

Assimetrias de informação e o provimento obrigatório de dados de firmas reguladas: estudo de caso do transporte aéreo

[Asymmetric information and mandatory data disclosure by regulated firms:
a case study of air transportation]

Lucia Helena Salgado*, Alessandro V. M. Oliveira

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brazil, Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), Brazil

Submitted 9 Sep 2011; received in revised form 22 Nov 2011; accepted 26 Jan 2012

Resumo

Toda regulação econômica setorial contém elementos de assimetrias de informação entre autoridade regulatória e regulados. Ao desempenhar suas atribuições de estabelecer regulamentos, medidas e ações que induzem e promovem o bem-estar econômico, o regulador rotineiramente encontra-se na situação de baixo nível informacional em virtude da escassez de dados, ou, o que é mais comum, baixa abrangência, nível de desagregação inadequado e parca qualidade da informação disponível. Assim, não é incomum observar reguladores desenhando regulamentos de maneira subótima. Adicionalmente, planos de investimentos na expansão da infra-estrutura básica de acesso ao mercado - recursos essenciais -, bem como a sua própria regulação, podem ser concebidos usando-se informação coletadas de forma imperfeita, ou seja, com ruído. Isso aumenta as incertezas inerentes à regulação - e também à implementação da política antitruste e às políticas governamentais - além de aumentar o custo dos investimentos setoriais. O presente trabalho visa estudar o caso das assimetrias de informação no setor de transporte aéreo. Maior ênfase é dada ao detalhamento dos esforços das autoridades do setor em realizar a regulação do provimento dos dados dos regulados, com vista a embasar a regulação e assistir ao consumidor em suas escolhas. Um estudo de caso do arcabouço de coleta, manuseio e disseminação dos dados setoriais implementados pelo regulador norte-americano, o US Department of Transportation (DOT). E por fim apresentar algumas propostas que poderão alterar a questão do provimento de informações por parte da ANAC, possibilitando assim maior fiscalização por parte da sociedade.

Palavras-Chave: regulação; antitruste; assimetrias de informação; dados econômicos; estatísticas.

Abstract

All sector economic regulation contains elements of asymmetry of information between regulatory authority and regulated. When performing their duties, the regulator routinely lies in low-level situation because of the scarcity of informational data, or, what is more common, spanning low, inadequate level of disaggregation and low quality of information available. Thus, it is not uncommon to observe regulators designing sub-optimal configuration way regulations. Additionally, plans for investments in basic infrastructure expansion of market access, as well as its own regulation, can be designed using information collected imperfectly. This increases the uncertainty inherent in the regulation, in addition to increasing the cost of the investment industry. This work aims to study the case of information asymmetry in the air transport sector. Greater emphasis is given to detailing the efforts of industry authorities carry out the regulation of the provision of regulated data, with a view to enhance the regulation and assist the consumer in their choices. A case study of framework of collecting, handling and dissemination of sector data implemented by North American regulator, the US Department of Transportation (DOT). And finally present some proposals that can change the question of provision of information by the ANAC, thus greater supervision by society.

Key words: regulation; antitrust; information asymmetries; economic data; statistics.

* Email: lucia.salgado@ipea.gov.br.

Recommended Citation

Salgado, L. H. and Oliveira, A. V. M. (2012) Assimetrias de informação e o provimento obrigatório de dados de firmas reguladas: estudo de caso do transporte aéreo. *Journal of Transport Literature*, vol. 6, n. 3, pp. 204-238.

■ JTL|RELIT is a fully electronic, peer-reviewed, open access, international journal focused on emerging transport markets and published by BPTS - Brazilian Transport Planning Society. Website www.transport-literature.org. ISSN 2238-1031.

This paper is downloadable at www.transport-literature.org/open-access.

1. Introdução

Uma das justificativas contemporâneas para a regulação econômica corresponde à identificação de falhas de mercado associadas à informação, que ao distorcerem a sinalização fornecida pelo sistema de preços geram problemas de risco moral e seleção adversa, entre outros (Stiglitz, 2010).

A "Regulação do Provimento da Informação" diz respeito aos esforços institucionais (sistemas, procedimentos, atos, etc.), bem como o arcabouço de regulamentos desenvolvidos pelo regulador com vistas a obrigar os entes regulados a submeterem informações à plena capacidade de observação sobre seus mercados, produtos, práticas e condições comerciais no tocante a consumidores, fornecedores e sistemas produtivos. A redução das assimetrias de informação regulador-regulados ou consumidor-regulados faz-se por meio da imposição de procedimentos de revelação de informação ("*mandatory disclosure*"), ou de coleta e/ou encaminhamento ao regulador da informação referente aos mesmos. O provimento da informação dos regulados é uma forma primária de garantir a transparência regulatória, uma vez que a autoridade responsável pelo setor obtém acesso às práticas de mercado e de produção das empresas participantes. Do ponto de vista do consumidor, o *mandatory disclosure* pode representar uma redução no risco de seleção adversa de fornecedor, sobretudo nos casos de bens de experiência¹.

A literatura de regulação incompleta centra-se no estudo da situação em que a firma regulada possui custos que são de informação privada, não disponível ou observável pelo regulador e por seus competidores. Os estudos buscam identificar contratos ótimos, de forma a produzir resultados de incremento de bem-estar econômico a partir da atuação da regulação no mercado em situação de assimetrias de informação. Estudos clássicos dessa corrente podem ser encontrados em Baron e Myerson (1982), Laffont e Tirolle (1986) e Lewis e Sappington (1988).

¹ Os bens de experiência (*experience goods*), ao contrário dos bens de pesquisa (*search goods*), são aqueles bens ou serviços cujas características intrínsecas de qualidade são de difícil antecipação no ato da aquisição, antes do efetivo consumo do mesmo. No caso do transporte aéreo, os passageiros que voam a negócio tipicamente consomem um "bem de pesquisa", enquanto que para os passageiros a lazer, sobretudo aqueles que viajam com baixa frequência ou pela primeira vez, o transporte aéreo seria um "bem de experiência".

Uma das questões mais importantes referentes à regulação do provimento da informação regulatória, diz respeito às fortes resistências e *lobbies* contrários por parte dos regulados no sentido de evitar o *mandatory disclosure* das suas variáveis econômicas. Uma das argumentações contrárias mais típicas diz respeito à necessidade dos regulados de "preservar informação sensível ou estratégica do negócio". Assim, ao prover a informação sobre o seu negócio, o regulado estaria, ao mesmo tempo, revelando à concorrência real e potencial as razões para o seu sucesso no mercado. Pretende-se discutir, ao longo do presente trabalho, se essa argumentação faz sentido do ponto de vista da eficiência de mercado.

A qualidade da divulgação dos dados de firmas reguladas pelas agências regulatórias no Brasil é tema ainda não explorado na literatura nacional. Em geral, concebe-se o papel de regular os mercados por parte da agência assumindo-se que as hipóteses de que mesma possui plena capacidade de observação das variáveis econômicas relevantes, e que faz o melhor uso possível da informação na confecção da rotina regulatória e de eventuais justificativas para reformas regulatórias. No caso de fraca capacidade de observação da agência, ou de uso subótimo da informação por parte da mesma, tem-se que a transparência dos dados regulatórios torna-se medida de extrema relevância para permitir um adequado acompanhamento dos atos da autoridade do setor. Como, os dados econômicos existentes são apenas limitadamente revelados ao grande público e, em geral, esse *disclosure* parcial é feito apenas de forma agregada - isto é, sem detalhamento por empresa, por mercado ou por produto -, o resultado é que não é possível à sociedade acompanhar e, mais ainda, formular de maneira fundamentada, contraposições, aos atos regulatórios. Da primeira assimetria de informação - entre regulados e entre regulador e sociedade². Com essa segunda assimetria de informação, tem-se que consultas públicas e audiências públicas visando o debate quanto a reformas regulatórias tornam-se fóruns com baixíssimo teor de qualidade das discussões, em que o regulador apresenta "vantagens informacionais" sobre o público interessado. Essas "vantagens", como acima explicado, são muitas vezes lastreadas em informações de qualidade ruim.

Este segundo nível de assimetria de informação tem sido objeto de atenção e é passível de tratamento, por via desenhos de mecanismos visando mitigá-los.

² Por "sociedade", refere-se ao grande público consumidor, mas também aos diversos *stakeholders* do setor (fornecedores, parceiros comerciais etc.), aos demais órgãos de governo, aos potenciais entrantes no mercado, aos investidores, aos políticos e legisladores etc.

O presente trabalho visa estudar o caso das assimetrias de informação no setor de transporte aéreo. Este setor é regulado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Maior ênfase será dada ao detalhamento dos esforços das autoridades do setor em realizar a regulação do provimento dos dados dos regulados, com vista a fundamentar a regulação e assistir ao consumidor em suas escolhas. Um estudo de caso do arcabouço de coleta, manuseio e disseminação dos dados setoriais implementados pelo regulador norte-americano, o *US Department of Transportation* (DOT), é desenvolvido, tendo por objetivo efetuar recomendações para o caso brasileiro. Além da apresentação de algumas propostas que alteram consideravelmente o quadro atual, no que diz respeito ao fornecimento de informações por parte do órgão de regulação brasileiro (ANAC), possibilitando que este possa ser melhor fiscalizado pelos órgãos competentes e pela sociedade.

No transporte aéreo, é crucial termos estatísticas confiáveis de tráfego por origem-destino verdadeiro, conexões, índices de qualidade, preços, atrasos, *overbooking*, dentre outros. Esses indicadores são extremamente úteis na previsão de demanda (ex. Falcão, 2012; Diniz, 2012; Condé, 2011), sinalização de novos investimentos em aeroportos e linhas aéreas, no acompanhamento da qualidade do serviço prestado e deliberação quanto à necessidade de reformas regulatórias, e no próprio embasamento das mesmas.

2. O provimento da informação no transporte aéreo: estudo de caso dos regulamentos do *US Department of Transportation* (DOT)

2.1 O Airline Deregulation Act (ADA) e a criação do US DOT

O *Airline Deregulation Act*, sancionado pelo presidente Jimmy Carter, em 1978, foi uma conquista da sociedade norte-americana, que, por meio da maior liberalização instituída a partir daquele momento, obteve extraordinária popularização do modal aéreo. A principal justificação teórica utilizada pelos defensores do ADA foi a Teoria dos Mercados Contestáveis, que sugeria que os mercados aéreos livres poderiam se comportar de forma eficiente do ponto de vista econômico, independente de qual fosse sua configuração. Entretanto, já por ocasião do ADA, e mesmo com as sugestões da literatura econômica, havia por parte das autoridades um temor de que a desregulação total levasse a um aumento do

poder de mercado e à maior concentração do setor - o que de fato se materializou logo em seguida, na segunda metade dos anos 1980.

