

## A CRISE VARIG/TAM E O USO DE *CODESHARE*

Thompson Almeida Andrade\*

No início de 2003 ocorreu uma grave crise financeira nas empresas aéreas Varig e TAM, resultante de desequilíbrios que vinham de muito tempo. Na realidade, as dificuldades afligiam muito mais pesadamente a Varig do que a TAM, pois a primeira sofria com problemas para saldar seus compromissos com credores, até mesmo para pagar as taxas aeroportuárias, o combustível utilizado, a dívida do *leasing* dos aviões e até mesmo as despesas de manutenção das aeronaves. Dada a sua situação dramática, as duas empresas assinaram um protocolo de intenções em fevereiro de 2003 no qual manifestavam interesse em buscar uma solução conjunta pela constituição de uma nova empresa, a qual teria gestão profissional e elevado padrão de governança corporativa. A iniciativa provocaria, no dizer do protocolo, o saneamento operacional e administrativo das duas empresas, com redimensionamento de suas dívidas. A intenção foi comunicada aos órgãos do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC), ao mesmo tempo em que se solicitava ao SBDC autorização para implementar um acordo assinado entre as empresas para praticar a disponibilização recíproca de assentos (*codeshare*) nos seus vôos como forma de melhorar o resultado operacional de ambas.

Impressionados com a dramática situação financeira relatada pelas empresas – impressão esta ratificada pelo noticiário que mostrava as dificuldades que vinham enfrentando para cumprir o cronograma de vôos – os integrantes do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovaram o uso do *codeshare* como forma provisória de permitir a sobrevivência temporária da Varig e da TAM e aguardaram o detalhamento da operação intencionada de fusão das empresas para que esta fosse analisada do ponto de vista concorrencial. Para regular o funcionamento do *codeshare*, foi assinado um Acordo de Preservação da Reversibilidade da

\* Professor da Faculdade de Ciências Econômicas da Uerj.

Operação (Apro) pelo Cade e as duas empresas, no qual foram estabelecidos os vãos nos quais o *codeshare* poderia ser empregado e uma lista de obrigações recíprocas a serem observadas na vigência do Apro.<sup>1</sup> Essas obrigações procuravam, de maneira geral, impedir que Varig e TAM partissem para uma fusão de ativos e uma junção de sistemas administrativos, logísticos e operacionais que tornassem inútil futuramente qualquer decisão do Cade contrária à fusão intencionada pelas empresas, com destituição da operação da fusão.

De forma resumida, o Apro assinado pelas empresas com o Cade estabelecia as seguintes condições:<sup>2</sup>

- a) a determinação das rotas envolvidas com o compartilhamento das aeronaves;
- b) abstenção de efetuar qualquer fusão de ativos, ou a unificação de contas e finanças, união de programas de fidelidade e milhagens, adotar prática uniforme de preços ou de trocar informações sobre preços;
- c) manter separadas as estruturas administrativas e gerenciais, bem como das estruturas aeroportuárias e logísticas das duas empresas, e preservar o uso das marcas Varig e TAM; e
- d) abstenção de realizar mudanças administrativas que implicassem dispensa de mão-de-obra e transferência de pessoal entre seus estabelecimentos.

Para o monitoramento do programa de *codeshare*, as empresas se obrigavam a prestar informações ao Cade no tocante à quantidade de assentos ofertados, à quantidade de passageiros transportados, à taxa média de ocupação por voo, cálculo e demonstrativo das economias derivadas da operação e aos preços praticados ao consumidor final. Foi exigida a apresentação mensal de um relatório analítico dos resultados auditados do funcionamento do *codeshare*, com cópia para a Seae e a SDE, as quais tinham um prazo de cinco dias para a emissão de um parecer sobre esse relatório.

