

INSTITUTO TECNOLÓGICO DE AERONÁUTICA



Joaquim Felipe Teles Quinderé Ribeiro

Regulações Antitrustes no Setor Aéreo: um olhar liberal sobre
o caso American Airlines e US Airways

Trabalho de Graduação
2013

Civil

Joaquim Felipe Teles Quinderé Ribeiro

**Regulações antitrustes no setor aéreo: um olhar liberal sobre o
caso American Airlines e US Airways**

Orientadores

Prof. Dr. Alessandro Vinicius Marques de Oliveira (ITA)

Engenharia Civil-Aeronáutica

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

INSTITUTO TECNOLÓGICO DE AERONÁUTICA

2013

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)**Divisão de Informação e Documentação**

Ribeiro, Joaquim Felipe.

Regulações antitrustes no setor aéreo: um olhar liberal sobre o caso American Airlines e US Airways/
Joaquim Felipe Teles Quinderé Ribeiro.

São José dos Campos, 2013.

61f.

Trabalho de Graduação – Engenharia Civil-Aeronáutica – Instituto Tecnológico de Aeronáutica, 2013.
Orientadores: Prof. Dr. Alessandro Vinícius Marques de Oliveira

1. Departamento Antitruste 2. Fusões de Companhias Aéreas 3. Liberalismo I. Instituto Tecnológico de Aeronáutica. II. Regulações antitrustes no setor aéreo: um olhar liberal sobre o caso de American Airlines e US Airways

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

RIBEIRO, Joaquim Felipe. **Regulações antitrustes no setor aéreo: um olhar liberal sobre o caso American Airlines e US Airways**. 2012. 61f. Trabalho de Conclusão de Curso. (Graduação) – Instituto Tecnológico de Aeronáutica, São José dos Campos.

CESSÃO DE DIREITOS

NOME DO AUTOR: Joaquim Felipe Teles Quinderé Ribeiro

TÍTULO DO TRABALHO: Regulações antitrustes no setor aéreo: um olhar liberal sobre o caso American Airlines e US Airways – RS

TIPO DO TRABALHO/ANO: Graduação / 2013

É concedida ao Instituto Tecnológico de Aeronáutica permissão para reproduzir cópias deste trabalho de graduação e para emprestar ou vender cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte desta monografia de graduação pode ser reproduzida sem a autorização do autor.

Joaquim Felipe Teles Quinderé Ribeiro

Rua H8 A 141 – Campos do CTA

CEP 12228-160 – São José dos Campos – SP

**PROPOSTA DE REGULAÇÕES ANTITRUSTES NO SETOR AÉREO: UM OLHAR
LIBERAL SOBRE O CASO AMERICAN AIRLINES E US AIRWAYS**

Essa publicação foi aceita como Relatório Final de Trabalho de Graduação.


Joaquim Felipe Teles Quinderé Ribeiro
Autor


Prof. Dr. Alessandro Vinícius Marques de Oliveira (ITA)
Orientador


Prof. Dr. Eliseu Lucena Neto
Coordenador do Curso de Engenharia Civil-Aeronáutica

São José dos Campos, 25 de novembro de 2013

“Ao Deus que distribui os dons e a minha família ”

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pelo cuidado, pela companhia e pela força em todo tempo.

Agradeço à minha linda Juliana pela sua dedicação, amor e carinho nas muitas dificuldades ao longo do curso. Pela paciência quando o tempo era escasso, pelo apoio e pela energia extra quando eu cambaleava.

Agradeço aos meus pais, Paulo e Lúcia, pelos ensinamentos que forjaram meu caráter e que dizem muito do que sou hoje. Agradeço ao meu grande irmão e amigo Pedrinho. Agradeço a minha maravilhosa irmã Paulinha, companheira indiscutível. Obrigado pela torcida e orações, pelo apoio que nunca faltou desde o início.

Agradeço à Família Moraes, pois foram uma segunda família em SJC, tornando a cidade com muito mais cara de casa. Agradeço aos amigos que muito bem me receberam ao chegar por aqui e abriram um caminho para o ótimo período de cinco anos: Igor, Rodrigo e Perote.

