compares the models of deregulation experienced by other countries in the world, especially those adopted by the United States. The results show that the deregulation activity in the sector had significant impacts on the reduction of airfares prices, increase in the number of passengers on interstate trips, as well as the changes in the rules of airline tickets allowed airlines to discriminate prices of airlines tariffs free of charge to the consumer. The article also concludes that an individual regulatory change has no significant effect, as in the case of airport slots and that the main obstacles surround new entry barriers.

**KEY WORDS:** Deregulation; civil aviation, slot.

---

<sup>1</sup>Artigo de conclusão de curso solicitado como requisito para a obtenção do título de bacharel em ciências econômicas pela Escola Superior de Ciências Sociais – ESO

<sup>2</sup> Aluno Graduando do Curso de Ciências econômicas pela Escola Superior de Ciências Sociais UEA/ESO. E-mail: sbgdsj.ecn16@uea.edu.br

<sup>3</sup> Orientador: Prof. Dr. pela Universidade Católica de Brasília. E-mail: rnonatomrais@gmail.com

## **INTRODUÇÃO**

O setor de aviação civil no Brasil possui mais de 90 anos de existência e se consolida de forma crescente a cada ano, transportando mais de 112 milhões de passageiros em 2017 (ANAC, 2017) com mais de 2,7 mil voos (Voar por mais Brasil, 2016) diários a mais de 100 destinos em todo o Brasil. O Mercado Brasileiro é o terceiro maior do planeta com participação de 3% do tráfego aéreo do mundo.

A geração de riquezas é sempre um fator importante para a aviação civil no país, que tem impacto de forma direta e indireta de R\$ 312 bilhões de reais por ano, valor que equivale a 3,1% de toda a produção nacional. Foram US\$ 44 bilhões de dólares de comércio nacional transportado, valor que equivale a 12% das importações e exportações, porém corresponde a apenas 0,15% de todo o peso movimentado fato esse que evidencia o alto valor agregado da mercadoria transportada pelo setor no país.

O estudo da desregulação do setor encontra justificativa nas modificações regulatórias existentes nas duas últimas décadas que podem impulsionar o desenvolvimento do setor assim como estimular a sua eficiência e competitividade, porém o impacto econômico dessas modificações ainda desconhecido para tanto pelos consumidores e companhias aéreas.

Este trabalho busca realizar uma análise do setor de aviação civil com base em indicadores de crescimento do setor obtido na Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e avaliar como o processo de desregulação teve impacto sobre o mercado garantindo mais competitividade e ganhos econômicos as empresas e aos consumidores.

Adota ainda uma visão econômica sobre os efeitos dessas regras ao setor aéreo, assim como avalia o efeito de alguns dos principais fenômenos globais e no Brasil que possuem impacto direto sob a forma de regular e coordenar o setor de aviação civil.

### **1. METODOLOGIA**

O presente artigo segue um modelo de estudo de análise descritiva, bibliográfica e quantitativa de indicadores da aviação civil Brasileira, introduzindo os principais marcos regulatórios do setor, abrangendo os anos de 2000 a 2018, o método de análise se habilita em assinalar um modelo comparativo entre os três anos anteriores a mudança na legislação e nos três anos subsequentes, com o objetivo de avaliar as tendências de mercado antes da desregulação e seu posterior efeito.

O trabalho possui caráter descritivo uma vez que visa descrever os indicadores econômicos e as suas relações com as principais regulações do setor assim como traçar um paralelo entre com os movimentos econômicos vivenciados pelo país durante o período das desregulações.

Tem características bibliográficas pois se utiliza das teorias econômicas gerais que permeiam a regulação e desregulação, como a consulta de Leis e Resoluções da Aviação Civil no portal da ANAC. Para formação do aparato bibliográfico há de se utilizar da descrição de normas estabelecidas nas leis e resoluções aplicadas sobre o setor, sempre entendendo o modelo anterior e a nova regra.

O caráter quantitativo se baseia na ótica da utilização de dados coletados dos painéis da ANAC e compilados em tabelas, é realizado o cálculo da variação de um ano em relação ao ano anterior e comparada a outra variável. Para cada mudança regulatória se analisam as variáveis que sofrem impacto direto tem o ano de da lei ou resolução como ano base, a partir disso é visualizada as consequências das mudanças nos três anos posteriores.

O processo de entendimento dos fenômenos que permeiam esse mercado é complexo, para que haja clareza nos resultados é retirado o fenômeno puramente econômico vivenciado pelo país nos períodos da análise. Essa modelagem consiste em realizar uma análise comparativa entre as variáveis estudadas e outros indicadores que atuam de forma incisiva sobre a oferta ou demanda do setor.

## **2. A TEORIA DA REGULAÇÃO ECONÔMICA**

A teoria da Regulação econômica foi introduzida ao pensamento econômico ainda na década de 1970, seus principais pensadores buscavam encontrar as razões e proposições pelo qual um Estado aplica sobre um mercado as regulações, quais os principais beneficiários dessas medidas e quais as consequências para o consumidor.

Para STIGLER (1971) a primeira razão que um governo age para estruturação de uma política reguladora é sobre o pressuposto de proteger e beneficiar o público ou uma grande classe desse público. A segunda está relacionada a entrada de rivais no mercado e a terceira é a ação do governo sobre a entrada de bens substitutos.

Os principais mercados altamente regulados do mundo apresentam características similares, em sua maioria são monopólios<sup>4</sup> ou oligopólios<sup>5</sup>, esse fenômeno ocorre pela própria natureza do sistema da regulado. Por via de regra os governos atuam sobre os principais mercados em áreas e pontos estratégicos, como controle de preços e tarifas, limitando a entrada de produtos externos através de cotas e ou aplicando imposto.

O subsídio é outro mecanismo fundamental utilizado pela maioria dos estados para incentivar uma indústria ou setor, usualmente essa relação ocorre agregando a essa empresa reduções de impostos, empréstimos de bancos estatais com juros abaixo do nível de mercado.