Com a desregulação do setor aéreo, maior responsabilidade recaiu sobre a autoridade antitruste, o *Department of Justice*, DOJ, para acompanhar o setor. Ao *Department of Transportation*, DOT, foram também atribuídas algumas (poucas) funções de acompanhamento, deliberação e execução na área econômica, como por exemplo, a concessão de imunidades antitruste a alianças internacionais.

Na legislação que extinguiu o antigo regulador, o *Civil Aeronautics Board*, e que implementava o ADA, conferindo alguns poderes ao DOT, foi inserida a necessidade de coleta permanente de dados econômicos setoriais, com vistas ao adequado acompanhamento econômico do setor. Atualmente, a base de todo o acompanhamento econômico do setor aéreo realizado pelas autoridades norte-americanas é constituída pela Pesquisa Origem-Destino do DOT.

2.2 A estrutura do DOT para análise e tomada de decisão econômica

O USDOT possui a estrutura funcional exibida pelo organograma abaixo – fonte: www.dot.gov. No que diz respeito à aviação civil, possui a *Assistant Secretary for Aviation and International Affairs*, sob a responsabilidade da *Under Secretary for Policy*. Adicionalmente, existe a *Federal Aviation Administration*, que é uma das muitas agências independentes de transportes no âmbito do DOT. Outra agência que possui atribuições relevantes às medidas e políticas de transporte aéreo adotadas pelo Departamento, é a RITA – *Research and Innovative Technology Administration*. Para fins da análise que será efetuada neste trabalho, consideraremos um detalhamento dos papéis desempenhados pela *Assistant Secretary for Aviation and International Affairs* (apenas no que concerne à aviação) e pela RITA. A FAA, por ser uma agência reguladora da segurança do transporte aéreo norte-americano, não tratando diretamente de questões de regulação econômica, não será considerada.

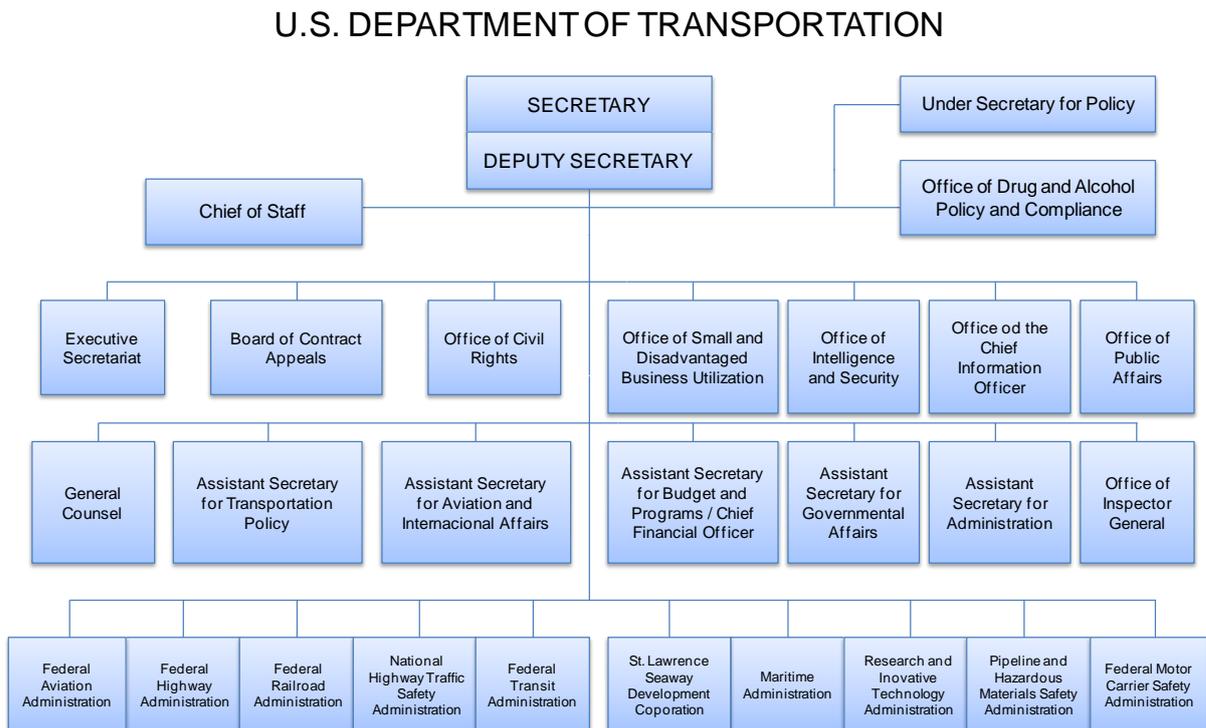


Figura 1 - Estrutura Organizacional U.S. DOT

Fonte: U.S. DOT (United States Department of Transportation).

O organograma abaixo, também extraído da página na internet do USDOT (www.dot.gov), apresenta detalhes da estrutura funcional da *Under Secretary for Policy* do Departamento. Por meio dele é possível entender que o DOT, por ser um departamento de Estado, aloca tanto a aviação civil como os outros modais de transportes em uma subsecretaria de “políticas públicas” (policy), e não necessariamente de “regulação”. Até porque a ênfase dada ao setor de transportes é a desregulação econômica. Como se pode notar pela divisão administrativa, tem-se que aviação é tema claramente distinto dos demais modais, sendo incluído nos temas de uma secretaria assistente que também cuida de assuntos internacionais de transportes. Essa divisão foi criada sob a Administração Clinton, em 1993, dadas as especificidades do transporte aéreo em relação aos demais modais de transportes e a necessidade de políticas específicas para o setor.

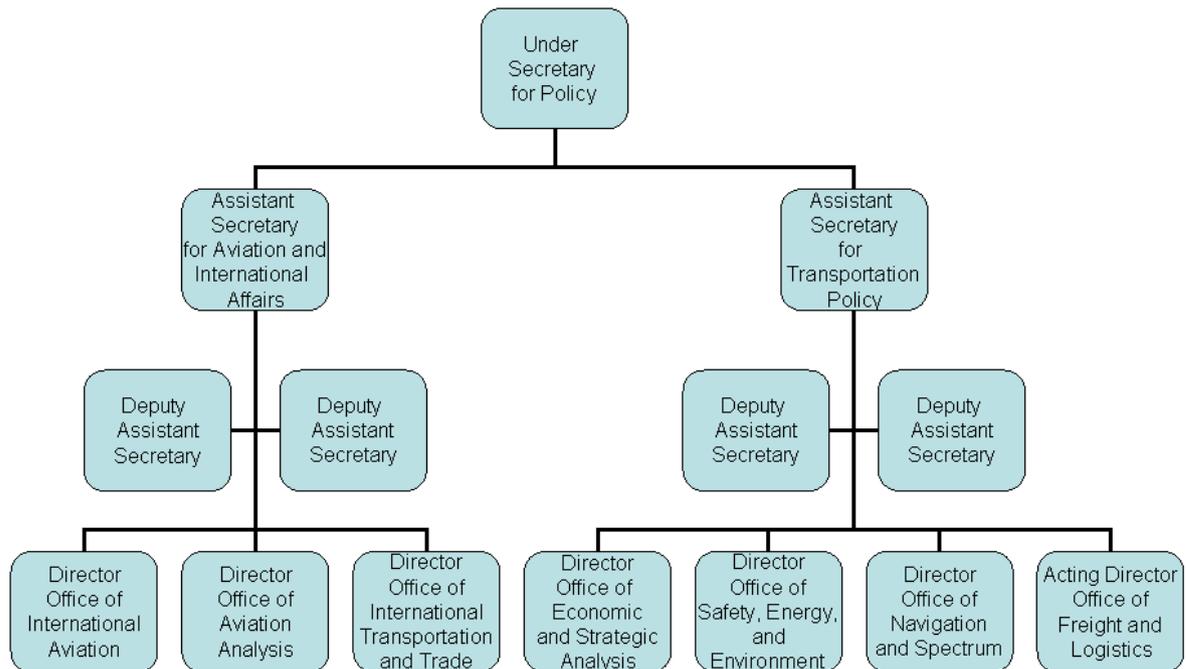


Figura 2 - Estrutura Organizacional da Under Secretary for Policy do US DOT

Fonte: US DOT (United States Department of Transportation).

Os objetivos da *Assistant Secretary for Aviation and International Affairs* – ou simplesmente, Secretaria Assistente para Aviação, como aparece no *website* algumas vezes, são os seguintes: “1. a liberalização dos serviços aéreos internacionais, com vistas à liberalização dos mercados; 2. a perpetuação dos benefícios de uma indústria do transporte aéreo doméstica competitiva e desregulada; e, 3. o desenvolvimento de políticas públicas para melhorar os serviços aéreos e/ou o acesso ao sistema de aviação comercial para comunidades pequenas e rurais” (fonte: www.dot.gov). Temos, assim, claramente estipulados nos objetivos da Secretaria, os esforços do governo norte-americano em assegurar os ganhos advindos da desregulação do transporte aéreo, bem como a sua ampliação para mercados internacionais – mas sem descuidar do importante tema da busca constante pela universalização geográfica dos serviços. Essa, aliás, vem sendo a tônica do Estado norte-americano desde o *Airline Deregulation Act*, de 1978.

Como veremos mais adiante, a Secretaria Assistente para Aviação trabalha de forma coordenada com as demais instâncias responsáveis dentro do Departamento de Transportes e, especialmente, com a agência de informações de transportes, a RITA.

Como ainda pode ser observado no organograma da Under Secretary for Policy, temos que a secretaria para assuntos internacionais e de aviação (*Assistant Secretary for Aviation and International Affairs*) possui três divisões: 1. *Office of International Aviation*; 2. *Office of International Transportation and Trade*; e, 3. *Office of Aviation Analysis*. Os dois primeiros organismos tratam de questões internacionais não-econômicas relacionadas aos transportes em geral e à aviação, em particular. No que se segue, será mantido o foco nas atribuições do *Office of Aviation Analysis*.

