AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DISCUTIR OS IMPACTOS DA FUSÃO ENTRE AS COMPANHIAS AÉREAS AZUL E GOL NA VIDA DOS CONSUMIDORES

Prof. Dr. Eduardo Molan Gaban
Diretor

gaban@ibcibr.com.br

www.ibcibr.com

TÓPICO I: O PAPEL DO CADE E O IMPACTO DA CONSOLIDAÇÃO DE EMPRESAS AÉREAS

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) tem um papel fundamental na regulação concorrencial do setor de aviação civil no Brasil. Ao longo dos anos, diversas operações entre companhias aéreas foram submetidas à análise do órgão.

IBCI

PRINCIPAIS DECISÕES DO CADE SOBRE CONCENTRAÇÕES DE EMPRESAS DE AÉREAS

- **Fusão TAM e LAN (LATAM)**: O CADE aprovou a operação em dezembro de **2011** com duas restrições principais.
- **Aquisição da Webjet pela Gol**: A compra foi aprovada pelo CADE com restrição em **2012**.
- **Associação entre Azul e Trip**: A operação foi considerada pró-competitiva, aprovada pelo CADE em **2013**.
- Acordos internacionais (como **LATAM com IAG/British Airways e Iberia**, aprovada em **2017**) e joint ventures (**LATAM com Delta**, aprovado em **2020** com ampliação em **2024**), além de investimentos acionários (**Delta e American Airlines na Gol**, aprovada em **2021**),

O DESAFIO ATUAL:
POTENCIAL FUSÃO AZUL-GOL (EM ANÁLISE)

- Anunciada em janeiro de 2025, esta operação está em análise pelo CADE.
- Representa uma concentração de aproximadamente 62% do mercado doméstico brasileiro.
- Este patamar de concentração é superior a qualquer concentração já aprovada pelo CADE no setor aéreo. O histórico do CADE mostra aprovações máximas para concentrações de 44%.

EFEITOS NOCIVOS OBSERVADOS PARA OS CONSUMIDORES A PARTIR DA CONCENTRAÇÃO

- Estudos do próprio CADE identificam que, após operações de concentração, houve **aumentos de preços** nas rotas afetadas pela redução da concorrência. Os reajustes variaram de 7,68% a 16,42%.
- A concentração de mercado **reduz a quantidade de opções e a diversidade de serviços** para o consumidor (diminuição de oferta), o que pode prejudicar cidades menores especialmente.
- A concentração de slots nas mãos de poucas empresas cria **barreiras à entrada de novos concorrentes**, dificultando a competição e a oferta de preços mais baixos. Em mercados altamente concentrados, há risco de práticas anticompetitivas.

TÓPICO II: A PERMISSÃO DA CABOTAGEM COMO ALTERNATIVA DE REFORMA

Cabotagem aérea refere-se à operação de voos remunerados entre pontos situados dentro de um mesmo país por empresas estrangeiras. Em outras palavras, trata-se da permissão para que uma companhia aérea estrangeira transporte passageiros entre cidades brasileiras.

Atualmente há a vedação legal à cabotagem aérea no Brasil. O transporte aéreo doméstico de passageiros é reservado exclusivamente a empresas brasileiras.

IBCI

Base Legal para a Vedação: Esta vedação está prevista no artigo 216 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986), que diz "Os serviços aéreos de transporte doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras". Além disso, o artigo 7º da Convenção de Chicago, da qual o Brasil é signatário, reforça que cada Estado contratante tem o direito de negar a aeronaves de outros Estados permissão para transportar passageiros, correio ou carga entre pontos dentro de seu território.

Exceções e Propostas de Mudança: Houve aprovação no Senado Federal, em 2024, de um projeto de lei (PL 4.392/2023) para permitir a cabotagem por empresas sul-americanas na região da Amazônia Legal, mas ainda não houve aprovação na Câmara dos Deputados.

EXEMPLOS INTERNACIONAIS DE CABOTAGEM E EFEITOS POSITIVOS

A liberalização da cabotagem aérea é rara no mundo, mas alguns países tiveram experiências que trouxeram efeitos positivos para a concorrência.

União Europeia: É o caso mais emblemático de liberalização total da cabotagem aérea. Desde 1997, qualquer companhia aérea certificada em um Estado-membro pode operar voos domésticos regulares em qualquer outro país do bloco. Essa abertura levou **a aumento da concorrência, expansão das companhias de baixo custo e redução de tarifas** para os consumidores.