Historicamente a aviação civil no Brasil esteve por décadas ligadas aos chamados interesse nacionais, com forte presença de militares e agências governamentais atuando de maneira incisiva, até mesmo políticas que limitavam a concorrência e regras rígidas de funcionamento dessas companhias eram aplicadas ao setor. Dessa maneira poucas companhias com influência política possuíam seu funcionamento permitido. GUIMARÃES (2003) colabora com ideia de que o modelo de gestão do setor aéreo é um caso clássico onde a regulação atual em um mercado sem sua real necessidade:

Os mecanismos regulatórios que prevaleceram no mercado de serviços de transporte aéreo ao longo de muitas décadas refletiam uma lógica e uma intenção distinta daquela que justifica a regulação no caso do monopólio natural. Não se tratava, como naquele caso, de substituir o mecanismo de competição inexistente, já que o mercado de serviços de transporte aéreo é potencialmente competitivo. Pelo contrário, a regulação desse mercado visava exatamente impedir a concorrência; da mesma forma, não se propunha, como no caso do monopólio natural, a defender o consumidor diante do poder do monopolista; seu objetivo era, em última instância, proteger os oligopolistas atuantes nesse mercado de novos concorrentes.

O modelo altamente regulado criou no país um cenário problemático e complexo, Duarte (2015) assinala:

Como era de se esperar, o governo falhava na determinação dos preços e tal modelo impunha enormes dificuldades às empresas aéreas, prejudicava a competitividade do setor, impossibilitava o aperfeiçoamento e a expansão da malha aérea, mantinha a maior parte da população impedida de voar e ocasionava serviços ruins que de forma alguma maximizam o bem-estar do consumidor.

O país se apresentava como um caso clássico onde as interferências governamentais por via de regra utilizam de seu poder para atender aos interesses de grupos, garantido as rendas de oligopólios a poucas companhias, grande parte desse fenômeno encontra origem na ideia de que o setor de aviação é parte fundamental da política de desenvolvimento do estado não podendo ser deixada a mercê do mercado.

---

<sup>4</sup> Monopólio é a exploração sem concorrente de um negócio ou indústria, em virtude de um privilégio.

<sup>5</sup> Oligopólio é situação de mercado em que poucas empresas detêm o controle da maior parcela do mercado.

### **3. REGULAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL NOS ESTADOS UNIDOS E UNIÃO EUROPEIA.**

O processo de desregulação econômica das principais economias por via de regra acompanhou uma tendência social de lutas pela liberdade, redução do tamanho do Estado e um período de relativa estabilidade de diversos países, tendo início com grande força no fim dos anos 60 tendo seu ápice nas décadas de 80. Para a maioria dos países desenvolvidos esses foram anos dourados, após a segunda guerra mundial muitas nações passaram por pesadas intervenções do Estado (Laplane, 2005), estas necessárias para reerguer a infraestrutura, porém nas décadas subsequentes pressões econômicas e políticas levaram os países com os Estados Unidos e Inglaterra a promoverem um processo de desregulação de seus setores estruturantes.

Os Estado Unidos foi o primeiro grande mercado de aviação do planeta a iniciar um processo de desregulação dos seus mercados em 1978 com a assinatura de um acordo inovador com a Holanda, que reduzia as restrições sobre capacidade tarifa e frequência de voos ente os países. (PARSIN e LACERDA, 2003). Esse movimento do governo americano é uma consequência da elevação do preço do petróleo<sup>6</sup> (1073 e 1979) elevando os custos de transporte que precisa de se reinventar. JESUS (2005) cita “Este processo promoveu a abertura do mercado e aumento da concorrência, levando as companhias aéreas a um movimento de reorganização caracterizado especialmente por privatizações, alianças estratégicas e novos serviços.”

Ao longo da década de 1980 diversos países passaram a seguir as tendências dos EUA e a integrar e desregular seus mercados de aviação civil, o fenômeno da globalização pode ser destacado como parte desse processo, a integração das cadeias de comercio e formação dos blocos econômicos que buscavam viabilizar o crescimento dos países mais ricos frente as mudanças políticas e do “boom demográfico” das décadas de 60 e 70.

PARSIN e LACERDA (2003) apontam que “Na Europa, a desregulamentação aconteceu através do mecanismo multilateral da União Europeia, que, entre 1987 e 1993, criou as condições para a formação de um mercado comum de aviação civil entre os seus países.” A união europeia passou por um processo mais lento de desregulação, parte desse processo se

---

<sup>6</sup> A crise petrolífera de 1973 teve início em outubro de 1973 quando os membros da Organização dos Países Árabes Exportadores de Petróleo (OPAEP) proclamaram um embargo petrolífero. O embargo foi direcionado as nações que eram vistas como apoiadoras de Israel durante a Guerra do Yom Kippur. As nações alvos do embargo foram inicialmente o Canadá, o Japão, a Holanda, o Reino Unido e os Estados Unidos, com o embargo também mais tarde se expandindo a Portugal, a Rodésia e a África do Sul. Até o fim do embargo, em Março de 1974, o preço do petróleo subiu de US\$3 por barril para cerca de \$12 no mundo inteiro;

dava pela busca de um modelo que possibilitasse dinamismo e eficiência ao setor visto que, a concorrência com outros meios de transporte já consolidados, como no caso das ferrovias, tornava região um desafio ao crescimento desse mercado.

Algumas das principais modificações importantes derivadas do processo de desregulação no Estados Unidos foi o desenvolvimento do sistema hub and spoke<sup>7</sup>, usos de slots de aviação, abertura de mercados e fim de barreiras a novo entrantes com introdução de companhias low-cost se iniciou uma disputa acirrada pelo domínio de aeroportos movimentados.

O movimento de desregulação nos Estados Unidos e União Europeia permitiu que esses países expandissem um modelo competitivo que levou estabilidade ao setor, redução de preços das passagens aéreas e maior eficiência em pousos e decolagens. O setor sofre principalmente com as influencias econômicas e sociais, os EUA sofreram pesada crise após o 11 de setembro e a União europeia vive uma expansão em viagens regionais.

#### **4. SETOR DA AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL**

O Brasil, porém, vivia um momento histórico diferente segundo, Bielschowsky (2011) “O período que se estendeu de 1968 até o início da década de 1980 assistiu a um forte crescimento das empresas, estimuladas pelo aumento da demanda e protegidas por uma regulação de mercado destinada a garantir a rentabilidade das empresas”. O país deu início ao seu processo de desregulação dos mercados apenas em meados da década de 1990 com as políticas liberais do governo Fernando Collor de Melo.