A Secretaria é incumbida de todas as iniciativas do DOT para políticas públicas, além de coordenar e conduzir todos os assuntos relacionados ao tema.

2.3 As estrutura para coleta, disponibilização e análise de dados econômicos do DOT

2.3.1 O OAA

O *Office of Aviation Analysis* (OAA) é a divisão do DOT, subordinada à Secretaria Assistente de Aviação, dedicada às iniciativas e à sustentação de esforços movidos pelo Departamento no que concerne às políticas públicas para a fiscalização (*oversight*) e acompanhamento das variáveis econômicas da indústria do transporte aéreo norte-americano. Cuida tanto dos mercados domésticos quanto dos internacionais da aviação, com ênfase sempre orientada aos aspectos econômicos do setor.

Os papéis do *Office of Aviation Analysis* são basicamente três: análise, aconselhamento e regulação. Por *análise*, entende-se a estudo de variáveis econômicas primordiais dos mercados aéreos, como custos, preços, serviço, tráfego, capacidade e finanças de companhias aéreas. O OAA não é produtor e nem fonte primária de estatísticas ou informações do DOT, mas assume o papel de uso e manuseio de dados coletados de outras fontes internas no Departamento. Torna-se produtor de dados secundários e relatórios que proporcionam visões de médio e longo prazo da indústria, além de análises setoriais de conjuntura (curto-prazo). Efetua toda a análise econômica e antitruste do setor aéreo realizada primariamente pelo governo norte-americano. Por exemplo, toda a análise de casos de imunidade antitruste de alianças de companhias aéreas é realizada pelo OAA. No seu papel de *aconselhamento*, o OAA efetua recomendações de políticas e atendimento a questões levantadas pelo DOT, e

sustentação às suas decisões, sempre com a ênfase nos critérios técnicos de análise, que eles denominam de *fact-based analyses*.

Por fim, em termos de desempenho de funções de regulação econômica, o OAA exerce administração de um conjunto relevante de programas regulatórios para a aviação, como: o *Essential Air Service* - subsídio a companhias aéreas para o provimento de serviço em pequenas localidades; o *Small Community Air Service Development Program* – recursos para as pequenas localidades propriamente ditas, para cobrir despesas referentes à aviação; o *Air Carrier Fitness Program* – o licenciamento de novas companhias aéreas e o monitoramento da saúde financeira das empresas já em operação, de forma a garantir que as empresas certificadas tenham viabilidade para a continuidade das operações e prestação de serviço ao público; e, dentre outros, a administração dos serviços de *Slot Exemption*, mesmo que de forma ainda restrita – por enquanto, apenas no Aeroporto Ronald Reagan Washington.

O OAA se divide administrativamente de acordo com as suas três funções mais importantes: a *EAS & Domestic Analysis Division* (EAS é o programa *Essential Air Services*), a *Competition and Policy Analysis Division* e a *Air Carrier Fitness Division*.



Figura 3 - Estrutura Organizacional do Office of Aviation Analysis (OAA) do US DOT

Fonte: US DOT (United States Department of Transportation).

O OAA cuida de temas econômicos importantes da aviação comercial norte-americana, como a fusões e aquisições, alianças *code-share* domésticas e internacionais, imunidade antitruste, ingresso e licenciamento de novas empresas, análise de práticas de distribuição das empresas, subsídios à aviação, acesso a aeroportos controlados por *slots*, e questões referentes a falências e greves no transporte aéreo.

Em seu *website*, o OAA é enfático em se posicionar como uma instância *independente* dentro do DOT. A independência é destacada como um atributo importante para alavancar a credibilidade dos estudos e relatórios produzidos pelo órgão: “[*The Office*] serves as an independent source of analytical input to the Department’s aviation and international affairs policy-making function” (fonte: ostpxweb.dot.gov)

Uma das importantes funções estatutárias do OAA é a modernização de seus sistemas de coletas e armazenagem de dados e informações do setor: “*Provides a leadership role in the development and implementation of modernization of data systems and collection at the Department to facilitate all domestic and international analytical functions*”. (fonte: ostpxweb.dot.gov). Como pode ser analisado, as autoridades de transportes norte-americanas entendem que o setor de transporte aéreo apresenta constante evolução no que tange a área de tecnologia de informação, e que, se esforços no sentido de aperfeiçoar as rotinas e procedimentos oficiais de coleta, pode-se comprometer a capacidade de observação dos eventos e fenômenos do setor e, em última instância, suas capacidades de análise, recomendação de políticas e mesmo de regulação.

Com relação a relatórios, publicações e estudos, nota-se uma evidente ênfase na transparência e publicidade das informações no âmbito do DOT: “*Ensuring consumers have public access to information about the airline industry is a high Department priority*.” (fonte: www.dot.gov). Argumenta o OAA que o acesso à informação do setor “auxilia tanto consumidores como líderes cívicos na melhor compreensão do papel do transporte aéreo no crescimento econômico local e como endereçar questões sobre os serviços aéreos (www.dot.gov, tradução livre). Com base nessa premissa, tem-se a publicação e a disponibilização eletrônica de inúmeros relatórios e estudos sobre os serviços aéreos, as tarifas, o estado da competição, dentre outros. A maioria dos estudos encontra-se disponível no *website* do departamento.

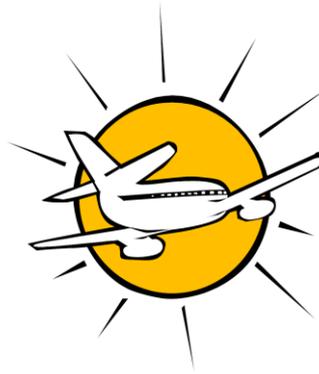
Outra atribuição que vem sendo desempenhada pelo OAA é a de prover dados dos aeroportos do País. Por meio do “*Airport Competition and Air Fare Data*”, construído a partir de dados da Pesquisa Origem-Destino (RITA), o órgão disponibiliza estatísticas cruciais para estudos posteriores que irão nortear estudos de investimentos em aeroportos.

Um dos destaques das publicações do OAA é o *Airline Quarterly Financial Review*, produzido por sua Divisão de Competição e Análise de Políticas. Diversas estatísticas econômico-financeiras são reportadas nesse relatório trimestral.

O OAA tem movido consideráveis esforços para promover uma reforma nos seus regulamentos de coleta, processamento e disponibilização pública dos dados de transporte aéreo. A principal motivação para isso está no fato de que a própria indústria evoluiu consideravelmente ao longo das décadas e fenômenos de mercado antes não considerados – como os acordos code-share, por exemplo – devem ser melhor acompanhados. Em suma, o OAA tem se focado nas questões de submissão e acesso aos dados, visando a maior confiabilidade e a redução dos custos envolvidos, tanto por parte das companhias aéreas, quanto por parte do próprio DOT.

O OAA publica trimestralmente o relatório denominado “*Domestic Airline Fares Consumer Report*”. Com essa publicação, o DOT proporciona ao grande público a informação sobre os preços médios pagos pelos passageiros nas mil ligações (pares de cidade) mais densas dos Estados Unidos. São mercados que englobam 70% de todas as viagens domésticas no país. Neste relatório, o OAA demonstra uma preocupação em prestar assistência aos consumidores, orientando-os com relação aos preços nos diversos mercados.

DOMESTIC AIRLINE FARES CONSUMER REPORT



Fourth Quarter 2009 Passenger and Fare Information

May 2010



U.S. Department of Transportation
Office of Aviation Analysis

Figura 4 - Folha de Rosto do Relatório Domestic Airline Fares Consumer Report

Fonte: U.S. DOT

Market and Carrier Fare Information Top 1,000 Contiguous State City-Pair Markets Fourth Quarter 2009

Table 1

City-Pair By Distance Block	Market Data			Largest Carrier In Mkt			Lowest Fare Carrier In Mkt 1/			
	Nonstop Distance	Psgrs. Per Day	Avg. One-Way Fare (\$)	Carrier	Percent Market Share	Avg. One-Way Fare (\$) 2/	Carrier	Percent Market Share	Avg. One-Way Fare (\$) 2/	
Distance block : 101 - 150 miles										
Austin, TX Houston, TX	148	377	\$123	WN	66%	\$120	WN	66%	\$120	
Portland, OR Seattle, WA	129	446	\$119	AS	94%	\$120	UA	6%	\$94	
Distance block : 151 - 200 miles										
Boston, MA New York, NY	200	3,600	\$171	DL	35%	\$157	B6	12%	\$109	
Miami, FL Orlando, FL	193	197	\$145	AA	98%	\$145	AA	98%	\$145	
Austin, TX Dallas/Ft.Worth, TX	190	1,096	\$126	WN	77%	\$126	AA	23%	\$124	
Dallas/Ft.Worth, TX Oklahoma City, OK	181	238	\$125	WN	68%	\$123	WN	68%	\$123	
Houston, TX San Antonio, TX	192	471	\$120	WN	64%	\$117	WN	64%	\$117	
Ft. Lauderdale, FL Tampa, FL	197	691	\$117	WN	88%	\$122	NK	11%	\$84	
Las Vegas, NV Ontario, CA	197	548	\$112	WN	100%	\$112	WN	100%	\$112	
Chicago, IL Indianapolis, IN	177	328	\$111	UA	37%	\$120	WN	30%	\$102	
Reno, NV San Jose, CA	188	200	\$108	WN	100%	\$108	WN	100%	\$108	
Oakland, CA Reno, NV	180	210	\$108	WN	100%	\$108	WN	100%	\$108	
Ft. Lauderdale, FL Orlando, FL	178	391	\$102	WN	68%	\$112	NK	32%	\$80	

Figura 5 - Página do Relatório Domestic Airline Fares Consumer Report

Fonte: U.S. DOT

2.3.2 O OAEP

O *Office of the Assistant General Counsel for Aviation Enforcement and Proceedings* (OAEP) é o órgão do DOT incumbido de monitorar o cumprimento e as possíveis violações dos regulamentos e requisitos econômicos, de proteção ao consumidor e de direitos civis por parte das companhias aéreas. Possui a Divisão de Proteção ao Consumidor da Aviação (*Aviation Consumer Protection Division*), incumbida de receber as reclamações dos consumidores referentes ao transporte aéreo. Realiza funções de defesa do consumidor em nome do DOT, além de assistir aos passageiros com informações e dados do setor.