Agradeço a todos os meus colegas da Civil 13, que tornaram a passagem pelo ITA muito mais tranquila. Agradeço aos amigos de H8, que se tornaram quase família ao final desses cinco anos. Aos meus companheiros de quarto, por compartilhar tristezas e alegrias. Às amizades profundas que fiz ao longo dos últimos cinco anos, o período aqui foi prazeroso por conta de vocês.

Agradeço também aos mentores que tive no caminho, aos que com sua maior experiência auxiliaram em decisões tão importantes. Henrique, você tem sido sensacional!

Agradeço ao meu orientador, Prof. Alessandro, pela paciência, confiança e pelas precisões dos comentários que muito auxiliaram no desenvolvimento do trabalho. Agradeço à minha relatora Profa. Rogéria, cujas críticas auxiliaram no ajuste de rota do trabalho. Agradeço a todos os bons professores da Civil e do FUND pelos ensinamentos passados ao longo dos cinco anos de convívio na instituição.

“O temor do Senhor é o princípio da sabedoria ”
Provérbios 9:10

RESUMO

O presente trabalho almeja avaliar sob a perspectiva da Escola Austríaca de Economia a lógica impressa pela autoridade antitruste americana na avaliação da fusão das companhias aéreas American Airlines e US Airways em 2013. Para tanto foi realizado um debate conceitual entre o paradigma austríaco e o neoclássico quanto ao modelo atualmente utilizado pela autoridade, bem como uma discussão de caso analítica e teórica confrontando os principais argumentos explicitados pelo órgão e contrários à fusão. As análises mostram que mesmo com quatro megafusões na última década, o nível de preços, a competição como vista pelo órgão e o nível de serviço não sofreram impactos consideráveis. Explicações austríacas para as questões de natureza prática também são mostradas, bem como a proposição final de uma estrutura com mais liberdade para ação dos indivíduos e menor intervenção governamental.

ABSTRACT

This paper aims to evaluate from an perspective of the Austrian School of Economics the logic imposed by the American antitrust authority in assessing airlines merger proposed by American Airlines and US Airways in 2013. It was established a conceptual debate between Austrian and neoclassical paradigm for the model currently used by the authority as well as a discussion of analytical and theoretical case confronting the main arguments made by the agency against the merge. The analyzes shows that, even with four mega-mergers in the last decade, the price level, the competition as seen the department and the service levels were not impacted in a significant way. Austrian explanations to issues of practical nature are also shown, as well as the final proposal of a structure with more freedom to action of individuals and less government intervention.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Avanço da economia norte americana e demanda no transporte aéreo	14
Figura 2 – Comparação entre a lucratividade do setor aéreo e de outros setores.....	30
Figura 3 – Histórico de Fusões e Aquisições das principais companhias aéreas americanas, década de 1920 a 2010.....	31
Figura 4 – Evolução do preço de passagens aéreas, salários no setor de transporte e preço Brent do petróleo indexados (2004 – 1T2013).....	42
Figura 5 – Comparação de tarifas aéreas americanas com outros produtos e serviços (2000-2012).....	45
Figura 6 – Mudanças na competição efetiva nos aeroportos a partir da combinação entre American e US Airways.	49
Figura 7 – Quantidade de companhias aéreas atuando em cada uma das 100 maiores rotas dos EUA (2004)	50
Figura 8 – Quantidade de companhias aéreas atuando em cada uma das 100 maiores rotas dos EUA (2011)	51
Figura 9 – Percentual de passageiros por número de companhias aéreas concorrentes para cada mercado (2004 e 2011).....	52
Figura 10 – Comparação da variação de ano sobre ano da disponibilidade de assentos em aeroportos americanos	56
Figura 11 – Investimentos de companhias aéreas americanas em bens de capital (\$ milhões por mês)	56

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Resumo do impacto da Aviação Civil na economia americana (2000-2009)	13
Tabela 2 – Diferenças essenciais entre a abordagem austríaca e a neoclássica	22
Tabela 3 – Capacidade, total de ativos e receita operacionais das maiores companhias aéreas norte americanas (quatro últimos trimestres, 2012)	32
Tabela 4 – Benefício e custos estimados para a fusão entre American – US Airways (Em bilhões de dólares).....	33
Tabela 5 – Quebra do custo de uma passagem de ida e volta de \$300 (2013).....	40
Tabela 6 – Evolução percentual do preço das passagens, salários no setor de transporte e preço Brent do petróleo entre 2004 e 1T2013	42
Tabela 7 – Evolução dos preços de passagens aéreas incluindo outras tarifas (1979 – 2013).44	
Tabela 8 – Evolução do preço médio das passagens nos 100 maiores aeroportos americanos e TOP 8 aeroportos metropolitanos (2000 – 2013)	46
Tabela 9 – Histórico de parâmetros de recentes serviços prestados no mercado de aviação civil (2007 – 1S2013)	54