A aviação civil no Brasil tem como marco para a desregulação a 5ª Conferência Nacional de Aviação Civil, de 1992 que reconheceu a pressão por competitividade e produtividade no setor. O principal período de desregulação do setor de aviação civil ocorrido no Brasil se dá em entre 1993 e 2002 onde ocorreram significativas modificações nas estruturas do setor. (Oliveira et al, 2011), no país 5 grandes marcos regulatórios devem ser considerados de acordo com Oliveira et al (2011) Apud Oliveira (2009).

Pode-se dividir os últimos quarenta anos de políticas públicas para o transporte aéreo em cinco grandes períodos (Oliveira, 2009): Período de Regulação Estrita com

---

<sup>7</sup> O termo hub-and-spoke tem a sua origem nos vários raios de uma bicicleta que aponta na direção do seu eixo central. Nas rotas hub-and-spoke as empresas aéreas escolhem uma determinada cidade para ser o centro de distribuição dos seus voos, fazendo com que os passageiros mudem de avião no aeroporto selecionado como hub. Para além do aumento da rede aérea, as rotas hub-and-spoke permitiram o aumento do número de frequências para um determinado destino, pois as aeronaves permanecem mais tempo no ar

Política Industrial (1968-1986); Regulação com Política de Estabilização Ativa (1986-1992); Liberalização com Política de Estabilização Inativa, ou “Primeira Rodada de Liberalização”, (1993-1997); Liberalização com Restrição de Política de Estabilização, ou “Segunda Rodada de Liberalização” (1998-2001); Quase-Desregulação ou “Terceira Rodada de Liberalização” (2001-2002); Tentativa de Re-regulação (2003-2004); e, por fim, Retomada da Desregulação com Redesenho Institucional (2005 em diante, com a instauração da lei de constituição da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, instituída pela Lei n. 11.182, de 27 de setembro de 2005).

Mesmo com a abertura econômica e desregulação promovido na década de 90 o país ainda possui um setor bastante regulado e tarifado, até meados dos anos 2000 uma política de preços com promoções por exemplo era proibida por leis de controles tarifário que estabeleciam limites superiores e inferiores. O modelo regulador brasileiro impedia a entrada de novos entrantes no setor, possui ainda um complexo sistema tarifário sobre os insumos como o Querosene de Aviação (QAV), como possui uma forte política de garantias que por via de regra impõem grandes pesos as companhias aéreas.

O estudo das regulações como das suas modificações pode ser visualizada com o uso das diferentes variáveis, tendo a desregulação em certos casos maior impacto sobre a oferta do setor e em outros sobre a demanda, seguindo esta ótica o trabalho a seguir se subdivide sobre o pressuposto que as regulações impactam tanto os demandantes como os ofertantes do serviço aéreo no Brasil.

## **5. RESULTADOS**

### **5.1 Oferta**

Das legislações que impactam diretamente a oferta de na aviação civil pode-se analisar um fenômeno particular do modelo de aviação civil, os chamados slots, estes são por definição todos os mecanismos utilizados no aeroporto para a realização completa de um procedimento de decolagem e aterrissagem, dessa maneira os slots podem ser entendidos como os fenômenos que envolvem a atuação das aeronaves e companhias nos aeroportos.

No Brasil a regulação que atua nos aeroportos passou por diversas modificações a “Resolução N.º 2, DE 3 DE JULHO DE 2006. Aprova o Regulamento Sobre a Alocação de Horários de Chegadas e Partidas de Aeronaves em Linhas Aéreas Domésticas de Transporte Regular de Passageiros, nos aeroportos que menciona, e dá outras providências. ”

Essa resolução estabelece os diversos critérios de uso das áreas dos slots de aeroportos coordenados. O Art. 6 dessa mesma resolução estabelece o uso do sistema de rodízio e o Art. 21 incisos IV estabelece ainda regras que obrigam o sistema de rodízio na concessão de slots a atribuírem rodada especial a novos entrantes.

Esse foi o primeiro grande marco adotado no país para a eliminação de barreiras a novos entrantes, uma vez que as maiores companhias do Brasil se utilizam de mecanismos, como o domínio de slots aeroportos mais movimentados para garantir para si a demanda do mercado. Segundo Cravo (2014) “O que se verifica atualmente é que o acesso limitado à infraestrutura aeroportuária representa uma das principais barreiras ao desenvolvimento do setor, bem como à entrada de novas empresas no mercado”.

Os slots de aviação têm impacto direto na oferta de voos, o período que antecede a resolução N° 2 de 2006, apresentava um cenário problemático as novas entrantes no país, com um modelo que premiava as empresas nacionais e limitações a quantidade de capital estrangeiro<sup>8</sup> (no máximo 20%) nas companhias nacionais formaram em torno das companhias aéreas um modelo regulatório complexo e protecionista. Para Cravo (2014) “Atualmente, a principal dificuldade a ser enfrentada por um novo entrante no mercado de transporte aéreo é a alocação de infraestrutura aeroportuária. Isto porque os principais aeroportos brasileiros (de maior circulação) não possuem mais espaço para novas empresas, já que sua estrutura foi distribuída entre as únicas companhias atuantes à época da divisão.”

Uma análise a despeito da tarifa aérea média e da quantidade de passageiros nos anos de 2003, 2004 e 2005 mostram um aumento significativo da quantidade de passageiros com crescimento superior a 10% por ano tendo 2005 o destaque principal com crescimento de 21% em relação ao ano anterior. A implantação do sistema de rodízio em 2006 apresenta resultados pouco significativos se comparados aos anos anteriores a implantação da Resolução N°2 de 2006 quando relacionado ao número total de passageiros com crescimentos em 2007, 2008 e 2009 próximo de 10%, a exceção o ano de 2008 em razão da crise econômica mundial e o aos de 2009 apresenta um crescimento levemente mais acentuado.

Esse modelo demonstra que a introdução de critério mais objetivos no modelo de uso dos aeroportos mais congestionados (slots) não foi eficaz na expansão da demanda, uma vez que o crescimento dos anos posteriores na ordem de 10% já seguia a tendência anterior a legislação. Para Fonseca (2015), apesar de trazer critérios objetivos para alocação dos slots, a resolução criou uma importante barreira à entrada de novas firmas e não privilegiou o princípio econômico básico de que um recurso escasso deve ser alocado de forma a maximizar o bem-estar social

---

<sup>8</sup> Art. 181 do Código Brasileiro Aeronáutica revogado pela LEI N° 13.842, DE 17 DE JUNHO DE 2019, que retirou a necessidade de 4/5 do capital nacional nas companhias que atuam no país.