No que tange ao OAEP e sua divisão de proteção ao consumidor, estes realizam a abordagem mais completa referente ao repasse sistemático da informação dos regulados pelo DOT, o *Air Travel Consumer Report*, ATCR (Figura 6).



U.S. Department
of Transportation



Air Travel Consumer Report

A Product Of The
OFFICE OF AVIATION ENFORCEMENT AND PROCEEDINGS
Aviation Consumer Protection Division

Issued: June 2010



Flight Delays ¹	April 2010 12 Months Ending April 2010
Mishandled Baggage ¹	April 2010
Oversales ¹	1st Quarter 2010
Consumer Complaints ² (Includes Disability and Discrimination Complaints)	April 2010
Customer Service Reports to the Dept. of Homeland Security ³	April 2010

Figura 6 - Folha de Rosto do Relatório Air Travel Consumer Report

O ATCR é produzido mensalmente, sendo especialmente elaborado com a finalidade de assistir aos consumidores com informação sobre a qualidade dos serviços oferecidos às companhias aéreas. Por conter inúmeras estatísticas confiáveis de interesse do grande público,

o ATCR é largamente utilizado pela mídia para divulgar os fatos relativos ao transporte aéreo naquele país, servindo de importante canal de comunicação com a sociedade também por meio da imprensa.

2.3.3 A RITA - Research and Innovative Technology Administration e o BTS - Bureau of Transportation Statistics

A RITA é uma agência independente que produz, por meio do BTS, dados confiáveis, detalhados, e que servem de insumo para diversas instâncias dentro do DOT, do DOJ e do governo norte-americano. O fato dos dados do setor aéreo serem produzidos por uma agência independente de transportes deve ser bastante enfatizado. Quem produz os dados não é a mesma entidade que os manuseia na forma de relatórios e justificativas de uma reforma regulatória, por exemplo. Assim, uma consulta pública efetuada pelo regulador, e de interesse do mesmo, pode ter sua temática embasada e justificada com dados independentes que não necessariamente foram manipulados por ele. Isso confere maior transparência ao processo regulatório e de reformas regulatórias.

2.3.4 A Pesquisa de Origem-Destino do DOT

A base de dados do DOT é um legado advindo do período regulatório do transporte aéreo norte-americano. A pesquisa origem-destino é um dos conjuntos de informações setoriais mais completos e detalhados da base de dados do DOT. Originalmente denominada de DB1A (com início no final dos anos 1960), ela foi reconfigurada com o rótulo de DB1B a partir de 1998, quando foram feitos ajustes para se levar em consideração as práticas de *codesharing* das companhias aéreas. A DB1B contém informação sobre viagens de passageiros, computando desde a origem até o destino, incluindo as paradas e trocas de aeronaves intermediárias, quando aplicável. Representa uma amostragem de dez por cento dos bilhetes comercializados pelas companhias aéreas norte-americanas em seu mercado doméstico. Contém um conjunto relevante de informações de mercado, como número de passageiros, transportadoras existentes, itinerários, tarifas e receitas desagregadas.

As características tornam a DB1B a base de dados de transporte aéreo mais completa do mundo. Do ponto de vista do planejamento estratégico do setor, incluindo-se os investidores, os potenciais entrantes, os *stakeholders* como os aeroportos e o governo, a existência da

DB1B é fundamental para o adequado direcionamento da indústria. Estudos de demanda, de previsão de tráfego, de geração de receitas futuras, análises custo-benefício, acompanhamento econômico de mercados, etc. - esses são alguns dos benefícios da DB1B nos Estados Unidos. Aliado a todos esses fatores, está o benefício da maior transparência da informação setorial, transparência esta que permite elevado embasamento das discussões de políticas industriais - por exemplo, o "bailout" de empresas - fomento - subsídios à operação em pequenas localidades - e regulação e antitruste - análise de pedidos de fusão e imunidade antitruste, por exemplo. Por outro lado, as companhias aéreas se sentem prejudicadas pelo fato da DB1B revelar informação considerada "sensível" ou "estatística", muito embora elas mesmas se beneficiam ao conhecer melhor os passos da concorrência. Interessante observar que as próprias companhias aéreas daquele país teceram elogios à DB1B quando do envio de comentários quanto à modernização do sistema de coleta pelo DOT (desde 1998). Por exemplo, em sua manifestação, a American Airlines afirmou o seguinte: *"Os respondentes consistentemente concordam que a Pesquisa O&D é a fonte de dados mais confiável e abrangente que existe para a estimativa do tamanho do mercado de viagens"* (*Reply Comments of American Airlines, Inc., OST-98-4043, 1998*). Outro comentário importante da empresa na ocasião:

"As American stated in its initial comments of September 14, 1998, we fully support the Department's initiative to review and revise its regulations requiring the submission of traffic, fare, financial, and consumer data. American is both a supplier and a user of data for analytical purposes, and we have a substantial interest in simplifying and streamlining the submissions we are required to make, as well as in insuring the accuracy and integrity of the data the Department collects and makes available to the public" - Reply Comments of American Airlines, Inc., OST-98-4043, 1998

Os comentários apontados demonstram o quanto a pesquisa origem-destino proporcionada pela DB1B é vista como importante pelos próprios regulados do transporte aéreo nos Estados Unidos. Importante notar que existem necessidades de aperfeiçoamento no sistema e que vem sendo discutidas ao longo da última década pelo DOT em consultas e audiências públicas junto às companhias aéreas. Adicionalmente, tem-se que o órgão mantém a coleta de uma

outra pesquisa de dados do transporte aéreo - a Base T-100 Domestic Segment, que disponibiliza informação detalhada dos voos no território norte-americano.

2.4 As interfaces e conflitos entre o DOJ (Department of Justice) e o DOT

Nesta seção demonstraremos ainda dentro do exemplo americano, a questão da interação entre os órgãos que influem nas decisões sobre o setor aéreo americano. A principal questão aqui é como ocorre essa interação, e a resolução de conflitos entre estes órgãos, visto que conflitos entre eles podem gerar grandes problemas para o setor, além de colocar em dúvida a isonomia do órgão regulador. Por isso é de grande importância uma definição clara da relação e dos papéis exercidos por cada entidade a fim de fomentar a regulamentação. Há diversos exemplos, inclusive no Brasil, onde agências reguladoras e órgãos antitruste emitem pareceres que depois são contestados pela justiça, embora em outros momentos a justiça exerça um importante papel de cooperação com estes órgãos.

O DOT é atualmente o órgão norte-americano incumbido das análises das alianças estratégicas no transporte aéreo. É ele quem estabelece a chamada "imunidade antitruste", para alianças entre empresas aéreas no âmbito dos Estados Unidos. O órgão exerce essa função, com o aval - mas não necessariamente com a concordância - do Departamento de Justiça (DOJ), e por meio do *Office of Aviation Analysis* de sua Secretária Assistente para Aviação. O primeiro caso de imunidade antitruste foi entre a KLM e a Northwest. Hoje em dia, a SkyTeam (lideradas pela Delta e Air France) e a Star Alliance (liderada pela Lufthansa e United Airlines), possuem imunidade. Em fevereiro de 2010, o DOT lançou uma aprovação preliminar para a imunidade antitruste da aliança Oneworld (liderada pela American Airlines e a British Airways). Com a imunidade, as empresas pertencentes às alianças são livres para coordenar suas operações sem a potencial intervenção das autoridades antitruste, em mercados específicos, como por exemplo: voos transatlânticos.

O ADA colocou substancial responsabilidade sobre a autoridade antitruste, dado que havia a manifesta preocupação com o incremento do poder de mercado das companhias aéreas - sobretudo a partir de meados da década de 1980, com o aumento da concentração na indústria. Conta Pate (2001), que a Divisão de Antitruste do Departamento de Justiça (DOJ) se manteve ativa na análise de casos antitruste e na prevenção de infrações do gênero naquele País.

Nos anos 1980, o DOJ recomendou que o DOT rejeitasse as fusões TWA/Azark e Northwest/Republic. Até 1989, era o DOT quem cuidava de análise de fusões. Em 1998, o DOJ se posicionou contra a aquisição da Continental pela Northwest e, recentemente, anunciaram que irão contestar a fusão United Airlines/US Airways. (Pate, 2001).

O DOJ atualmente faz a contestação aquisições de *gates* e *slots* em aeroportos por parte de companhias aéreas. Um exemplo clássico dessa atribuição foi a sua contestação da proposta da Eastern Airlines de vender um bloco de *gates* para a USAir no Philadelphia International Airport, aeroporto esse com importantes restrições de *gates* enquanto recursos essenciais para a operação de empresas aéreas.

3. A regulação da informação econômica das companhias aéreas no Brasil

A atual formatação do provimento de informações pelo regulador do transporte aéreo no Brasil foi, em sua essência, configurada no âmbito do período regulatório estrito do setor - ou seja, a partir dos anos 1970. As informações regulatórias públicas eram constituídas basicamente de anuários estatísticos do setor, estudos de demanda periodicamente publicados pelo Instituto de Aviação Civil (IAC) e documentos de planejamento setorial, como por exemplo, os PDSAC - Planos de Desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil. Por terem caráter de subsídio à regulação estrita do setor aéreo e ao planejamento estatal do setor aeroportuário, esse conjunto de informações não contemplava uma realidade de liberdade econômica dos agentes. Por exemplo, dados de *yield* médio bastavam para exibir a realidade de preços das passagens aéreas. Como vigorava um sistema de controle de preços por meio da chamada "Curva Belga" (vide Oliveira, 2009), e como a concorrência era explicitamente vedada por regulamento, não era necessária a exibição de detalhes concernentes às condições econômicas e concorrenciais das ligações brasileiras. Igualmente, por se tratar de um setor cujo planejamento, regulação e operação estavam sob controle estrito do Estado, não era necessária - e nem considerada oportuna - a divulgação de séries estatísticas da qualidade da prestação dos serviços aéreos, como, por exemplo, indicadores de atrasos e cancelamentos. Os dados econômicos exibidos em anuários eram unicamente fruto da necessidade de manter um controle da contabilidade e das finanças dos entes regulados, com vistas a assegurar sua viabilidade econômico-financeira em termos de manutenção da segurança de voo.