Por mais de um ano, Varig, TAM e governo – representado pelo Ministério da Defesa, com a participação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e de outros órgãos do Executivo – discutiram fórmulas que

1. O Apro é um instrumento estabelecido pelo Cade com a finalidade de impedir que o lapso de tempo decorrido com a preparação dos pareceres por parte da Secretaria de Acompanhamento Econômico (Seae) e da Secretaria de Direito Econômico (SDE) e o julgamento pelo Cade propicie condições para que mudanças feitas em decorrência do ato de concentração ou da conduta em exame sejam irreversíveis, não permitindo a restauração das condições iniciais. O Apro, ao estabelecer proibições ou restrições a determinadas mudanças, visa justamente preservar tais condições. O descumprimento das condições do Apro implicava imediata suspensão do *codeshare*; estabelecimento de indício de infração à ordem econômica para efeito do disposto nos artigos 30 e 32 da Lei 8.884/94; multa diária de 0,2% do faturamento bruto das empresas no ano anterior; e, no caso de recusa à prestação de informações, de enganosidade, omissão, retardamento injustificado no fornecimento de informações, além de caracterização de indício de infração à ordem econômica, implica multa diária de R\$ 150 mil com previsão de triplicação.

2. Para o detalhamento das condições desse Apro, acessar o Ato de Concentração 08012.001291/2003-87 em [www.cade.gov.br](http://www.cade.gov.br).

permitissem equacionar os graves problemas que impediam a integração das duas empresas. Em determinado momento, ficou claro que, como as dificuldades financeiras da TAM eram diferentes na sua agudeza em comparação com as da Varig, a TAM havia se desinteressado da fusão; restou à Varig buscar uma solução específica adequada aos seus sérios problemas de sobrevivência. Essa busca persiste até hoje.<sup>3</sup>

Em vista do impasse quanto ao Ato de Concentração de Varig/TAM e também em função das reclamações de usuários quanto às tarifas cobradas pelas empresas e quanto à disponibilidade de lugares nos vôos, o conselheiro-relator no Cade solicitou à Seae a elaboração de um parecer que discutisse a experiência de uso do *codeshare*. O objetivo era ter elementos concretos para a suspensão do *codeshare*, já que não havia qualquer ato de concentração formalmente notificado na SDE.<sup>4</sup>

O parecer da Seae concluiu que:<sup>5</sup>

a) Houve conduta concertada por parte de TAM e Varig com redução de vôos lucrativos, sendo essa prática explicada como uma tática de cartelização calçada na manutenção de capacidade ociosa como barreira à entrada. Há elementos que apontam para a racionalidade econômica dessa conduta, convalidada pela apresentação de condições no mercado aéreo brasileiro para a monitoração e para a possibilidade de exercício de poder de mercado.

b) Houve diminuição artificial da oferta disponibilizada ao consumidor e conseqüente efeito na formação de tarifas, o que permitiu que as empresas aumentassem suas margens de lucro. Essa experiência brasileira de *codeshare* divergiu da internacional, pois nesta o sistema não é permitido em rotas aéreas sobrepostas, uma vez que isso permitiria a colusão entre as empresas. Existe pelo menos um exemplo de colusão (MAERSK e SAS) possibilitada por *codeshare* permitido em rotas sobrepostas.<sup>6</sup>

3. A agudeza do problema financeiro da Varig manifestava-se no seu patrimônio líquido negativo de cerca de R\$ 6 bilhões. Cálculos mais recentes mostram que essa quantia já alcançou mais de R\$ 7,3 bilhões, o que faz pensar que a situação falimentar da empresa não pode ser resolvida por simples arranjos societários e administrativos ou pela disposição de alguns de seus ativos.

4. Conforme explicado, um Apro geralmente era assinado como precaução em relação a um ato de concentração que estivesse sendo objeto de análise por parte dos órgãos de instrução do SBDC. Assim, havia uma relação entre um dado Apro e um ato de concentração respectivo. No caso do Apro do *codeshare*, esse Apro era "órfão", ou seja, não havia um ato de concentração efetivamente notificado e sim uma "intenção" de fusão, cujos contornos estavam ainda sendo definidos. Na realidade, esses contornos nunca foram estabelecidos, embora tenham sido feitas várias tentativas para tal, todas elas dependentes de uma participação decisiva, financeira, do governo federal.

5. Essas conclusões foram retiradas da Nota Técnica 29/2004/COGDC-DF/Seae/MF, de 21 de maio de 2004.

6. O consultor Ruy Santacruz, contratado pela Varig, discorda desse ponto. Sua nota anexada ao processo do *codeshare* Varig/TAM procura mostrar que, na realidade, a literatura e as pesquisas sobre acordos na aviação civil e especialmente os de *codeshare* são inconclusivas quanto a seus efeitos sobre o bem-estar dos consumidores. Para tanto, cita exemplos de análises efetuadas por: Goh e Yong (2003); Park (1997); Pels (2001); Lee (2003); Park e Zhang (2000); U.S. Department of Transport (2000); Brock (2000); Brueckner (2001); Brueckner e Whalen (2000); e Armatier e Richard (2003).