EXEMPLOS INTERNACIONAIS DE CABOTAGEM E EFEITOS POSITIVOS

- Austrália e Nova Zelândia: Adotaram um regime liberalizado entre si, permitindo que companhias aéreas de um país operem voos domésticos no outro.
- Chile: Tem uma postura mais liberalizante na América do Sul, permitindo a cabotagem para empresas de alguns países da região.
- América do Sul (Acordo de Fortaleza): Existe um acordo que permite maior integração e, em alguns casos, abertura à cabotagem entre países signatários, mas essa abertura ainda é limitada.

BENEFÍCIO POTENCIAL PARA O BRASIL

Permitir a cabotagem poderia introduzir novos concorrentes, aumentar a oferta de rotas e frequências, e potencialmente levar à redução das tarifas para viagens domésticas, espelhando os efeitos vistos em mercados liberalizados como a UE.

TÓPICO III: A INCONSISTÊNCIA DA POLÍTICA DE PREÇOS DO QAV DA PETROBRAS

Política de Preços da Petrobras: A Petrobras historicamente pratica preços para o combustível de aviação (QAV) no Brasil alinhados ao mercado internacional, em paridade com os preços praticados em dólar no exterior. Essa política é conhecida como PPI (Preço de Paridade de Importação). O valor do combustível vendido no Brasil acompanha as oscilações do petróleo e dos derivados no mercado internacional, além da variação cambial.

IBCI

Mecanismo: A Petrobras faz ajustes regulares nos preços do QAV com base nesses fatores. Até recentemente, os preços internos seguiam automaticamente as flutuações do mercado internacional.

Produção vs. Importação: A Petrobras produz internamente mais de 90% do QAV consumido no país. Embora a maior parte seja produzida internamente, há uma parcela de importação. Dados de 2019 indicam que cerca de 13% do QAV comercializado no Brasil era de origem importada. A Petrobrás é responsável por 100% da comercialização de QAV no Brasil.

MUDANÇAS RECENTES (2023)

A Petrobras anunciou o fim do mecanismo automático de paridade de importação, afirmando que os reajustes seriam feitos sem periodicidade definida. No entanto, a empresa continua considerando fatores como preços internacionais e câmbio em sua formação de preços, apenas sem seguir uma regra automática e rígida.

TÓPICO IV: CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Desafio do CADE: A proposta de fusão Azul-Gol representa um nível de concentração (~62%) que excede significativamente os limites históricos de aprovação do CADE e acarreta riscos consideráveis para a concorrência e os consumidores, com base nas análises passadas e efeitos observados.

Recomendação 1: O CADE Deve Vetar a Fusão Azul-Gol. Dado o alto nível de concentração e os efeitos negativos documentados da redução da concorrência sobre os preços e opções para o consumidor, aprovar esta fusão prejudicaria significativamente o mercado de transporte aéreo brasileiro.

IBCI

Desconexão de Preços da Petrobras: A prática da Petrobras de precificar o QAV produzido majoritariamente no Brasil com base em valores internacionais em USD, apesar da alta produção doméstica e baixo volume de importação, cria um paradoxo onde os preços domésticos ficam expostos à volatilidade internacional e cambial, independentemente dos custos de produção locais.

Recomendação 2: O Governo Federal Deve Obrigar a Petrobras a Abandonar o PPI para o QAV Doméstico. A Petrobras deveria ser obrigada a precificar o QAV de produção doméstica com base nos custos internos em BRL, isolando os preços domésticos da volatilidade do mercado internacional não relacionada aos custos reais de fornecimento local.

Proibição da Cabotagem: A legislação brasileira atual proíbe explicitamente a cabotagem aérea para transporte de passageiros, ao contrário de outras jurisdições que abriram seus mercados.

Recomendação 3: O Governo Federal Deve Propor uma Medida Provisória para Permitir a Cabotagem no Brasil. Abrir o mercado doméstico brasileiro à competição de empresas aéreas estrangeiras poderia aumentar a oferta, fomentar a concorrência e potencialmente levar à redução das tarifas para os consumidores, seguindo as experiências bem-sucedidas de mercados liberalizados como a União Europeia.

IBCI

OBRIGADO

Phone
+55 11 98572-7800

Mail
gaban@ibcibr.com.br

Website
www.ibcibr.com

Address
SGAN 601, Bloco H, Sala 2049, Asa Norte
CEP: 70.830-018 - Brasília/DF