Foi somente com as rodadas de desregulação dos anos 1990, sobretudo após a Terceira Rodada de Liberalização de 2001, que elementos sistemáticos de provimento da informação econômica e das condições comerciais que foram introduzidas aos instrumentos então existentes: os Relatórios de *Yield* (2001) e os Indicadores de Pontualidade, Regularidade e Eficiência Operacional (1999).

3.1 A lei de criação da ANAC e a SAC

O antigo regulador do transporte aéreo brasileiro era o DAC, Departamento de Aviação Civil. O DAC foi criado em 22 de abril de 1932, pelo Presidente Getúlio Vargas. Nasceu inserido na administração direta, subordinado ao então Ministério de Viação e Obras Públicas. Por mais de 70 anos, regulou, regulamentou, planejou e fiscalizou a aviação civil brasileira. Com o advento da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que estabelecia a criação da Agência Nacional de Aviação Civil, houve a troca oficial do regulador do transporte aéreo, que passou a ser constituído por uma agência fora do âmbito da administração pública direta e de cunho não-militar. Além do redesenho institucional permitido pela substituição do DAC pela ANAC, e com o intuito de promover uma maior coordenação entre as instituições da aviação civil, foi criada em 2007, (Decreto Nº 6.223, de 4 de outubro de 2007), a Secretaria de Aviação Civil (SAC). Entretanto, desde 18 de março de 2011, através da medida provisória MP 527, a SAC ganhou status de ministério e deixou de ser subordinada ao Ministério da Defesa, mas diretamente à Presidência da República. Tanto ANAC quanto Infraero foram vinculados à nova SAC. Além dos órgãos já citados, o Conselho de Aviação Civil é presidido pelo Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil (Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011).

Estrutura anterior da SAC



Nova estrutura da SAC

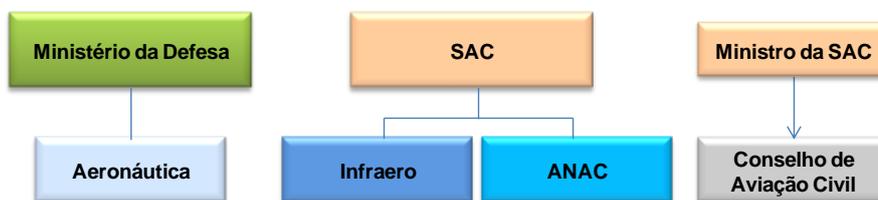


Figura 7 - Estruturas da SAC

Fonte: Lei nº 12.462, de 5 de agosto de 2011.

O órgão pertencente ao antigo DAC, e que era o grande responsável pela elaboração de estudos e estatísticas do setor aéreo era o Instituto de Aviação Civil (IAC). Segundo o PDSAC de maio de 1997, o IAC tinha por finalidade coordenar as atividades relativas à instrução profissional e aos estudos e pesquisas do transporte aéreo e da infra-estrutura aeroportuária, no âmbito da Aviação Civil. Era também o responsável pelos Planos Aeroviários Estaduais.

Com a constituição da ANAC, as funções do antigo IAC foram diluídas na estrutura do novo regular. Não há, na atual configuração do sistema, um único órgão responsável pela produção de estatísticas, séries de dados e informações do setor aéreo, e que conte com profissionais da área econômica e estatística. Entende-se que o sistema carece dessa atribuição, que, é importante ressaltar, deve ser alocada a um órgão independente do sistema, de forma a permitir o descasamento entre o produtor da informação e o usuário da mesma.

3.2 A herança de publicações do DAC

O Departamento de Aviação Civil manteve, ao longo dos anos, um conjunto de publicações regulares que foram herdadas pela ANAC. Essas publicações possuíam caráter de acompanhamento de importantes variáveis econômicas e contábeis, como custos, receitas e operações, com vistas a permitir a regulação estrita do setor. Com a desregulação econômica, algumas dessas publicações tornaram-se instrumentos que permitem apenas uma fraca capacidade de observação e transparência da informação dos regulados. Basicamente, são publicações e relatórios herdados do DAC: Anuários Estatísticos, Relatórios Hotrans, Relatório de yield, Indicadores de Pontualidade, Regularidade e Eficiência Operacional. No que se segue, será feita análise de dois desses instrumentos, como forma de fundamentar uma discussão sobre a necessidade de uma completa reconfiguração do arcabouço de regulação do provimento da informação regulatória no transporte aéreo brasileiro.

3.2.1 Os Anuários Estatísticos da ANAC

Historicamente, os números oficiais do transporte aéreo no Brasil eram disponibilizados nos Anuários Estatísticos do DAC - atual "Anuário do Transporte Aéreo" da ANAC. Algumas características do anuário:

- Intervalo de tempo entre fato regulatório e publicação: o anuário em geral é, publicado com um interregno de seis meses a dois anos entre o fato gerador e o reporte oficial.
- Duplicidade: durante os anos de 1997 e 2008, o anuário foi dividido em dois volumes. O Volume I continha "Dados Estatísticos", onde eram apontadas estatísticas operacionais do setor aéreo no Brasil. O Volume II continha "Dados Econômicos", apresentando dados de receitas, custos, lucros, *yields*, etc. Historicamente, a divisão ocorreu por conta de haver duas estruturas internas de coleta e publicação dos dados, cada qual com a sua abordagem de coleta e manuseio da informação regulatória - a Divisão de Estatística e a Divisão de Assuntos Econômicos. Não havia um esforço explícito de conciliação das informações e, portanto, não raras eram as divergências de valores apresentados entre os dois anuários. Nos últimos tempos, optou-se por tornar a informação contida no Volume I como sendo a oficial. Atualmente (desde o ano de 2009) o anuário retornou a sua forma de volume único, com dados estatísticos e

econômicos unidos no mesmo volume, solucionado de certa forma a questão da duplicidade.

- Acesso do público em geral: o anuário possuía versões impressas que poderiam ser adquiridas pelo grande público. Algumas cópias eram enviadas a bibliotecas e órgãos de governo. Desde 1995, o então DAC colocou-se na vanguarda e passou a disponibilizar os dados na internet. Não foram observados, entretanto, esforços adicionais no sentido de facilitar o acesso aos dados aos usuários dos dados como, por exemplo, por meio de *queries* em bases *online*, como acontece com portais de dados no estilo de IPEADATA ou SIDRA/IBGE. Planilhas transformadas em arquivos pdf (e frequentemente não disponibilizadas na versão original) contribuía para dificultar o manuseio dos dados.



Figura 8 - Folha de Rosto do Volume Único do Anuário do Transporte Aéreo da ANAC

As figuras a seguir apresentam exemplos de dados disponibilizados nos Anuários da ANAC.

1.1 - TRAFEGO AEREO DOMESTICO E INTERNACIONAL

de 01/2008 a 12/2008

DISCRIMINACAO	INDUSTRIA		
	TOTAL	DOMESTICO	INTERNACIONAL
HORAS VOADAS	1,002,514	800,290	202,224
QUILOMETROS VOADOS	634,194,830	480,417,657	153,777,173
VELOCIDADE MEDIA (Km/h)	633	600	760
ASSENTOS QUILOMETROS			
OFERECIDOS (000)	102,656,795	72,714,785	29,942,010
UTILIZADOS (000)	70,626,662	48,916,723	21,709,939
APROVEITAMENTO (%)	69	67	73
UTILIZADOS PAGOS (000)	68,991,509	47,920,523	21,070,986
APROVEITAMENTO PAGO (%)	67	66	70
TONELADAS QUILOMETROS			
OFERECIDAS	13,624,933,832	8,250,206,306	5,374,727,526
UTILIZADAS	8,535,239,132	5,484,661,583	3,050,577,549
APROVEITAMENTO (%)	63	66	57
UTILIZADAS PAGAS	8,403,749,028	5,402,218,022	3,001,531,006
APROVEITAMENTO PAGO (%)	62	65	56
DE BAGAGEM TRANSPORTADA	1,093,449,442	620,442,961	473,006,481
DE BAGAGEM TRANSP.PAGA	5,859,729	4,766,862	1,092,867
DE CARGA TRANSPORTADA	2,062,084,950	1,131,933,181	930,151,769
DE CARGA TRANSP.PAGA	2,053,323,158	1,124,291,374	929,031,784
DE CORREIO	41,532,179	41,129,752	402,427
PASSAGEIROS EMBARCADOS			
TOTAL	56,204,766	50,140,082	6,064,684
PAGO	54,938,399	49,026,476	5,911,923
ETAPAS REALIZADAS	682,393	624,915	57,478
ETAPA MEDIA DE VOO	929	769	2,675
ETAPA MEDIA DE PAX	1,257	976	3,580

Figura 9 - Página Interna do Anuário do Transporte Aéreo da ANAC (Volume II)

3.1- TRÁFEGO INTERNACIONAL
f - DESTINO BRASIL - RESUMO POR CONTINENTE

							2008
DESTINO	EMPRESA	PAX	%	CARGA (KG)	%	CORREIO	%
AFRICA		149,329	100	6,320,895	100	265	100
	AIR FRANCE	0	0	147,610	2	0	0
	CABO VERDE AIRLINES	13,443	9	0	0	0	0
	LAN CARGO	0	0	1,582,290	25	0	0
	MK AIRLINES	0	0	2,885,547	46	0	0
	SOUTH AFRICAN AIRWAYS	82,188	55	1,663,437	26	0	0
	TAAG LINHAS AÉREAS DE ANGOLA	53,698	36	42,011	1	265	100
AMERICA CENTRAL		204,379	100	10,943,052	100	5,067	100
	AEROMEXICO	68,861	34	2,405,826	22	0	0
	AEROTRANSPORTES MAS DE CARGA	0	0	7,371,924	67	0	0
	AIR FRANCE	0	0	71,850	1	0	0
	COPA	123,162	60	294,688	3	5,064	100
	LAN CARGO	0	0	51,900	0	0	0
	MASTER TOP AIRLINES	0	0	20,340	0	0	0
	OCEANAIR	4,470	2	480,992	4	0	0
	TAF LINHAS AÉREAS S/A	74	0	828	0	0	0
	TAM LINHAS AÉREAS S/A	838	0	10,160	0	0	0
	VRG LINHAS AÉREAS*	6,974	3	234,544	2	3	0
AMERICA DO NORTE		1,405,930	100	146,422,378	100	2,412,383	100
	ABSA - AEROLINEAS BRASILEIRAS	0	0	34,766,561	24	0	0
	AEROLINEAS ARGENTINAS	103	0	0	0	0	0
	AIR CANADA	64,321	5	1,994,732	1	4,435	0
	AMERICAN AIRLINES INC	475,546	34	11,379,393	8	420,846	17
	ARROW AIR	0	0	15,178,953	10	0	0
	CIELOS DEL PERU	0	0	3,052,397	2	0	0
	CONTINENTAL AIRLINES INC	176,191	13	4,673,194	3	181,389	8
	DELTA AIRLINES	208,691	15	5,118,502	3	797,104	33
	FEDERAL EXPRESS	0	0	14,521,265	10	0	0
	JAPAN AIRLINES	13,126	1	76,640	0	48	0
	LAN CARGO	0	0	12,831,650	9	0	0
	LANPERU	5,229	0	475,750	0	0	0
	MASTER TOP AIRLINES	0	0	608,916	0	0	0
	POLAR AIR CARGO INC.	0	0	13,976,904	10	0	0
	TAM LINHAS AÉREAS S/A	323,516	23	12,726,187	9	0	0
	TAMPA S/A	0	0	2,961,531	2	0	0
	UNITED AIRLINES	139,207	10	4,765,823	3	1,008,136	42
	UNITED PARCEL SERVICE	0	0	6,670,673	5	0	0
	VARIG LOGISTICA S/A	0	0	643,307	0	425	0