Em função desses resultados, o Cade veio a resolver agora em 2005 pela suspensão do uso do *codeshare*, dando às empresas um prazo para sua finalização, prazo este já esgotado, o que terminou com a experiência do compartilhamento dos vôos das duas empresas.

Conforme mencionado inicialmente, a aprovação do *codeshare* pelo Cade foi efetuada como medida emergencial para permitir a sobrevivência principalmente da Varig e como etapa temporária para a apreciação do ato de concentração da fusão das duas empresas. Uma vez que não houve oportunidade de apresentação completa desse ato, embora tenham sido lançadas diversas idéias, realmente não havia justificativa para sua manutenção.

Colaborou para a aceitação da suspensão do *codeshare* sem maiores protestos o fato de ter havido melhoria da situação financeira das empresas, as quais superficialmente já não teriam os mesmos insuperáveis problemas de 2003. Aparentemente, a Varig tem conseguido gerar um fluxo de caixa que lhe permite, embora tropeçadamente, cobrir as necessidades financeiras de manter seus aviões em condição de vôo. Como se sabe, na verdade, a situação dessa empresa está longe do seu equacionamento e por isso nela ainda perduram as condições de instabilidade administrativa e decisória.

Embora a crise financeira seja mais visível na Varig, todo o setor aéreo de transporte de passageiros e de carga no Brasil precisa ser pensado no sentido de buscar uma forma de minimizar as flutuações cíclicas por que passa periodicamente, dificuldades que criam instabilidades para as empresas participantes desse mercado e prejuízo para o bem-estar dos usuários.

Algumas questões precisam ser resolvidas para que o setor de transporte aéreo se desenvolva de forma a beneficiar os usuários e a permitir que as empresas possam ter uma rentabilidade adequada:

a) Quando da discussão de possíveis formatos para o Ato de Concentração de Varig/TAM, havia a indagação sobre se a fusão das duas empresas aéreas seria suficiente para resolver o problema de excesso de oferta diagnosticado no setor. A resposta era não. A reforma estrutural seria insuficiente, e a crise era setorial, exigindo ampla reformulação dessa indústria. Era preciso fazer algo muito maior do que simplesmente permitir a integração das duas empresas líderes do transporte aéreo no Brasil.

Antes de prosseguir na enumeração iniciada no parágrafo anterior, é importante fazer uma digressão a fim de levantarmos alguns pontos que permitam um melhor entendimento da questão.

z) Em primeiro lugar, o excesso de oferta. Visto segundo esse enfoque, o problema que estaria ocorrendo no Brasil seria uma disponibilização de vôos e assentos por parte das empresas aéreas em quantidade muito superior à demandada pelos usuários. Isso faria com que a capacidade disponibilizada de assentos não estivesse sendo plenamente utilizada ou utilizada em um nível abaixo daquele que permitiria atingir pelo menos o valor de *break-even* das empresas. Cita-se que, em média, os vôos no mínimo deveriam ter uma taxa de ocupação média de 65% dos assentos para cobrir os custos. Estatísticas do setor mostram que, excetuando-se os vôos na ponte aérea Rio–São Paulo em determinados horários de pico (nos quais há ocupação plena), a taxa de ocupação média dos vôos situa-se abaixo desse percentual. Informações mais recentes mostram que essa taxa média teria subido para 58%, estando ainda abaixo do nível que ofereceria uma rentabilidade suficiente para cobrir os custos.<sup>7</sup> Essa situação significaria que existe um excedente de oferta sendo produzido no setor, e que a solução seria adequar a oferta à demanda reduzindo os vôos ou sua frequência. Deve-se registrar, entretanto, que a situação do excesso de oferta, ou, melhor dito, do crescimento do excesso de oferta como fator responsável pelo agravamento da crise financeira das empresas aéreas, foi questionada pela apresentação do estudo de Oliveira (2005). Segundo o autor, houve um alargamento permanente do “excesso de capacidade absoluta” nos últimos 30 anos, excesso que passou de uma média de 5,4 bilhões de assentos-km oferecidos no período 1970-1991 para o nível de 14,6 bilhões no período 1992-2004. Entretanto, segundo seus cálculos, o acréscimo não teria gerado um aumento no “excesso de capacidade relativa”, pois este teria ficado ao mesmo nível (40%) daquele que vigia na época do “milagre econômico”. Esse resultado indicaria que o excesso de capacidade absoluta não era suficiente para mostrar importância na crise financeira do setor.<sup>8</sup> Entretanto, contrariamente ao que Oliveira parece sugerir, na medida em que cada assento ofertado adiciona algo mais de prejuízo nas contas de empresas como a Varig, o que importa na realidade é o excesso absoluto (que aumentou consideravelmente), e não o excesso relativo.