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E SÍMBOLOS

EUA – ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

DOJ – DEPARTMENT OF JUSTICE

AMR – AMERICAN AIRLINES CO.

US – US AIRWAYS

LCC – Low cost Carrier

FTC – Federal Trade Commission

DOT – Department of Transportation

PWC – Price waterhousecoopers

A4A – Airlines for America

TI – Tecnologia da Informação

CAPEX – Capital Expenditures

YOY – Year over year

YTD – Year to date

CAGR – Compound Annual Growth Rate

LCC – Low Cost Carrier

USDOJ – US Department of Justice

YTD – Year to date

F&A – Fusões e aquisições

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	METODOLOGIA	17
3	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	18
3.1	Breve resumo sobre o surgimento da Escola Austríaca	18
3.2	As bases do pensamento.....	20
3.3	As principais divergências em relação ao pensamento neoclássico.....	21
4	DEFESA CONCEITUAL DA FUSÃO	24
4.1	O Equilíbrio Neoclássico	24
4.2	Crítica austríaca ao modelo teórico.....	25
5	ESTUDO DE CASO – FUSÕES NO MERCADO AÉREO NORTE AMERICANO	29
5.1	O setor, suas dificuldades e os processos de combinação.....	29
5.2	Apresentação do Caso	31
5.3	Debates preliminares e argumentação oficial	34
5.3.1	Debates na mídia	34
5.3.2	Questões Levantadas pelo DOJ	36
5.4	Defesa analítica do processo de fusão American – US Airways	39
5.4.1	Nível de Preços.....	39
5.4.2	Nível de Concorrência	48
5.4.3	Nível de serviço	53
6	CONCLUSÃO	57

1 INTRODUÇÃO

O mercado de aviação é de fundamental importância no mundo moderno. Ligar os mercados em rede, acelerar o transporte de cargas e passageiros, bem como contribuir efetivamente para o aumento da competitividade dos países são fatores diretamente relacionados a esse mercado. Em 2009, o mercado aéreo representou 5,2 % da economia americana, com um resultado agregado de \$1,3 trilhões de dólares, e gerou cerca de dez milhões de empregos nos Estados Unidos, conforme mostrado pela Tabela abaixo.

Tabela 1 – Resumo do impacto da Aviação Civil na economia americana (2000-2009)

Ano	Output (\$Bilhões)	Empregos (Milhares)	% do PIB
2009	1311,2	10186	5,2
2008	1437,1	11138	5,5
2007	1409,7	10901	5,6
2006	1307,8	10149	5,4
2005	1206,3	9413	5,3
2004	1106,2	8641	5,2
2003	1012,9	7876	5,0
2002	1003,1	7740	4,7
2001	1077,8	9383	4,8
2000	1131,0	9891	5,2

Fonte: The Economic Impact of Civil Aviation on the U.S. Economy 2012. U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration.

Apesar da grande representatividade e da crescente demanda, o mercado de aviação civil nos Estados Unidos passou momentos conturbados na última década, principalmente após os atentados terroristas de 11 de setembro ao World Trade Center, em Nova Iorque, e ao pentágono. A Figura 1 mostra como a demanda por transporte aéreo nos Estados Unidos tem avançado e, a menos de períodos de crise, seguido em linha com o avanço do PIB.