A Resolução da ANAC 338/2014 foi a segunda resolução que alterava o modelo de uso das áreas aeroportuárias, se baseava a no modelo Internacional proposto pela IATA<sup>9</sup> e das regras utilizadas na União europeia, a nova resolução modificou consideravelmente o modelo de alocação de slots nos principais aeroportos, permitindo que a ANAC possa declarar qualquer aeroporto do país coordenados sobre, oficialmente somente o aeroporto de Congonhas<sup>10</sup> em São Paulo possui a classificação permanente de aeroporto Coordenado. Essa medida significa que em períodos de alta temporada de passageiros ou sobre o esgotamento da capacidade do aeródromo ele passe a operar sobre supervisão e aplicando-se as regras para slots.

As seguintes medidas são consideradas por Oliveira (2015) como principais para a utilização dos Slots:

- (i) período, dias da semana e horários que serão coordenados; (ii) metas de eficiência de regularidade (mínimo de 80%) e de pontualidade (mínimo de 75%) na utilização das séries de slots no aeroporto para que a empresa aérea mantenha os slots já operados; (iii) número de slots alocados por dia, por empresa de transporte aéreo, para ser considerada empresa aérea entrante no aeroporto (igual ou menor que cinco slots); (iv) percentual do banco de slots que será distribuído inicialmente às empresas aéreas entrantes no aeroporto (mínimo de 50%); (v) quantidade mínima de slots para ser considerada uma série de slots no aeroporto (mínimo de cinco slots);

Na prática o que se observa é que a legislação sobre os slots aeroportuários busca inserir novos entrantes e reduzir o poder de mercado que grandes companhias possuem sobre o uso da infraestrutura, esse movimento atende uma tentativa de equiparar a legislação brasileira as normas internacionais e direcionar o país para uma maior abertura e competitividade, porém a efetividade dessa medida é mascarada por outras barreiras. Para Oliveira (2016), uma redistribuição de slots em favor de empresas com menor participação de mercado, promoveria maior desconcentração de frequências de voo na rota e no aeroporto e, em decorrência, menor poder de mercado relativo e maior bem-estar.

---

<sup>9</sup> A Associação Internacional de Transporte Aéreo ou Internacional Air Transporte Associativo ou IATA, que é universalmente usada, é uma organização internacional de linhas aéreas, fundada em 1945, na cidade de Havana, em Cuba. Atualmente tem sua sede em Montreal, Quebec no Canadá.

<sup>10</sup> Aeroporto de Congonhas, (IATA: CGH, ICAO: SBSP) é um aeroporto doméstico no município de São Paulo, o segundo mais movimentado do Brasil. O aeródromo fica na zona sul da cidade, no bairro de Vila Congonhas, distrito do Campo Belo, e parte do distrito do Jabaquara. Está distante 10,6 km do centro da capital e a 35 km do Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos

Tabela 1 – Quantidade de passageiros e a Tarifa Aérea Média.

Ano	Quantidade de Passageiros	Variação ano anterior	Tarifa Aérea Média	Variação ano anterior
2003	29.113.657	-	779,91	-
2004	32.073.827	10%	776,25	-0,47%
2005	38.719.836	21%	754,21	-3%
2006	43.191.198	12%	702,99	-7%
2007	47.365.946	10%	505,52	-28%
2008	50.121.267	6%	693,47	37%
2009	57.123.672	14%	494,86	-29%
2010	70.148.029	23%	385,3	-22%
2011	82.072.795	17%	399,03	4%
2012	88.688.896	8%	402,37	1%
2013	90.239.471	2%	421	5%
2014	95.913.262	6%	402,15	-4%
2015	96.180.343	0,28%	366,2	-9%
2016	88.680.274	-8%	359,24	-2%
2017	90.626.774	2%	357,16	-1%
2018	93.645.213	3%	374,12	5%

Fonte: Agencia Nacional de Aviação Civil – ANAC (Adaptada da ANAC)

Vale mencionar, porém que a medida poder ser sentida diretamente sobre um indicador bastante singular, o preço médio das passagens aéreas, esse indicador apresenta características únicas que sugerem diversas aplicações. Por via de regra os preços das passagens aéreas estão sujeitos a dois tipos de consumidores, os executivos e as famílias, o primeiro pouco sensível (inelástico) a mudanças no preço das passagens aéreas usualmente tem preferência por rapidez e eficiência sendo estes passageiros frequentes das companhias aéreas, o segundo grupo é composto por famílias, indivíduos em viagens a congressos, turismo, para tratamento médico entre outros, sendo esse grupo muito sensível (elástica) as mudanças no preço das passagens aéreas. (Pindyck e Rubinfeld, 2005)

O principal aeroporto de executivos dos pais é o aeroporto de Congonhas, sua localização e modo de operação o torna ideal e o mais competitivo dentre todos no Brasil, os demais aeroportos apresentam características mais gerais e usualmente precisam ser coordenados apenas durante os períodos de alta temporada. O uso do modelo de slots apresentado em 2014 possibilitaria a entrada de novos entrantes nos períodos de alta estação reduzindo preço das passagens ocasionada pelo aumento da concorrência.

Os anos seguintes as introduções de um novo marco regulatório sugerem uma relação entre o preço médio das passagens aéreas e a nova Resolução da ANAC N°2 de 2006, nos anos anteriores com queda da tarifa média na ordem de 7% em 2006 saltando para uma redução superior a 25% nos anos subsequentes, sendo a redução do preço das passagens muito superiores ao aumento da quantidade de passageiros no mesmo período. Podemos auferir que o aumento da concorrência estimula a redução mais acentuada do preço, concorrência essa que ocorre pela entrada de novos entrantes para atuar nos períodos de alta estação.

A entrada da Resolução 338/2014 da ANAC apresenta uma característica peculiar a ser observada, em 2015 anos houve uma redução de 9% do preço das passagens, mesmo que a quantidade de passageiros tenha crescido a taxas inferiores a 1%, essa modificação contudo ocorre por uma redução em mais de 16% do preço médio do Querosene de Aviação (QAV) de 2015 quando relacionado com o ano anterior, sendo a redução do preço das passagens afetada por esse indicador.