7. O alívio financeiro que empresas como a Varig estariam sentindo seria devido ao fato de estarem sendo cobertos os custos médios variáveis. Embora os custos variáveis sejam muito importantes no caso do transporte aéreo, particularmente o combustível, existem custos fixos também importantes. Com toda a certeza, nesse caso os custos totais (os fixos mais os variáveis) não estariam sendo cobertos com a taxa de ocupação média abaixo da necessária para o *break-even*.

8. O indicador “excesso de capacidade relativa” é o complemento do fator de aproveitamento da quantidade de assentos ofertados. Um exemplo pode esclarecer o significado no contexto analisado. Suponha-se que no primeiro período fossem ofertados 100 mil assentos, dos quais eram utilizados 60 mil, portanto um aproveitamento de 60% e um excesso de capacidade absoluta de 40 mil assentos. Suponha agora que no segundo período, a oferta fosse de 200 mil assentos, dos quais em 120 mil houvesse um aproveitamento também de 60%, mas com um excesso de capacidade absoluta maior, de 80 mil assentos. Em ambos os períodos, o excesso de capacidade relativa é o mesmo, 40% da disponibilidade de assentos.

ii) Uma importante questão é relativa à necessidade de não se regredir no processo de liberalização do setor aéreo, permitindo a competição entre as empresas para benefício dos usuários, e mais que isso, induzir que elas se esforcem para reduzir custos de produção para se tornarem mais competitivas. Diversos trabalhos chamam a atenção para as mudanças ocorridas recentemente nas normas regulatórias do setor, as quais parecem indicar uma tentativa de voltar a uma situação de controle da oferta por parte do Departamento de Aviação Civil (DAC), procurando proteger as empresas incumbentes e dificultando a entrada de novas empresas na indústria.<sup>9</sup> Contrariamente à idéia de buscar maior competitividade no setor, iniciada com as mudanças voltadas para a flexibilização do setor promovidas a partir das resoluções da V Conferência Nacional de Aviação Comercial (Conac), a Portaria 243/GCS atribuiu ao DAC a competência para autorizar a importação de aviões, dando àquele órgão a possibilidade de conter a rivalidade competitiva entre as empresas, no pressuposto de que a mesma seria danosa às empresas existentes.<sup>10</sup>

Na verdade, a eliminação de óbices regulatórios pode ser uma forma importante de auxiliar a busca por maior eficiência e maior bem-estar para os usuários, embora essa idéia não esteja livre de alguma polêmica. Viscusi, Vernon e Harrington (2000) mostraram os problemas gerados pela regulação nos Estados Unidos, a qual procurou conter a quantidade de empresas aéreas pela limitação da entrada no setor, gerando tarifas mais altas para os usuários, com reflexo na dimensão menor do mercado. A desregulamentação ocorrida naquele país teria produzido maior acesso dos usuários ao sistema de transporte aéreo, aumentando o nível de bem-estar.<sup>11</sup> Por outro lado, Kuttner (1996, p. 327), ao avaliar a experiência de desregulamentação, conclui que foi uma “experiência fracassada”: “o que seguiu (à desregulamentação) desmentiu quase todas as previsões. A concentração aumentou. Novos concorrentes faliram. As tarifas enlouqueceram, divergiram erratically dos custos. O poder de mercado e a tarifação predatória se intensificaram. As grandes companhias transformaram-se num cartel privado – numa estranha mescla de monopólio em certos segmentos e concorrência ruína em outros. Apesar da aplicação seletiva de sobrepreços, os ganhos das companhias aéreas mergulharam.

9. Ver, por exemplo, Guimarães (2003) e Salgado (2003). O trabalho de Oliveira (2005) também chama a atenção para essa reviravolta na regulação do setor.