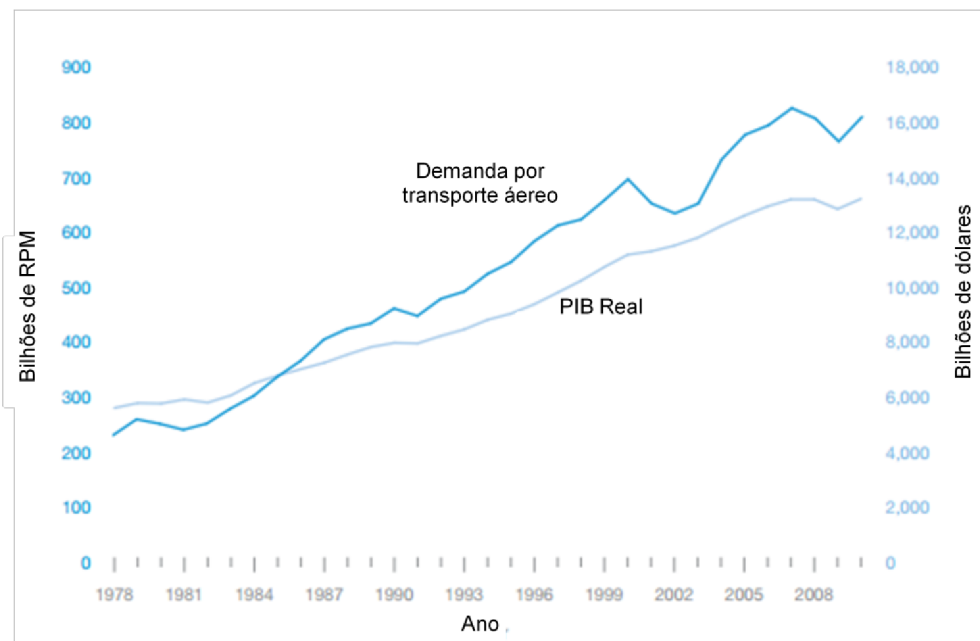


Figura 1 – Avanço da economia norte americana e demanda no transporte aéreo

Fonte: The Economic Impact of Civil Aviation on the U.S. Economy 2012. U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration.

A grande importância para a economia e a crescente demanda do setor não se mostram suficientes para alavancar os sofríveis resultados financeiros que boa parte das empresas do setor tem contraído. Alto volume de capital empregado, aumento desproporcional dos custos de combustíveis e apertadas margens de lucro são algumas das explicações oferecidas para o problema.

A instabilidade do setor tem servido como suporte para um histórico de largo apoio estatal ao funcionamento das companhias aéreas, via subsídios ou injeção de capital direto nas empresas, vide o grande resgate do governo norte americano após o atentado de 11 de setembro. Tais características acendem um sinal de alerta permanente e tornam o setor fonte de acaloradas discussões.

Visando estabilidade e melhoria da saúde financeira o setor de aviação civil tem apresentando uma forte onda de consolidação ao redor do mundo. As companhias americanas tem se inserido intensamente nesse contexto, com o anúncio de várias fusões na última década, sendo quatro delas classificadas como mega mergers, duas delas de proporções ainda mais consideráveis.

Em 2008, a Delta Airlines adquiriu a Northwest sendo seguida pela fusão entre United e Continental Airlines em 2010. Uma terceira megafusão em potencial foi proposta no início de 2013, entre American Airlines e US Airways, o que formaria a maior companhia aérea do mundo e gerou grande debate em torno do assunto. O Departamento de Justiça (DOJ) dos

Estados Unidos entrou na justiça contra a fusão das duas companhias, alegando redução na concorrência e potencial aumento de preços aos consumidores. Após alguns meses de negociação e debate o DOJ decidiu liberar a combinação entre as companhias desde que cumprissem algumas contrapartidas, como por exemplo, venda de slots no aeroporto Ronald Reagan em Washington, manutenção da operação em alguns hubs, entre outros. O fato além de muito atrito serviu para intensificar o debate acerca do papel da autoridade antitruste em mercados competitivos, as discussões giram desde a real capacidade governamental de aumentar a eficiência de mercados a partir de suas intervenções, até o grau de autoridade que o governo teria para intervir em situações como essa. Nesse caso, a incoerência na argumentação do governo parecia mais acentuada pela atuação do departamento nos dois casos anteriores, com duas liberações.