A demais modificação significativa no uso dos slots é a Lei N° 487 de 22 de agosto de 2018, muito recente para se poder auferir seu impacto sobre o mercado de aviação civil e principalmente sobre a oferta do setor, mesmo que está traga inovações significativas ao sistema que comanda os aeroportos coordenados do Brasil. Vale salientar contudo que de acordo com Oliveira (2016) a “falta de acesso aos recursos escassos aeroportuários possui impacto direto sobre o poder de mercado das empresas e, por decorrência, sobre a competitividade do setor aéreo e os preços das passagens aéreas, com potencial prejuízo ao bem-estar do consumidor.”

Tabela 2 – Tabela com os Indicadores econômicos.

Ano	Tarifa Aérea Média		Variação da Demanda	Crescimento do PIB	PIB per capita
2003	-	-	-5,9%	1,14%	-0,2%
2004	779,91	-0,47%	12,0%	5,76%	4,4%
2005	776,25	-3%	22,0%	3,20%	2,0%
2006	754,21	-7%	14,1%	3,96%	2,8%
2007	702,99	-28%	12,8%	6,07%	4,9%
2008	505,52	37%	8,7%	5,09%	4,0%
2009	693,47	-29%	14,4%	-0,13%	-1,2%
2010	494,86	-22%	23,6%	7,53%	6,5%
2011	385,3	4%	15,9%	3,97%	3,0%
2012	399,03	1%	6,9%	1,92%	1,0%
2013	402,37	5%	1,4%	3,00%	2,1%
2014	421	-4%	5,8%	0,50%	-0,4%
2015	402,15	-9%	1,1%	-3,55%	-4,6%
2016	366,2	-2%	-5,7%	-3,31%	-4,4%
2017	359,24	-1%	3,2%	1,06%	0,2%
2018	357,16	5%	4,4%	1,12%	0,3%

Fonte: Agencia Nacional de Aviação Civil – ANAC. (Adaptada da ANAC)

A entrada de novas companhias aéreas é um dois principais fatores para a redução do preço dos bilhetes aéreos cuja queda mais significativa ocorreu nos anos de 2007 e em especial em

2008 com a entrada da Azul linhas aéreas<sup>11</sup> que impuseram uma pesada política de promoções a fim de se consolidar no mercado.

O ano de 2007 foi bastante atípico para a aviação no Brasil, com a compra da Varig pela Gol, o mercado brasileiro que já era bastante concentrado passa a assumir um nível ainda maior com as duas principais companhias possuindo mais de 80% do mercado naquele ano. A concentração de mercado no país foi por décadas um dos principais motivos para os altos preços das passagens, cenário este que apenas sofre modificações em 2001 com a entrada da Gol linhas Aéreas cuja proposta era de voos de baixo custo (low cost. low fare) provocou mudanças estruturais no setor (MIOTTO, 2008).

A redução das passagens aéreas permitiu que um novo modo de modalidade assumisse destaque no cenário nacional, a de transporte interestadual de passageiros, ao reduzir os preços as companhias aéreas passaram a atender uma demanda reprimida da sociedade. O modal aeroviário fornece uma série de comodidades em relação ao transporte rodoviário, a principal delas é a velocidade. Aeroportos coordenados como o de Congonhas permitem que seus passageiros tenham rápido acesso ao centro da cidade, com segurança e conforto, é possível ir a um destino e retornar no mesmo dia usualmente em tempo de viagem inferior ao de um grande engarrafamento de uma metrópole.

A entrada de novas companhias aéreas ocupando os espaços de outras mais tradicionais em especial aquelas que atuam em aeroportos menos movimentados, com tarifas menores e em novos destinos explica de forma consistente a migração de passageiros do modal rodoviário e ferroviário. A análise de Gonçalves et al. (2006) corrobora com a ideia dessa migração:

Os resultados obtidos através do experimento de Preferência Declarada mostraram que, em suas decisões de viagem, os usuários atribuem um peso forte à tarifa, ao conforto (caracterizado pelo ônibus executivo) e ao tempo (caracterizado pelas linhas semidiretas). Aparentemente o maior desejo dos usuários é “não andar de ônibus “pinga-pinga” e não andar de ônibus convencional”.

As dificuldades impostas pelas legislações para a entrada de novos empreendimentos nos principais aeroportos do país obrigaram as novas entrantes a se modernizar e reduzir as tarifas, muitos passageiros oriundos do transporte rodoviário usufruíram dessa nova modalidade com preços mais baixos para sua comodidade.

---

<sup>11</sup> Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. é uma companhia aérea fundada e homologada em 2008 por David Neeleman. É a terceira maior companhia aérea do Brasil em número de passageiros, a segunda maior em frota de aeronaves e a maior em número de destinos oferecidos (106), operando em 98 aeroportos no território brasileiro e em 8 internacionais.

Tabela 3 - Transporte Interestadual de Passageiros por Avião

Ano	Transporte interestadual de Passageiros (%)			
	Avião	Varição ano anterior	Ônibus	Varição Ano anterior
2003	27,9	-	72,1	
2004	30,8	10,39%	69,2	-4,02%
2005	34,8	12,99%	65,2	-5,78%
2006	38,4	10,34%	61,6	-5,52%
2007	41,3	7,55%	58,7	-4,71%
2008	43,9	6,30%	56,1	-4,43%
2009	47,2	7,52%	52,8	-5,88%
2010	52,6	11,44%	47,6	-9,85%
2011	57,3	8,94%	42,7	-10,29%
2012	57,8	0,87%	42,2	-1,17%
2013	58,8	1,73%	41,2	-2,37%
2014	62,1	5,61%	37,9	-8,01%
2015	64,2	3,38%	35,8	-5,54%
2016	65,4	1,87%	34,6	-3,35%
2017	67,5	3,21%	32,5	-6,07%
2018	67,3	-0,30%	32,7	0,62%

Fonte: Agencia Nacional de Aviação Civil – ANAC (Adaptada da ANAC)

## 5.2 Demanda

A demanda pelo serviço aéreo no Brasil apresenta historicamente um bom nível de crescimento, esse dado pode ser evidenciado pelo constante crescimento do número de passageiros a um nível superior a 10 % dos anos de 2003 a 2011, quando a taxa de crescimento do setor inicia um processo de desaceleração muito em parte causado pelo movimento de desaceleração da economia brasileira, porém o crescimento mais acelerado entre os anos de 2003 em diante está relacionada ao movimento de redução do preço das passagens aéreas, em particular a partir de 2001 com o fim do controle tarifário das passagens aéreas por parte do governo brasileiro.