10. Para um histórico do setor de transporte aéreo no Brasil, ver Ragazzo (2003). Estudos de Oliveira (2005), Guimarães (2003) e Salgado (2003) também contêm um histórico do setor.

11. Esses autores, embora valorizando os resultados obtidos pela desregulamentação do setor, chamam a atenção para a necessidade de uma associação entre a desregulamentação e a política antitruste. Isso seria requerido para que o governo mantivesse um ambiente competitivo no setor depois de aliviar-se da obrigação de controlar a indústria. Ver *op.cit.* p. 582.

Entre 1990 e 1994, as companhias tiveram cinco anos de prejuízos constantes, perdendo em seu conjunto 13 bilhões de dólares”. Apesar dessa divergência empírica, há mais elementos para se acreditar que o exercício de maior competição entre as empresas possa produzir melhores resultados para a sociedade e, por isso, a advocacia de um setor aéreo mais competitivo e com liberdade de entrada a outras companhias é um instrumento importante para que os objetivos de maior bem-estar da sociedade e maior eficiência sejam atingidos.

b) A regulação do setor aéreo não conseguiu promover o surgimento de empresas aéreas regionais que pudessem efetivamente produzir os resultados delas esperados, quais sejam, a função de suprir as necessidades de áreas periféricas em relação aos grandes centros urbanos e a de servir de fonte canalizadora de fluxos de passageiros para as rotas das empresas nacionais. É bem verdade que surgiram algumas, mas logo depois, quando estas pressionaram o órgão regulador para também disputar o mercado nacional e foram bem-sucedidas nesse pleito, a oferta de vôos de caráter regional não teve a significância esperada. Nesse caso, as empresas nacionais tiveram de suprir essa necessidade de rotas regionais com vôos deficitários, os quais contribuem para resultados operacionais insatisfatórios para as empresas. É preciso restaurar a idéia de segmentação dos mercados, permitindo a existência de uma área de mercado a ser atendida por menores empresas de transporte aéreo, aberta à concorrência, para funcionar na forma prevista de alimentadoras dos grandes fluxos de transporte a serem supridos por empresas nacionais. Isso aumentará a eficiência das empresas nacionais, tornando a sua existência sustentável no mercado.

c) Divergindo da experiência internacional, que em grande maioria mostra que a regulação do setor é uma função da administração pública civil, o Brasil tinha até recentemente, regulando o transporte aéreo, o DAC, órgão que tendia a adotar uma visão do setor menos como uma questão de mercado. Com a constituição da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), autarquia independente, com autonomia financeira e dirigentes com mandato fixo e subordinação hierárquica, é de se esperar que seu papel esteja voltado de preferência para injetar mais competição no setor, para o benefício dos consumidores e para estabelecer incentivos à redução de custos das empresas aéreas.

d) É inegável a importância e o prestígio da Varig, tanto em âmbito nacional quanto internacional. Entretanto, é notória a necessidade de essa empresa reformular suas estruturas decisória e operacional para ter a agilidade de responder às necessidades do transporte de passageiros e de carga, para redimensionar sua escala de produção e redefinir suas rotas, de forma a conseguir um resultado financeiro compatível com os requisitos de oferecer uma rentabilidade positiva nas suas operações. Não resta dúvida a respeito do seu papel histórico e do seu pioneirismo,

operando linhas estratégicas em um país de dimensões continentais como o Brasil, mas essa função da Varig tem de ser colocada no âmbito de uma atividade comercial normal pela empresa.

e) O faturamento da empresa aérea é a fonte geradora dos recursos que financiam seus custos de produção. Além das medidas que precisam ser tomadas para limitar os custos de produção, obviamente sem sacrifício da segurança aérea, a estrutura tarifária precisa ser definida de forma técnica, estratégica, aproveitando as oportunidades de gerar o maior faturamento possível. Isso nem sempre significa cobrar tarifas maiores, pelo contrário, pode até ser necessário cobrar tarifas menores, mais competitivas, para que seja possível rivalizar com as demais empresas e ganhar participação no mercado. O exemplo mais recente de operação de outra empresa aérea, a Gol, mostra como os usuários têm sensibilidade ao preço, estando dispostos a trocar outros atributos de uma viagem aérea pelo menor dispêndio com a tarifa. Outras empresas, como as de *charter*, têm sabido se aproveitar dessa característica dos consumidores e conseguido angariar passageiros migrados de empresas maiores,