É importante entender que, no atual contexto econômico, um processo de fusão tem, pelo menos, três partes envolvidas: as empresas proponentes, o mercado consumidor atendido e a autoridade governamental antitruste. Em tese, as empresas se valem dos mecanismos de combinação para alavancar a sua competitividade no mercado seja através do aumento do poder competitivo conjunto das companhias, ou pela conquista de novos mercados consumidores, complementaridade entre as operações, redução dos custos, ou quaisquer outros fatores que possibilitem aumento da capacidade das companhias de gerar lucro. Os consumidores tem como agenda central a satisfação de suas necessidades como cliente daquele mercado, assim analisam mais atentamente a possibilidade de alterações nos preços e no nível de serviços prestados pelas companhias. Por sua vez, a autoridade antitruste teria como função central a defesa da concorrência no mercado.

De modo geral, a autoridade antitruste possui grande poder de influência nas decisões relacionadas às fusões, dado que suas análises possuem papel central no fluxo de aprovação do processo. É preciso assim atentar para as influências recebidas por tais órgãos, advindo dos mais diversos atores e com os mais diversos backgrounds, consumidores, políticos, concorrentes, empresas (via acionistas, sindicatos, funcionários, etc) são importantes influências nas decisões. Outro ponto de influência que, embora seja natural, nem sempre citado é a correntes de pensamento econômico seguidas pelos integrantes da autoridade antitruste. Deve-se ter em mente que o arcabouço teórico que norteia as decisões de cada indivíduo influencia de maneira central nas decisões do órgão, visto que a autoridade é, obviamente, composta por pessoas que a partir de suas diferentes leituras, percepções e abstrações da realidade julgam de maneira completamente diferente a mesma realidade.

Os pontos que embasam o processo impetrado pelo DOJ contra a fusão entre American Airlines e US Airways sugerem uma atuação baseada em dois pilares básicos. Primeiro, a maximização do bem-estar comum e da eficiência de alocação de recursos na economia a partir de intervenções estatais. Segundo, um modelo econômico de decisão baseado na concorrência perfeita e no equilíbrio estático. Tais raciocínios encontram ferrenhas críticas em meio às abordagens austríacas para a questão e serão alvos do debate do presente estudo.

No último século, a Escola Austríaca deu importantes contribuições para o estudo da economia e se colocou no centro de importantes debates, Hayek um de seus principais representantes ganhou prêmio Nobel em 1974. Apesar disso, a mesma passou por um período de esquecimento, que tem sido diminuído em meio às discussões do que teria ocorrido na última grande crise econômica dos EUA em 2008. Seus conceitos voltaram a ganhar maior visibilidade, na medida em que seus representantes previram e explicaram com clareza o estouro da bolha imobiliária nos Estados Unidos. Assim, as ideias austríacas da formulação de teorias baseadas na ação do indivíduo, na consideração de sua subjetividade e criatividade, além da defesa mais radical da não intervenção do governo na economia e do livre mercado tem ganhado espaço em meio aos debates. As discussões se dão em termos das premissas teóricas adotadas por cada lado como nas argumentações e dos desdobramentos práticos oferecidos para os casos.

Nesse cenário, o presente trabalho propõe-se a analisar o debate ocorrido entre o DOJ e as companhias aéreas americanas às luzes da corrente austríaca do pensamento econômico. Para tanto, o trabalho foi fundamentado nos pensamentos de diversos economistas austríacos, como Mises, Hayek, Rothbarth, Kizner, Huerta de Soto, Armetano, entre outros. De modo mais específico, para a avaliação do caso foi utilizado um framework de trabalho semelhante ao aplicado pelo autor Dominick Armetano em seu livro denominado *Antitrust – a case for a repeal*. Ao longo do livro, o autor argumenta contrariamente ao atual modelo teórico que fundamenta as decisões das autoridades antitrustes e desconstrói a atuação de sucesso de órgãos antitrustes em diversos casos históricos, criticando assim os conceitos utilizados, bem como a aplicação dos conceitos por parte da autoridade reguladora.