A primeira legislação que define o modelo atual de cobrança das passagens aéreas é a Lei 11.182/2005 que cria a Agencia Nacional de Aviação Civil (ANAC) em 2005, esta lei estabelece entre as principais medidas a instituição de um órgão regulador, fiscalizador e autônomo para o setor, essa medida restringiu a atuação ou influência política sobre o setor, assim como permitiu que uma autarquia federal atuasse na melhoria, expansão e progresso da aviação civil nos países. No Art. 49<sup>12</sup> da mesma lei se estabelece o regime de liberdade tarifária,

---

<sup>12</sup> Art. 49. Na prestação de serviços aéreos regulares, prevalecerá o regime de liberdade tarifária. § 1º No regime de liberdade tarifária, as concessionárias ou permissionárias poderão determinar suas próprias tarifas, devendo comunicá-las à ANAC, em prazo por este definido; § 2º (VETADO); § 3º A ANAC estabelecerá os mecanismos para assegurar a fiscalização e a publicidade das tarifas.

onde o governo pôs fim a quase um século de forte intervenção sobre o modelo de atuação sobre as tarifas.

O processo de abertura tarifária apresentou um lento processo de redução dos preços até meados de 2005 quando o fenômeno adquiriu status de lei, vale salientar que essa medida teve grande impacto nos anos posteriores a criação da ANAC, os anos de 2006 a 2010 apresentaram os maiores decréscimos com reduções superiores a ordem de 20%, outro fator que amplificou o efeito da medida implantada o bom momento econômico que vivia o país, a entrada da Gol em 2001 e da azul linhas aéreas em 2008, empresas que apresentaram uma forte política de promoções e passagens baratas, foram importantes componentes na redução média das passagens.

O boom econômico vivenciado pelo país com a venda de commodities possibilitou ao governo uma forte política creditícia, política está que coincidiu com o processo de liberdade tarifária expandido dessa maneira o mercado consumidor antes inacessível as companhias.

É necessário salientar que o país viveu um período de forte crescimento econômico nos anos compreendidos entre 2004 e 2008, com expansão do Produto Interno Bruto e da Renda per capita, porém, esta expansão é muito inferior a queda das tarifas aéreas no período, em especial após a criação da ANAC em 2005. Com o crescimento médio do PIB per capita entre 2,5% a 4% nos anos de 2006 a 2008 e um aumento da demanda do setor superior a 10% podemos analisar que a influência da legislação impactando diretamente sobre a demanda nos anos subsequentes a criação da agência e da formalização da liberdade tarifária.

Outra importante legislação que trouxe inovação e competitividade ao setor de aviação civil foi a resolução N° 400 de 13 de Dezembro de 2016 que estabeleceu uma série de normativas gerais sobre o transporte aéreo no país, aplicando novas formas de relação entre as companhias aéreas e os passageiros, no que diz respeito as modificações de bagagens, desistência de viagem, atraso de voos, cancelamento, dispõe ainda sobre o check-in, assistência de material<sup>13</sup>, reacomodação, reembolso etc. As modificações nas regras desta resolução tentam colocar o Brasil em situação bastante similar aos de diversos países onde as normativas visam eliminar distorções e penalidades as empresas de forma que não aplique um ônus pesado

---

<sup>13</sup> Art. 27. A assistência material consiste em satisfazer as necessidades do passageiro e deverá ser oferecida gratuitamente pelo transportador, conforme o tempo de espera, ainda que os passageiros estejam a bordo da aeronave com portas abertas, nos seguintes termos: I - superior a 1 (uma) hora: facilidades de comunicação; II - superior a 2 (duas) horas: alimentação, de acordo com o horário, por meio do fornecimento de refeição ou de voucher individual; e III - superior a 4 (quatro) horas: serviço de hospedagem, em caso de pernoite, e traslado de ida e volta

a estas e seja impossível de operar e aos consumidores que não haja ônus a ponto deste utilizar outro meio de transporte para seu destino.

Dentre as principais medidas que afetam diretamente a demanda pelo setor é a que trata das bagagens, essa medida é polêmica no Brasil, que até a presente resolução possuía um modelo que permitia o transporte de 23 kg de bagagens gratuitas por passageiros em voos econômicos. Para Da Cunha Lobo (2018) as principais mudanças trazidas por essa legislação são:

- (1) o fim da franquia mínima de bagagem (despacho sem ônus adicional para o passageiro), que era de até 23 kg; (2) possibilidade de correção de nome até o momento do check-in; (3) proibição de aplicação de multa em valor superior ao da passagem, para alteração ou no-show; (4) possibilidade de o passageiro desistir da compra da passagem até 24 horas depois do recebimento do comprovante da passagem, sem ônus, desde que a compra ocorra com antecedência superior a 7 dias em relação à data do embarque; e (5) aumento do peso permitido da bagagem de mão de 5 kg para 10 kg.

O principal motivo que impacta diretamente sobre a demanda se refere ao estilo de usuário do transporte aéreo no Brasil, uma vez que o país possui dimensões continentais, tendo seu polo turístico concentrado na região nordeste e o maior fluxo de indústrias e empresas na região sudeste é de se esperar que haja de forma sazonal um massivo deslocamento de pessoas de uma região ou estado para outro. As diferenças entre esses passageiros significam que esses indivíduos transportam quantidades muito diferentes de bagagem, os passageiros com maior frequência em voos, como executivos transportam por via de regra menos bagagens que passageiros a passeio, no modelo regulado o ônus de transportar bagagens era distribuído para os dois grupos.

O quadro em 2015 aponta que cerca de 65% das pessoas despachavam bagagens nos países, sendo uma relação direta entre o peso das aeronaves e consumo de combustível implicava que nos anos anteriores a entrada da nova legislação as companhias aéreas e os passageiros que não despachavam bagagens arcavam com os custos da legislação, penalizados com por passagens mais caras.