Figura 10 - Página Interna do Anuário do Transporte Aéreo da ANAC (Volume I)

7.1 - Linhas Domésticas

(R\$)

DISCRIMINAÇÃO	TAM			
	A319	A320	A321	A332
RECEITAS				
Passagens	554,684,147	3,436,503,201	84,679,554	80,089,843
Excesso de Bagagem	1,158,658	21,930,304	752,784	1,108,925
Carga	35,286,316	253,978,612	3,951,182	76,999,634
Mala Postal	14,653	327,152	13,396	50,311
Fretamento Pax	25,398,676	11,183,369		55,912
Fretamento Carga				
Rede Postal Noturna				
Suplementação Tarifária				
Outras Receitas de Vôo				
Total das Receitas	616,542,450	3,824,572,968	89,396,917	158,304,625
CUSTOS DIRETOS				
Tripulantes Técnicos	47,637,867	226,746,870	4,024,015	3,533,384
Comissários de Bordo	27,915,807	159,040,649	3,159,968	3,024,793
Combustível	264,891,490	1,184,307,894	16,527,185	28,331,574
Deprec. Equip. Vôo	8,406,675	39,346,893	614,390	624,440
Manutenções e Revisões	65,492,086	311,995,738	5,008,000	4,856,928
Seguro de Aeronaves	2,846,941	16,851,951	340,196	375,984
Arrendamento de Aeronaves	72,339,410	430,887,995	9,274,297	9,625,254
Taxas Aeroportuárias	24,663,704	83,616,650	861,011	447,986
Tarifas Aux. Navegação	49,833,407	169,542,364	1,657,961	906,431
Sub-Total Custos Diretos	564,027,386	2,622,337,003	41,467,023	51,726,773
CUSTOS INDIRETOS				
Organização Terrestre	71,471,318	242,421,400	2,606,518	1,300,339
Serviço de Bordo	15,649,345	93,311,098	2,006,268	2,075,830
Outros Custos Indiretos				
Total dos Custos Indiretos	87,120,663	335,732,498	4,612,786	3,376,168
DESPESAS OPERACIONAIS				
Organização Tráfego PAX	103,906,253	633,735,953	14,965,543	13,736,384
Organização Tráfego Carga	10,734,578	53,194,974	1,185,565	2,130,903
Administração Geral	44,981,704	273,651,767	7,054,054	6,009,366
Outras Despesas				
Sub-Total Despesas Operacionais	159,622,535	960,582,694	23,205,161	21,876,653
Total dos Custos	810,770,584	3,918,652,195	69,284,971	76,979,594
RESULTADO	-194,228,135	-94,079,227	20,111,946	81,325,031

Figura 11 - Página Interna do Anuário do Transporte Aéreo da ANAC (Volume II)

3.2 - TRÁFEGO DOMÉSTICO
a – TRÁFEGO POR ORIGEM E DESTINO - ANO 2008

							2008
ORIGEM	DESTINO	LIGACOES	PAX	CARGA (KG)	CORREIO		
SP	CONGONHAS	MT	ALTA FLORESTA	188	1,131	20,941	0
		SP	ARACATUBA	1,245	25,601	263,097	0
		RN	AUGUSTO SEVERO	160	4,841	70,035	0
		SP	BAURU	1,185	27,035	264,076	0
		GO	CALDAS NOVAS	35	5,636	64,111	0
		RS	CAMPO DOS BUGRES	225	21,340	258,474	0
		AL	CAMPO DOS PALMARES	112	6,223	80,301	0
		PR	CATARATAS	67	628	5,970	0
		SC	CHAPECO	332	13,544	170,481	0
		AM	EDUARDO GOMES	89	13	151	0
		MG	FRANCISCO DE ASSIS	582	13,906	124,937	0
		ES	GOIABEIRAS	2,477	193,591	3,147,488	23
		SC	HERCILIO LUZ	4,115	310,167	4,214,096	515
		BA	HOTEL TRANSAMERICA	15	1,596	30,679	0
		BA	ILHEUS	288	43,348	1,020,259	0
		PR	INT. AFONSO PENA	5,991	522,818	5,444,812	2,842
		MS	INT. CAMPO GRANDE	1,377	125,483	2,257,530	1,074
		DF	INT. DE BRASILIA	5,512	740,717	15,196,003	120,712
		SP	INT. DE SAO PAULO	5	25	526	0
		RJ	INT. DO RIO DE JANEIRO	3,499	272,536	4,359,992	2,915
		BA	INT. DOIS DE JULHO	2,688	188,123	3,705,511	23
		PE	INT. GUARARAPES	1,381	25,019	1,016,708	1
		RS	INT. SALGADO FILHO	5,491	514,111	8,203,351	12,013
		MG	INT. TANCREDO NEVES	6,873	631,655	7,879,842	8,942
		PA	INT. VAL DE CAES	301	13,218	568,071	3,410
		SC	JOINVILLE	1,618	109,684	1,139,299	16
		RS	LAURO KURTZ	136	11,740	163,267	0
		SP	LEITE LOPES	1,164	94,018	1,077,475	15
		PR	LONDRINA	294	56,466	745,779	543
		AP	MACAPA	212	3,577	165,762	223
		MT	MARECHAL RONDON	1,045	75,713	1,548,085	23,172
		SP	MARILIA	1,051	17,744	156,477	0
		PR	MARINGA	134	5,185	59,848	0
		BA	MUCURI	39	331	5,907	0
		SC	NAVEGANTES	2,054	176,391	2,136,499	0
		TO	PALMAS	80	223	9,656	0
		TO	PALMAS	63	265	14,834	0
		MG	PAMPULHA	41	22	246	0
		PE	PETROLINA	172	2,372	49,487	0
		CE	PINTO MARTINS	933	19,218	705,197	1,270
	BA	PORTO SEGURO	350	31,757	453,624	0	
	PB	PRES CASTRO PINTO	187	12,354	251,232	0	
	SP	PRESIDENTE PRUDENTE	1,370	45,413	518,126	0	
	GO	SANTA GENOVEVA	2,600	232,314	4,554,114	2,228	
	SE	SANTA MARIA	173	5,975	120,525	0	
	RJ	SANTOS DUMONT	20,157	1,666,297	11,645,282	6,985	
	SP	SAO JOSE DO RIO PRETO	486	112,126	1,312,791	28	
	MG	UBERABA	141	5,746	72,524	0	
	MG	UBERLANDIA	1,818	153,012	2,220,305	4	
	MG	USIMINAS	52	3,693	67,072	0	
	SP	VIRACOPOS	4	3,612	71,447	7	

Figura 12 - Página Interna do Anuário do Transporte Aéreo da ANAC (Volume I)

Tráfego doméstico de passageiros pagos nas 20 principais ligações

Trecho	Número de Passageiros Pagos Transportados (Embarcados + Desembarcados)									Variação % 2007-2008
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
SP CONGONHAS - RJ SANTOS DUMONT	3.410.434	3.149.351	3.055.490	3.066.819	3.194.514	3.383.008	3.317.537	2.961.125	3.310.405	11,8%
SP CONGONHAS - DF INT. DE BRASÍLIA	927.720	1.075.990	1.173.076	1.248.940	1.227.220	1.388.701	1.496.919	1.306.148	1.449.455	11,0%
SP INT. DE SÃO PAULO - BA INT. DOIS DE JULHO	783.513	745.547	656.259	583.217	650.857	827.273	1.025.257	1.256.402	1.373.223	9,3%
RJ INT. DO RIO DE JANEIRO - DF INT. DE BRASÍLIA	532.559	493.285	316.674	191.420	401.749	948.008	1.095.544	1.161.864	1.340.988	15,4%
SP CONGONHAS - MG INT. TANCREDO NEVES	6.144	14.109	3.328	3.438	2.684	858.580	1.089.284	1.015.497	1.237.349	21,8%
SP INT. DE SÃO PAULO - PE INT. GUARARAPES	488.207	511.009	523.123	466.202	516.418	646.708	757.726	819.480	1.171.271	42,9%
SP INT. DE SÃO PAULO - RS INT. SALGADO FILHO	739.487	675.216	562.612	382.612	481.673	589.690	650.443	830.801	1.065.189	28,2%
PR INT. AFONSO PENA - SP CONGONHAS	988.918	1.102.884	1.080.276	954.703	978.681	1.211.342	1.292.422	1.068.056	1.031.219	-3,4%
SP CONGONHAS - RS INT. SALGADO FILHO	370.852	528.145	736.132	934.319	966.582	1.137.041	1.283.671	1.092.994	995.887	-8,9%
RJ INT. DO RIO DE JANEIRO - BA INT. DOIS DE JULHO	468.995	488.749	532.791	493.337	515.022	634.378	780.677	883.879	975.164	10,3%
MG INT. TANCREDO NEVES - RJ INT. DO RIO DE JANEIRO	45.054	25.890	1.771	9	2.651	453.148	582.627	714.837	807.600	13,0%
RJ INT. DO RIO DE JANEIRO - SP INT. DE SÃO PAULO	648.164	572.994	473.175	521.790	637.597	771.676	678.378	810.298	790.344	-2,5%
ES GOIABEIRAS - RJ INT. DO RIO DE JANEIRO	69.508	85.679	60.813	19.111	172.693	565.436	601.095	742.298	777.873	4,8%
CE PINTO MARTINS - SP INT. DE SÃO PAULO	357.524	330.383	309.693	247.111	260.495	414.205	531.221	705.657	748.307	6,0%
SP INT. DE SÃO PAULO - DF INT. DE BRASÍLIA	416.593	369.756	283.728	221.873	235.363	389.633	388.442	559.179	746.364	33,5%
RS INT. SALGADO FILHO - RJ INT. DO RIO DE JANEIRO	300.254	319.023	351.217	336.471	326.574	380.203	420.511	601.699	734.655	22,1%
DF INT. DE BRASÍLIA - MG INT. TANCREDO NEVES	69.840	58.475	25.345	9.117	5.551	345.453	464.886	579.853	692.401	19,4%
PR INT. AFONSO PENA - RJ INT. DO RIO DE JANEIRO	122.892	152.647	158.823	165.258	172.209	199.945	289.591	490.863	618.369	26,0%
RJ INT. DO RIO DE JANEIRO - PE INT. GUARARAPES	243.523	269.826	283.714	270.318	329.566	390.163	420.856	533.784	605.365	13,4%
SP CONGONHAS - SC HERCÍLIO LUZ	219.270	341.587	446.424	547.687	540.074	641.568	770.707	662.097	600.016	-9,4%