O presente trabalho almeja contribuir com uma perspectiva austríaca acerca da atuação do DOJ no pedido de combinação entre a American Airlines e a US Airways. Para tanto, é estabelecido, primeiramente, uma fundamentação teórica que explana sobre a Escola Austríaca e seus principais fundamentos, além de mostrar as principais diferenças de seus pontos de vista em relação aos economistas neoclássicos. Após isso, a perspectiva austríaca é

explorada mais especificamente para combinações entre empresas privadas e a atuação das autoridades antitruste nesses casos. De posse do embasamento conceitual e da discussão teórica do caso, parte-se para a análise de caso propriamente dita: a proposição de fusão entre as companhias aéreas American e US Airways e a atuação do DOJ nesse caso. Nesse ponto, foram exploradas as diversas opiniões divulgadas em mídia sobre o assunto e elencados os pontos que tornavam o DOJ contrário à fusão. No trabalho, busca-se desconstruir alguns argumentos do departamento por meio de um exercício contrafactual de análise de dados históricos em três frentes: análise do nível de preços, concorrência e serviços em diversos períodos de tempo, com foco principal no período onde ocorreram as últimas grandes fusões.

Objetiva-se no trabalho desconstruir a ideia de um planejador benevolente que age corrigindo as falhas de mercado e aumentando a eficiência econômica, ideia tão disseminada atualmente. Mostra-se através de conceitos e análises que a melhor alternativa a seguir é deixar que o mercado se ajuste, eliminando os competidores menos eficientes e fizeram uma leitura menos acurada das condições e oportunidades que o mercado oferecia.

2 METODOLOGIA

De maneira sintética, o presente trabalho objetiva fazer um contra ponto ao processo impetrado pelo Departamento de Justiça dos Estados Unidos (USDOJ) e por alguns estados americanos contra a fusão das companhias aéreas American Airlines e US Airways. Como já citado, a metodologia de análise utilizada no presente trabalho baseia-se no livro *Antitrust: the for a repeal*, do escritor Dominick Armetano. Armetano explica ao longo do livro algumas das possíveis razões na constante fé que existe em torna das políticas regulatórias antitruste. Após isso, para ajustar essa perspectiva ele propõe dois passos básicos: desafiar os modelos teóricos que estão por trás do atual sistema antitruste e estudar mais a fundo o desempenho e o comportamento real de negócios que contem com a presença de autoridade antitruste. Assim, primeiramente, explica o conceito austríaco para esse campo de estudo e faz uma análise histórica de diversos casos mostrando equívocos cometidos pelo órgão governamental em prol do alegado interesse e bem-estar público.

Assim, o presente trabalho propõe a divisão em três elos básicos: fundamentação teórica, desafio conceitual às teorias fundamentais da corrente econômica neoclássica e abordagem analítica contra argumentativa aos pontos divulgados pelo DOJ.

A primeira parte de fundamentação teórica visa a explicar de maneira resumida o histórico e princípios fundamentais que norteiam o modo de pesquisa da Escola Austríaca de economia. Nessa seção também é feita uma síntese das principais diferenças entre os paradigmas austríacos e os paradigmas neoclássicos para a economia. Tais conceitos auxiliam a entender a perspectiva pela qual foi analisado o caso da fusão entre American Airlines e US Airways.

Entendendo a perspectiva de análise do problema, o passo seguinte é o confronto conceitual entre as ideias austríacas e neoclássicas para a questão das fusões e da atuação de órgãos antitruste. Esse passo é de fundamental importância visto que mostra como os equívocos são cometidos não só na aplicação prática das políticas antitruste, mas sim, prova-se que por questões conceituais deixam-se de lado fatores relevantes na análise, prejudicando a competição empresarial, o desenvolvimento de novos negócios e o crescimento da economia.

Por fim, a parte final busca estudar e contrapor os principais argumentos apresentados pelo DOJ contra a fusão da American e US Airways. Nesse caso, são utilizadas bases de dados históricos, análises de parâmetros e discussão de pontos conceituais de modo a rebater argumentos contra a fusão. Nessa etapa, os argumentos são atacados a partir de três óticas: linha de preços praticados, concorrência efetiva e nível de serviço. Em cada uma das seções objetiva-se avaliar o que ocorrera na história e analisar o real impacto gerado por mega fusões anteriores.

Para finalizar, são discutidas análises não contempladas no estudo e que surgiram como desdobramento natural do assunto, deixando a possibilidade de inclusão em estudos posteriores.