A relação entre o custo das empresas com combustíveis e a quantidade de bagagens nas aeronaves pode ser analisado quando se compara os anos anteriores a nova regra (2014, 2015 e 2016) onde houve em 2014 uma redução na ordem de 1% das bagagens transportadas e uma redução do custo com combustível das aeronaves em 2%, porém se faz necessário retirar os fenômenos externos como uma redução do preço do combustível de aviação o QAV, que em 2014 registrou um crescimento médio de 5% no seu preço em relação ao ano anterior. O ano de

2015 possui um fenômeno ainda mais interessante, o país devido à crise econômica apresentou forte retração na quantidade de carga transportada na ordem de 11% e redução de 16% no preço médio do QAV, com a quantidade de passageiros transportados praticamente igual ao ano anterior, o custo das companhias aéreas foi reduzido em 25%.

Os dados demonstram que o aumento ou redução do preço do QAV não é o suficiente para impactar na mesma proporção o aumento ou redução dos custos com combustíveis, porém a quantidade de carga transportada impacta em um nível de significância maior os custos das empresas.

O ano de 2016 marca o fim do livre despacho de bagagens, o país vivia o auge da crise econômica com retração superior a 3% do seu PIB, isso teve impacto direto sobre o mercado que apresentou uma retração de 8% tanto na quantidade de passageiros como na quantidade bagagem transportada, o custo das companhias aéreas apresentou uma redução de 11% em relação a 2015 com o QAV tendo retração de 13%. Os dados desse ano reforçam a ideia de haver uma maior relação entre a quantidade de bagagens e a custo com combustível que o próprio preço do QAV.

A introdução da nova regra inverte o quadro apresentado nos anos anteriores, uma vez que permite as companhias aéreas transferir o ônus das bagagens para os clientes que desejam usufruir do serviço, sem atribuir a todos os custos, criando, portanto, uma discriminação de preços. Coelho (2018) afirma que: Até agora, o custo pelo transporte de malas era diluído nos preços dos bilhetes de todos os passageiros, independentemente se ele viajava apenas com bagagem de mão ou se despachava mais de uma mala.

Dados da ANAC sugerem ainda que: “em três anos, houve redução de 11% no peso médio da bagagem despachada no mercado interno: de 13,5kg em 2012 para 12 quilos em 2015<sup>14</sup>”, Lobo (2018) colabora com a ideia de que houve uma modificação na estrutura do transporte de bagagens: “as empresas aéreas alegam, hoje, que tal quadro se inverteu e que 60% a 65% dos passageiros apenas viaja com bagagens de mão”. Dados da Secretaria de Aviação Civil (SAC) apontam que quase 40% dos passageiros não despacham bagagens. (Coelho, 2018).

---

<sup>14</sup> Fonte: <https://oglobo.globo.com/boa-viagem/peso-medio-da-mala-em-voos-domesticos-caiu-11-em-tres-anos-21066176>

Nos anos de 2017 e 2018 os pais deu início ao seu lento processo de recuperação econômica, o setor de aviação em 2017 obteve um crescimento no número de passageiros e de bagagens da ordem de 2%, porém os custos com combustíveis sofreram aumento expressivo em 12%, esse fenômeno ocorreu pelo aumento dos preços do QAV em 13% por cento e modestamente pelo aumento do número de cargas.

Tabela 4 - Quantidade de Carga Transportada, Número de Passageiros e Custo com Combustível

Ano	Carga e Correio (Ton.)	Var. ano anterior	Número de Passageiros	Var. ano anterior	Custo com Combustível %	Varição ano anterior
2003	298.858	-	29.113.657	-		
2004	417.993	40%	32.073.827	10%		
2005	400.603	-4%	38.719.836	21%		
2006	538.039	34%	43.191.198	12%		
2007	418.012	-22%	47.365.946	10%		
2008	421.399	1%	50.121.267	6%		
2009	394.122	-6%	57.123.672	14%	30,1	-
2010	480.540	22%	70.148.029	23%	33,1	10%
2011	524.880	9%	82.072.795	17%	36,1	9%
2012	511.677	-3%	88.688.896	8%	38,8	7%
2013	521.849	2%	90.239.471	2%	37,3	-4%
2014	514.861	-1%	95.913.262	6%	36,6	-2%
2015	455.757	-11%	96.180.343	0%	27,6	-25%
2016	418.562	-8%	88680274	-8%	24,6	-11%
2017	426.271	2%	90626774	2%	27,5	12%
2018	470.935	10%	93645213	3%	32,2	17%

Fonte: Agencia Nacional de Aviação Civil – ANAC (Adaptado da ANAC)

O ano de 2018 apresentou um cenário bastante peculiar, as incertezas em relação a eleição presidencial tornou o câmbio do país particularmente volátil, provocando um aumento da taxa de cambio e elevando o preço dos combustíveis em geral, esse fenômeno puramente econômico explica o aumento elevado do preço dos combustíveis em 38% em relação ao ano anterior, tal medida tem impacto direto sobre o custo com combustíveis, mas vale a ressalva que no mesmo ano correu crescimento de 10% no volume de cargas.

Tabela 5 – Preços Médio do Querosene de Aviação (QAV)

Ano	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Preço	1,84	1,94	1,63	1,41	1,60	2,20	2,19
Variação	-	5%	-16%	-13%	13%	38%	-1%

Fonte: Agencia Nacional do Petróleo, gás natural e biocombustíveis – ANP (Adaptada da ANP)

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de desregulação brasileiro iniciado nos anos 90 apresenta um quadro lento e pouco efetivo, poucas medidas apresentadas pelos governos nas décadas de 90 trouxeram uma mudança significativa na estrutura, formação de preços ou nos níveis de competitividade do setor, isso se dá pela natureza intervencionista e burocráticas dos governos brasileiros.

O cenário do setor, tem uma primeira modificação importante somente em 2001 com o processo de liberdade tarifaria, que permitiu a companhias como a Gol iniciarem suas operações naquele ano com uma política de tarifas low cost e fortes promoções. A análise dos indicadores demonstra que o setor apresenta crescimento do número de passageiros e boa redução nas tarifas aéreas, sofrendo com as flutuações da crise econômica de 2008 e 2014/2015.

O estudo dos slots de aviação dos aeroportos coordenados demonstra uma pequena melhora na oferta de voos no país em especial a um público que busca mais comodidade e tem uma maior restrição orçamentaria. A medida, porém, não possuiu efeito significativo uma vez que a distribuição dos slots ocorreu apenas entre as empresas já dominantes no setor, esse fato ocorre pela limitação de apenas de 20% do capital das companhias ser de origem estrangeira inviabilizando a entrada de novas companhias.