Figura 13 - Página Interna do Anuário do Transporte Aéreo da ANAC (Volume II)

Nas Figuras 12 e 13 são apresentadas amostras da Matriz de Origem-Destino tipicamente disponível nos Anuários da ANAC da década de 2000. Essa matriz, também herança do período regulatório, retrata apenas os fluxos das ligações aéreas brasileiras. Esses dados não possuem contrapartida em fatos relevantes de mercado, dado que não se trata de uma Matriz Origem-Destino Efetiva, como no caso da Pesquisa DB1B dos Estados Unidos. A falta de uma pesquisa OD Efetiva no Brasil colabora com problemas importantes de dimensionamento dos tamanhos de mercado a partir dessa informação, tornando inaccurados os estudos de demanda aeroportuária e a previsão de tráfego futura. Prejudica, portanto, a elaboração de estudos de viabilidade de investimentos em infraestrutura aeroportuária.

3.2.2 A Regulação do Registro de Preços e os Relatórios de Yield-Tarifa

Há algum tempo, a ANAC vem demonstrando o seu propósito de melhor acompanhar as práticas de preços das companhias aéreas no mercado brasileiro. De fato, percebe-se isso pela recente Resolução nº 140 da agência, de 19 de março de 2010, que regulamenta o registro de tarifas referentes aos serviços de transporte aéreo regular. Por meio dela, a partir do dia 1º de julho de 2010 as companhias aéreas brasileiras estão obrigadas a informar as tarifas comercializadas em todas as rotas regulares de passageiros, nacionais e internacionais. Pelo regulamento anterior, da época do ex-regulador, o DAC, as companhias registravam os valores comercializados somente em 67 linhas aéreas domésticas. O registro de tarifas do

transporte aéreo tem por finalidade a coleta de dados e informações das práticas comerciais das companhias aéreas no Brasil, por parte da ANAC.

Dados e estatísticas de preços praticados e bilhetes comercializados - dentre outros da rotina comercial de uma empresa aérea - são de extrema importância não apenas para análises de defesa da concorrência - como investigações de práticas predatórias ou cartel. Deve-se ressaltar que esses conjuntos de dados são também de imenso valor para estudos de demanda, análises do comportamento dos entes regulados ante as reformas regulatórias, estudos para embasamento de decisões referentes à malha aérea e até mesmo para sustentar análises de investimentos em aeroportos. Estudos como Amorim (2007), Todesco et al (2008), Vassallo et al (2010) e Salgado et al. (2010), são exemplos como o uso de informações de preços podem ser fundamentais para o melhor entendimento e a tomada de decisão no transporte aéreo. Urge, portanto, que a ANAC invista em uma metodologia adequada e em recursos computacionais e humanos com vistas a promover uma coleta de dados dentro dos devidos padrões de qualidade.



Figura 14 - Folha de Rosto do Relatório de Yield Tarifa da ANAC

Fonte: ANAC

Tabela 10

Ano	Yield Tarifa Atualizado (R\$)	Tarifa Média Atualizada (R\$)
2002	0.72707	440.43
2003	0.80045	487.17
2004	0.7539	511.51
2005	0.74603	491.99
2006	0.68114	450.13
2007	0.49281	329.68
2008	0.67213	454.38
2009	0.48666	327.91
2010	0.40174	277.19

Figura 15 - Tabela Extraída do Relatório de Yield Tarifa da ANAC

Fonte: ANAC

Tabela 11

Yield Tarifa Atualizado (R\$)												
Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
2002	0.64493	0.64745	0.6421	0.58059	0.56802	0.60554	0.74424	0.81514	0.80097	0.88762	0.9237	0.95194
2003	0.83988	0.73329	0.67291	0.76889	0.83694	0.83136	0.81797	0.82708	0.84197	0.84017	0.80928	0.79312
2004	0.80304	0.81082	0.78585	0.71842	0.67281	0.72471	0.73182	0.67615	0.75101	0.80922	0.81264	0.78491
2005	0.83826	0.80009	0.74177	0.72158	0.67851	0.69988	0.72288	0.70238	0.67591	0.74586	0.80702	0.83724
2006	0.83128	0.82627	0.62186	0.68959	0.58112	0.6056	0.74662	0.8135	0.69819	0.74075	0.44846	0.57681
2007	0.4279	0.43507	0.42203	0.38256	0.41126	0.5183	0.55144	0.64413	0.5086	0.56548	0.56508	0.56493
2008	0.53596	0.61117	0.68596	0.73574	0.8437	0.68227	0.85473	0.71365	0.62981	0.64219	0.60521	0.56414
2009	0.53676	0.50091	0.50001	0.51992	0.50694	0.43055	0.49929	0.48769	0.42621	0.47551	0.4989	0.44651
2010	0.41179	0.36752	0.42359									

Figura 16 - Tabela Extraída do Relatório de Yield Tarifa da ANAC

Fonte: ANAC

4. Aplicação do *Mandatory Disclosure* no Transporte Aéreo Brasileiro

Como visto ao longo do presente trabalho, um dos maiores óbices à regulação do provimento da informação regulatória, está na forte resistência e *lobbies* contrários dos regulados no sentido de evitar o *mandatory disclosure*. O forte argumento de "informação estratégica" vem sendo usado para bloquear iniciativas de acompanhamento setorial mais detalhado. Assim, ao prover a informação de seu negócio, o regulado estaria, ao mesmo tempo, revelando à concorrência real e potencial as razões para o seu sucesso no mercado.

O estudo de caso do aparato norte-americano para o provimento da informação regulatória do transporte aéreo nos mostrou, entretanto, que existem inúmeros benefícios na implementação de uma sistemática acurada de coleta de dados. Os próprios regulados se beneficiam da maior transparência e ficam mais propícios à tomada de decisão melhor embasada, como vimos com o caso da Pesquisa DB1B nos Estados Unidos.

A seguir, são apresentadas propostas com vistas a reformular completamente a regulação do provimento da informação por parte da ANAC, no sentido de incrementar a capacidade de observação do regulador, a transparência das decisões regulatórias, o desenho de contratos incompletos, os fluxos de investimentos e a política industrial e, em última instância, o bem-estar do consumidor.

- Criação de um ente independente com desenho institucional de agência que produza e gerencie estatísticas de transportes, com coleta e disponibilização de dados, no estilo da RITA do US-DOT. Concebe-se o arcabouço regulatório de forma que os dados dos regulados não possam estar sob controle justamente de quem os usa para propositura de reformas regulatórias. Assim, de modo a evitar conflito de interesses, melhor seria que a ANAC recorresse a essa agência independente quando necessitasse embasar sua tomada de decisão, em vez de criar os seus próprios dados - que, por sua vez, foram coletados e manuseados por ela mesma. Com isso, propõe-se incrementar a neutralidade da função de provimento dos dados.
- Tal ente independente teria algumas funções das mais importantes do antigo IAC, mas com funções de agência estatística: proporcionaria provimento de dados com monitoramento econômico neutro, e realizaria estudos mais imparciais - dado que não seria responsável pela propositura e nem pela implementação de políticas ou de medidas regulatórias.
- Criação de um portal na internet com dados dos regulados. Esse portal permitiria consultas de todas as variáveis econômicas e operacionais. Apenas os dados com mais de seis meses da sua coleta seriam disponibilizados ao grande público - medida esta que visaria preservar a informação estratégica das empresas. Para as autoridades governamentais (Ministérios, órgãos de fomento, instituições de pesquisa etc.), uma senha seria concedida para a disponibilização de dados mais atualizados. O portal conteria toda a informação governamental sobre o setor aéreo, e substituiria todos os relatórios e anuários hoje existentes. Esse portal atenderia ao objetivo de reduzir a assimetria de informação de natureza secundária mencionada anteriormente, melhorando o acesso do público à informação dos regulados e permitindo uma participação social de qualidade superior em processos de consulta pública;
- Todo o aparato infralegal de regulação e políticas do transporte aéreo, os estudos de demanda para investimentos aeroportuários, a concessão de subsídios e o uso de recursos orçamentários, passariam a ter sua aplicação embasada em estudos produzidos pela nova agência estatística, ou por dados disponibilizados por ela em seu portal da internet (e-governo). Os documentos de justificativa em consultas e

audiências públicas teriam seus argumentos com o mesmo embasamento. Toda a sociedade organizada e não-organizada, teria acesso prévio aos dados usados para o desenvolvimento de qualquer estudo ou justificativa do setor. Os documentos produzidos conteriam links diretos para o portal de dados e as séries consultadas.