3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

3.1 Breve resumo sobre o surgimento da Escola Austríaca

O nome que denomina a Escola Austríaca está muito associado ao fato de muitos de seus principais pensadores no início estarem sendo nascidos na Áustria, daí também ser conhecida como Escola de Viena, visto que três de seus principais precursores terem sido professores da Universidade de Viena – Carl Menger, Friedrich Von Wieser e Eugen Von Böhm-Bawerk. Além deles, dois outros austríacos foram fundamentais no desenvolvimento

da escola – Ludwig Von Mises e Friedrich Hayek. Apesar de existir acordo generalizado quanto ao fato de a Escola Austríaca ter nascido em 1871 com a publicação do livro de Carl Menger, *Princípios de Economia Política*, Huerta de Soto (2010) afirma que o principal mérito do autor residiu no fato de ter sabido recolher e impulsionar uma tradição do pensamento de origem católica e europeia continental. Pode-se fazer remontar a origem da escola até ao nascimento do pensamento filosófico na Grécia e, de forma ainda mais intensa, até a tradição de pensamento jurídico, filosófico e político na Roma clássica. Ao longo do livro, Huerta de Soto defende como precursores da Escola Austríaca de Economia os escolásticos do século do ouro espanhol.

Menger é mais conhecido por lançar um dos fundamentos que serviram de alicerce para a revolução marginalista na história da ciência econômica, explicando em primeira mão a teoria da utilidade marginal e a teoria do valor econômico subjetivo. Menger era um liberal clássico e um individualista metodológico, observando a economia como uma ciência que estuda a escolha individual¹.

O impulso definitivo para a Escola Austríaca veio a partir de Mises, que conseguiu desenvolver os conceitos iniciados por Menger e expandi-los para novos campos dentro do estudo da economia. Para Mises (1978), “o que distingue a Escola Austríaca e lhe deve proporcionar fama imortal é precisamente o fato de ter desenvolvido uma teoria de ação econômica e não da “não ação” ou “equilíbrio econômico””. Mises levou o ponto de vista analítico da escola austríaca para outras frentes, impulsionando o desenvolvimento da teoria monetária, do crédito e dos ciclos econômicos, além de participar ativamente nos debates sobre a impossibilidade do cálculo econômico no socialismo.

Mises possui um aluno que foi um dos mais notáveis representantes da Escola Austríaca e ganhador do Prêmio Nobel, Friedrich Hayek. Hayek ganhou o Prêmio Nobel por seu trabalho acerca dos ciclos econômicos, onde explica o problema que ocorre quando o sistema bancário expande o crédito de maneira artificial, ou seja, sem aumento prévio de poupança, colocando esses recursos à disposição de empresários que o dedicam ao investimento como se a poupança da sociedade tivesse sido realmente aumentada. Hayek defendeu também a ordem espontânea, em que acredita que a economia deve se desenvolver por meio do livre mercado, visto que é um sistema muito complexo para ser planejado por um órgão central.

¹ <http://www.mises.org.br/Article.aspx?id=35>, visualizado em 08/11/2013

A Escola Austríaca também teve outros importantes autores, como Murray Rothbard, que foi um dos pensadores mais multidisciplinares da escola, fazia a defesa da fundamentação jusnaturalista da liberdade econômica. Outro autor muito importante foi Israel Kizner, que se especializou no desenvolvimento da concepção dinâmica e empresarial do mercado. Por tal motivo, o autor será largamente citado ao longo do presente trabalho.

3.2 As bases do pensamento

A escola austríaca possui algumas raízes em comum com a tradição de pensamento econômico neoclássica, mas apresenta vários pontos de discordância com a mesma. Como afirma Huerta de Soto (2010), para os austríacos, “a ciência econômica é concebida como uma teoria da ação mais do que da decisão”, assim, mais do que alocar meios já dados a fins também já definidos, o homem procura constantemente novos meios e fins, aprendendo com o passado e usando a sua imaginação para descobrir e criar, mediante a ação, o futuro.

Barbieri (2001) resume o núcleo do pensamento econômico austríacos em quatro pontos básicos: individualismo metodológico, subjetivismo metodológico, análise do processo e complexidade.

O individualismo metodológico é um método que refuta qualquer explicação baseada em comportamentos coletivos ou de agregados macroeconômicos. Pelo contrário, segundo os austríacos, a explicação dos fenômenos econômicos deve ser baseada em ações de indivíduos pontuais.