f) Há necessidade de se tomar medidas para liberalizar a entrada no mercado. Essa questão já foi abordada em tópicos anteriores, mas é importante ressaltar um ponto adicional a respeito: felizmente, a recente decisão de não considerar a posse de *slots* em aeroportos como temporalmente indeterminada, mesmo sem o seu uso por uma empresa aérea, veio abrir a possibilidade de entrada de novas empresas em operação. Outras medidas que venham aumentar a contestabilidade nesse mercado são muito bem-vindas para que se evitem os abusos de poder de mercado nesse setor.

g) É alvissareira a decisão do governo de reafirmar na lei de criação da nova agência reguladora do setor (a Anac) o domínio dos órgãos do Sistema Brasileiro de Defesa Econômica na análise das questões concorrenciais no setor de transporte aéreo civil. Na realidade, a Lei 8.884/94 não isenta nenhum setor econômico da análise de atos de concentração e de condutas anticompetitivas, e assim também as empresas do setor de transporte aéreo devem estar sob o escrutínio do exame concorrencial quanto a danos que possam causar ao mercado. Para benefício dos usuários e das empresas, será importante que a Anac e os órgãos do SBDC tenham estreito relacionamento institucional para supervisionar adequadamente esse importante setor oligopolizado da economia brasileira.



## REFERÊNCIAS

- ARMATIER, O.; RICHARD, O. *Domestic airline alliances and consumer welfare*. University of Rochester, 2003. Mimeo.
- BROCK, J. Industry update: airlines. *Review of Industrial Organization*, v. 16, p. 41-51, 2000.
- BRUECKNER, J. K. The economics of international codesharing: an analysis of airline alliances. *International Journal of Industrial Organization*, v. 19, p. 1.475-1.498, 2001.
- BRUECKNER, J. K.; WHALEN, T. The price effects of international airline alliances. *Journal of Law and Economics*, v. 37, p. 397-415, 2000.
- GOG, M.; YONG, J. *Impacts of code-share alliances on airline cost structure: a truncated tirad order translog estimation*. University of Singapore and University of Melbourne, 2003 (Working Paper).
- GUIMARÃES, E. A. *Aspectos regulatórios no mercado de transporte aéreo no Brasil*. Rio de Janeiro: Ipea, 2003 (Notas técnicas, n. 2, parte 1).
- KUTTNER, R. *Tudo à venda – as virtudes e os limites do mercado*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- LEE, D. An assessment of some recent criticisms of the U.S. airline industry. *Review of Network Economics*, v. 2, Issue 1, Mar. 2003.
- OLIVEIRA, A. V. M. Performance dos regulados e eficácia do regulador: uma avaliação das políticas regulatórias do transporte aéreo e dos desafios para o futuro. In: JORNADA DE ESTUDOS DE REGULAÇÃO – CONCORRÊNCIA EM MERCADOS REGULADOS, 2., 2005, Rio de Janeiro. *Trabalho...* Rio de Janeiro: Ipea, nov. 2005.
- PARK, J. H. The effects of airline alliances on markets and economic welfare. *Transportation Research*, n. 33, v. 3, p. 181-195, 1997.
- PARK, J-H; ZHANG, A. An empirical analysis of global airline alliances: cases in North Atlantic markets. *Review of Industrial Organizations*, v. 16, p. 367-384, 2000.
- PELS, E. A note on airline alliances. *Journal Air Transport Management*, n. 7, p. 3-7, 2001.
- RAGAZZO, C. E. J. *O processo de concentração e/ou de cooperação no setor de transporte aéreo*. Dissertação (Mestrado em Direito Civil) – Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa, Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Julho de 2003.
- SALGADO, L. H. *A regulação do mercado de aviação civil no Brasil: evolução e situação atual*. Rio de Janeiro: Ipea, 2003 (Notas técnicas, n. 2, parte 2).
- U.S. Department of Transportation. *International aviation developments: transatlantic deregulation*. Second report. Office of the Secretary, 2000.
- VISCUSI, W. K.; VERNON, J. M.; HARRINGTON Jr., J. E. *Economics of regulation and antitrust*. 3rd ed. Cambridge, Mass. and London: The MIT Press, 2000.