- Pesquisa Origem-Destino Efetivos: por meio de configuração de protocolo de servidores, seriam feitas coletas periódicas no sistema de reservas das companhias aéreas, de forma a extrair as informações de passageiros e tarifas cobradas, por bilhete vendido. Os dados seriam compilados e alimentariam o portal de dados acima mencionado. Os dados da Pesquisa Origem-Destino seriam complementados por pesquisas periódicas de "Origem-Destino Verdadeiro", onde seriam aplicados questionários a passageiros com relação aos endereços de origem e destino da sua viagem. Todas as informações seriam utilizadas em estudos dos planos aeroviários dos estados, nas políticas de fomento à aviação regional, nos estudos de impactos regulatórios e de investimentos em expansão ou construção de aeroportos.
- Em suas metodologias de coleta de dados e estatísticas de preços e bilhetes, a ANAC deveria se pautar pelos melhores padrões internacionais do transporte aéreo no mundo. Recomendamos fortemente à agência, que se utilize das práticas estabelecidas pelo *Department of Transportation* (US DOT) dos Estados Unidos. Em particular, a coleta eletrônica de amostra de 10% dos bilhetes comercializados pelas companhias aéreas daquele país. Sem uma coleta que envolva dados desagregados ao *nível do bilhete comercializado*, a ANAC sempre estará envolta em questões de confiabilidade dos dados repassados pelas operadoras. Dados desagregados ao nível do bilhete significaria capacidade de observação do par origem-destino (O&D) real, dos trechos (e aeroportos) utilizados, das condições de compra (antecedência, preço, restrições, etc.), dentre outros. Uma coleta desagregada ao nível do bilhete significaria repasse de dados comerciais brutos (com campos designados previamente), de forma a minimizar as chances de que entes regulados despreparados ou mal-intencionados manuseassem e/ou sintetizassem as estatísticas de maneira equivocada, enganosa ou mesmo propositadamente enviesada, antes do repasse à ANAC.

- Atualmente, os índices de inflação/preços das tarifas praticadas na aviação comercial são divulgados pelo IBGE (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, IPCA) e pela ANAC (Relatório Yield-Tarifa). Os valores divulgados são sistematicamente divergentes e, em alguns casos, apontam para direções contrárias. Por exemplo, em 2009, enquanto a ANAC apontou uma queda no yield tarifa médio de 28%, o IPCA apontava uma inflação do setor de aviação comercial de 27%. A existência de indicadores de preços confiáveis é extremamente relevante para a transparência do setor, mas é importante que haja uma maior consistência entre os indicadores, como forma de evitar que a sociedade como um todo fique mal informada da conjuntura do setor. Além disso, é preciso garantir que o valor mais acurado da inflação seja computado nos índices de inflação oficialmente utilizados no País, dado que eles norteiam as políticas macroeconômicas e o regime de metas de inflação.
- A Secretaria de Aviação Civil (SAC, da Presidência da República) seria um dos grandes usuários do portal da agência estatística de transportes. Poderia tecer análises do ponto de vista das políticas públicas a partir dos dados, proporcionando uma visão de Estado aos mesmos. A SAC desempenharia papel de um OAA (*Office of Aviation Analysis*) brasileiro.
- Seria criado um *quality-index* do setor aéreo, onde todos os operadores regulados (companhias aéreas e aeroportos) teriam o seu nível de serviço e qualidade intrínseca avaliados das mais diversas formas (conforto, preço, conveniência do voo, instalações, manuseio da bagagem, programa de milhagem, prática de *overbooking*, atrasos, cancelamentos, etc.). Amostras de passageiros seriam coletadas periodicamente, como forma de alimentar o *quality-index* com o recurso de pesquisas de preferência e opinião, que substituiria todas as iniciativas atuais da ANAC de avaliação de desempenho dos regulados. Todos os resultados seriam amplamente divulgados no portal da agência estatística de transportes, que seria responsável pela coleta dos dados e construção dos indicadores de qualidade. Importante salientar que a regulação das companhias aéreas e aeroportos seria pautada pelos indicadores do *quality index*.

Conclusão

Conforme apresentado neste trabalho, uma das questões mais fundamentais na regulação é a oferta de dados por parte dos regulados, que muitas vezes relutam em oferecer informações sobre seus negócios, visto que questões estratégicas são usadas como motivo para a assimetria de informações entre regulador e regulados.

De acordo com o exemplo americano, aqui apresentado, a questão do provimento de dados por parte dos regulados pode ser solucionado, sem qualquer dano às empresas envolvidas, e mais ainda, estas podem ser até beneficiadas com um banco de dados de grande confiabilidade sobre os mercados em que operam, fazendo com que toda a sociedade ganhe com esse tipo de transparência.

No caso brasileiro, o histórico não é favorável, visto que até o presente momento a oferta de dados do setor aéreo é bastante escassa e até restrita, visto que o público em geral não dispõe de dados que lhe sirvam de avaliação para os serviços disponíveis no mercado e por outro lado o próprio governo é, ainda, o grande administrador da maior parte da infraestrutura aeroportuária no país, ainda que o mesmo seja também regulador.

No que diz respeito às perspectivas sobre o setor aéreo brasileiro, são melhores que o histórico apresentado até aqui. A necessidade de melhorias vem se tornando evidente visto que o gargalo existente dificulta a realização dos grandes eventos que ocorrerão no país e o próprio momento econômico em que o país se encontra exige que o setor seja reformulado e melhorado.

A questão da oferta de informações discutido neste trabalho está diretamente ligada à ideia de melhorias no setor aéreo, visto que mediante uma melhor apuração dos dados deste mercado, o governo, através de seu órgão regulador, poderá traçar novos rumos que ofereçam um nível mais elevado de bem-estar para a sociedade brasileira, através da exigência de melhores serviços e preços mais justos dos participantes, empresas aéreas e de infraestrutura aérea.

As recentes mudanças na organização dos órgãos de regulação brasileiros demonstram a preocupação do governo com o setor aéreo e a ciência deste para os problemas existentes. A recente reestruturação dos órgãos de regulamentação, dando status de Ministério à Secretaria

responsável pelo setor aéreo (Secretaria de Aviação Civil, SAC), representa uma grande oportunidade para mudanças benéficas e principalmente, um ganho de isonomia necessário ao órgão para a criação de novos paradigmas a serem seguidos pelas empresas do setor, e que conforme as sugestões apresentadas neste trabalho, oferecerão certamente no ganho de bem-estar que a sociedade brasileira demanda.

Referências

- Aubert, C. e Pouyet, J. (2006) Incomplete regulation, market competition and collusion. *Review of Economic Design*, vol. 10, pp. 113-142.
- Baron, D. P. e Myerson, R. B. (1982) Regulating a monopolist with unknown costs. *Econometrica*, vol. 50, pp. 911 – 930.
- Biglaiser, G. e Ma, C. A. (1995) Regulating a dominant firm: unknown demand and industry structure. *The Rand Journal of Economics*, vol. 26, n. 1, pp. 1-19.
- Caillaud, B. (1990) Regulation, competition and asymmetric information. *Journal of Economic Theory*, vol. 52, pp. 87-110.
- Condé, M. (2011) Estudo e previsão de demanda aeroportuária para a cidade do Rio de Janeiro. *Journal of Transport Literature*, vol. 5, n. 1, pp. 161-183.
- Diniz, R. R. (2013) Dimensionamento de ampliação do aeroporto de Marabá com base em estudo de previsão de demanda aeroportuária. *Journal of Transport Literature*, vol. 7, n.1.
- Falcão, V. A. (2013) Demanda aeroportuária de Manaus e sua influência para o setor de turismo da região. *Journal of Transport Literature*, vol. 7, n.1.
- Green, J. e Laffont, J. J. (1977) Characterization of satisfactory mechanisms for the revelation of preferences for public goods. *Econometrica*, vol. 45, pp. 427-435.
- Laffont, J.-J. e Martimort, D. (1997) Collusion under asymmetric information. *Econometrica*, vol. 65, pp. 875-911.
- Laffont, J.-J. e Martimort, D. (2000) Mechanism design with collusion and correlation. *Econometrica*, vol. 68, n. 2, pp. 309-342.
- Laffont, J.-J. e Tirole, J. (1986) Using cost information to regulate firms. *Journal of Political Economy*, vol. 94, pp. 921-937.
- Lewis, T. R. e Sappington, D. (1988) Regulating a monopolist with unknown demand. *American Economic Review*, vol. 78, pp. 986-998.
- Mathios, A. (2000) The impact of mandatory disclosure laws on product choices: An analysis of the salad dressing market. *Journal of Law and Economics*, vol. 43, pp. 651-677.
- Myerson, R. (1979) Incentive compatibility and the bargaining problem. *Econometrica*, vol. 47, pp. 61-73.
- Oliveira, A. V. M. (2007) Regulação da Oferta no Transporte Aéreo: Do Comportamento de Operadoras em Mercados Liberalizados aos Atritos que Emergem da Interface Público-Privado. *Journal of Transport Literature*, vol. 1, n. 2, pp. 22-46.

- Oliveira, A. V. M. (2010) A Alocação de Slots em Aeroportos Congestionados e suas Consequências no Poder de Mercado das Companhias Aéreas. *Journal of Transport Literature*, vol. 4, n. 2, pp. 5-49.
- Pate, R. H. (2001) *International Aviation Alliances: Market Turmoil and the Future of Airline Competition*. Subcommittee on Antitrust, Competition, and Business Rights. Committee on the Judiciary, United States Senate. Disponível em www.justice.gov.
- Salgado, L. H., Vassallo, M. D. e Oliveira, A. V. M. (2010) Regulação, Políticas Setoriais, Competitividade e Formação de Preços: Considerações sobre o Transporte Aéreo no Brasil. *Journal of Transport Literature*, vol. 4, n. 1, pp. 7-48.
- Silva, L. N. (2010) O Mercado de “Slots” e a Concessão de Aeroportos à Iniciativa Privada: Caminhos Possíveis para o Setor Aéreo. *Journal of Transport Literature*, vol. 4, n. 1, pp. 49-80.
- Stiglitz, J. (2010) Government failure vs. market failure: principles of regulation. In: Balleinsen, E.; Moss, D. (Ed.). *Government and markets, toward a new theory of regulation*. Cambridge University Press, The Tobin Project.
- Tangeras, T. P. (2000) Collusion-proof yardstick competition. *Journal of Public Economics*, vol. 83, pp. 231-254.
- Ueda, T. V. A. (2012) Fusões no transporte aéreo: estudos e tendências. *Journal of Transport Literature*, vol. 6, n. 4.