As viagens interestaduais no modal aéreo apresentam uma perspectiva muito interessante, que explicam o sucesso e rápida acessão de companhias como a Azul Linhas Aéreas, com uma frota de aeronaves menores e nacionais essa companhia aplicou uma forte política de promoções a partir de 2008 com grande redução tarifas para destinos ainda pouco explorados pelas maiores companhias. A aplicação dessa política de sucesso se deu pelo quadro brasileiro com redução de tarifas, liberdade de operação de voos regionais e redistribuição de slots em aeroportos movimentados.

A redução do preço das passagens, menor tempo de viagem, maior comodidade são os principais fatores que explicam a mudança do transporte rodoviário para o aéreo em viagens interestaduais. A Política competitiva implantada pela ANAC a partir de 2005, que visava

assegurar a competição, reduzir os entraves e aprimorar a eficiência das companhias foi um fator fundamental ao processo de desregulação do setor de aviação civil.

A Resolução nº400 da ANAC foi uma das mais extensas já propostas no país, ela visava adequar parte das regras brasileiras às tendências internacionais atendendo particularidades do setor, a medida mais significativa foi a permissão das cobranças pelo despacho de bagagens superiores a 10 kg.

O estudo analisou a relação entre o peso das bagagens com os custos com combustível das companhias, a constatação mais clara diz respeito à forte relação entre essas variáveis, sendo o peso das bagagens fator mais significativo na composição desse custo que o preço do querosene de aviação. A partir da análise pode-se destacar que a mudança na legislação permitiu às companhias transferir o ônus para o consumidor ao mesmo tempo que garantia ao passageiro mais comum, carregar até 12 kg de bagagem, a possibilidade de se adequar aos 10 kg gratuitos.

A formação dos preços das tarifas sofreu diversas reviravoltas ao longo da história recente do país, mas que alcançou o status de liberdade tarifária apenas em 2001 e consolidada pela lei que cria a ANAC em 2005. A instituição desse modelo foi a principal medida de desregulação econômica, pois possibilitou o aumento da concorrência, ganhos aos consumidores assim como uma melhora na eficiência do setor.

O processo de desregulação no país possibilitou a abertura de novos ares ao terceiro maior mercado do mundo de aviação, porém essas políticas possuem pouco efeito isoladamente, sendo necessária uma modificação estrutural assim como ocorreu nos EUA e União Europeia na década de 1980 para que seus resultados sejam consistentes e efetivos.

## 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABEAR. Voar por mais Brasil: os benefícios da aviação nos estados. 1º Edição, 2016, <[https://abear.com.br/wp-content/uploads/2019/03/ABEAR\\_VoarPorMaisBrasil\\_2016.pdf](https://abear.com.br/wp-content/uploads/2019/03/ABEAR_VoarPorMaisBrasil_2016.pdf)>. Acesso em 30.10.2019.

ANAC. Anuário do Transporte Aéreo 2017, 1º edição, Brasília 2018 <<https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/ultimas-publicacoes/anuario-do-transporte-aereo-2013-2017>>. Acessado em 06.08.2019

ANAC, Painel de Indicadores do transporte aéreo, 2018 <<https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/painel-de-indicadores-do-transporte-aereo>>. Acessado em 06.08/2019

BIELSCHOWSKY, Pablo; CUSTÓDIO, Marcos da Cunha. A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro. **Revista Eletrônica Novo Enfoque**, v. 13, n. 13, p. 72-93, 2011.

COELHO, André et al. Os impactos da cobrança da primeira bagagem para o setor aéreo brasileiro: uma análise crítica. 2018.

CRAVO, Beatriz Malerba. A alocação de slots e a concorrência no setor de transporte aéreo. **Journal of Transport Literature**, v. 8, n. 1, p. 159-177, 2014.

DA CUNHA LOBO, Alfredo Ribeiro. A nova cobrança por bagagens despachadas e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC): corporativismo ou mediação de interesses? **Journal of Law and Regulation**, v. 4, n. 1, p. 151-168, 2018.

DE OLIVEIRA, Alessandro Vinícius Marques; DOS SANTOS FERREIRA, Natália; SILVA, Lucia Helena Salgado. Liberalização econômica do transporte aéreo no Brasil: um estudo empírico dos dez primeiros anos. **Transportes**, v. 19, n. 3, p. 62-74, 2011.

DUARTE, A. C. Os Preços das Passagens Aéreas são Altos no Brasil? O Governo deveria intervir? Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/CONLEG/Senado, outubro/2015 (Boletim Legislativo nº 38, de 2015).

GONÇALVES, Mirian Buss et al. Um estudo sobre as preferências dos usuários do transporte rodoviário interestadual de passageiros. In: **XX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes**. 2006.

GUIMARÃES, Eduardo Augusto; SALGADO, Lúcia Helena. A regulação do mercado de aviação civil no Brasil. 2003.

JESUS, Claudiana Guedes de et al. Desregulamentação e trabalho na aviação comercial brasileira (1990-2002). 2005.

OLIVEIRA, Alessandro VM. Avaliação empírica dos impactos competitivos de regras regulatórias de redistribuição de slots em aeroportos. **Journal of Transport Literature**, v. 10, n. 4, p. 40-44, 2016.

LAPLANE, Gabriela. Os desafios da regulação do setor de transporte aéreo de passageiros no Brasil. 2005.

MIOTTO, Genossi Rauch; DE SOUZA, Marcos Antonio; DIEHL, Carlos Alberto. Reflexos das mudanças na concorrência do setor de aviação comercial brasileiro: um estudo no âmbito da desregulamentação governamental e da entrada da Companhia GOL. **ABCustos**, v. 3, n. 2, 2008.

PASIN, Jorge Antonio Bozoti; LACERDA, Sander Magalhães. A reestruturação do setor aéreo e as alternativas de política para a aviação comercial no Brasil. 2003.

PINDYCK, Robert S.; RUBINFELD, Daniel L. *Microeconomics*. Boston: Pearson,, 2015.

STIGLER, George J. The theory of economic regulation. **The Bell journal of economics and management science**, p. 3-21, 1971.