A perspectiva metodológica para as análises austríacas é o subjetivismo, onde a Ciência Econômica é concebida como uma teoria de ação mais do que de decisão. A ação humana é o ponto de partida para a Escola Austríaca, é o *homo agens*, como definido por Kizner (2012), versus o *homo oeconomicus* neoclássico. A ciência responsável pela busca do entendimento da estrutura lógica da ação humana chama-se praxeologia, conceito largamente utilizado e inicialmente introduzido por Mises. Em seu livro *Ação Humana*, Mises (2010) explica melhor o conceito de praxeologia:

“O escopo da praxeologia é a explicação da categoria ação humana. Tudo o que precisamos para deduzir qualquer teorema praxeológico é o conhecimento da essência da ação humana. É um conhecimento que já possuímos, porque somos seres humanos, está presente em todos os seres de descendência humana que, por razões patológicas, não tenham sido reduzidos a uma existência meramente vegetativa. Nenhuma experiência especial é necessária para que se compreendam esses teoremas e nenhuma experiência, por mais rica que fosse, poderia revelá-los a um

ser que não soubesse, a priori, o que é ação humana. O único modo de perceber estes teoremas é a análise lógica do conhecimento inerente ao ser humano, do que seja a categoria ação. Precisamos refletir e procurar entender em que consiste a ação humana. Como a lógica e a matemática, o conhecimento praxeológico está em nós; não vem de fora.”

Indo ao encontro do proposto por Mises, Hoppe (2011) explica que “a praxeologia diz que todas as proposições econômicas que reivindicam ser verdadeiras devem ser demonstravelmente dedutíveis através da lógica formal do conhecimento material incontestavelmente verdadeiro relativo ao significado de ação”.

A análise do processo fundamenta as discussões sobre a regulação antitruste e os processos de fusão e serão discutidos com maior nível de profundidade no item quatro. De maneira geral, os austríacos são caracterizados pela análise do processo que leva ao equilíbrio e não pelo equilíbrio em si. Para tanto, como observa Barbieri (2001), observa-se a ordem espontânea do mercado, que advém da interação entre os indivíduos que agem conforme planos independentes e passíveis de erros, uma vez que se baseiam em conhecimento imperfeito e estão sujeitos a mudanças inesperadas.

Por fim, como certa consequência do estudo da ação do homem surge a complexidade do sistema estudado. Os austríacos identificam na diversidade entre indivíduos a causa fundamental de vários fenômenos econômicos.

Ainda segundo Barbieri (2001), os austríacos buscam não construir teorias que estabeleçam relações causais entre agregados e médias sem que seja feita referência a ações humanas individuais. Assim, as teorias são construídas com base na ação humana proposital, considerando efeitos como a passagem do tempo e a imperfeição do conhecimento dos agentes. Além disso, não constroem teorias em cima de ações humanas determinadas por situações externas ao homem, estudam as relações estruturais entre os elementos envolvidos de modo a abarcar a diversidade dos agentes e a complexidade dos fenômenos estudados. Admitem também que o conhecimento não seja perfeito e buscam não desconsiderar a diversidade individual dos agentes como hipótese, desenvolvendo assim teorias sobre a aquisição de conhecimento por parte dos agentes e em que condições poderia ser admitido o equilíbrio.

3.3 As principais divergências em relação ao pensamento neoclássico

Como já explicado anteriormente, há muitas diferenças entre o paradigma de abordagem austríaco e o neoclássico. A síntese das principais diferenças entre os

posicionamentos dos pensadores austríacos em relação aos neoclássicos encontra-se na Tabela 2.

Tabela 2 – Diferenças essenciais entre a abordagem austríaca e a neoclássica

Pontos de Comparação	Paradigma Austríaco	Paradigma neoclássico
1. Conceito de economia (princípio essencial)	Teoria da ação humana entendida como um processo dinâmico (praxeologia).	Teoria da decisão: maximização sujeita a restrições (conceito estrito de “racionalidade”).
2. Perspectiva Metodológica	Subjetivismo.	Estereótipo do individualismo metodológico (objetivista).
3. Protagonista dos processos sociais	Empreendedor criativo	Homo oeconomicus
4. Possibilidade de os agentes se equivocarem a priori e natureza do ganho empresarial	Admite-se a possibilidade de serem cometidos erros empresariais puros que poderiam ter sido evitados com maior perspicácia empresarial na percepção de oportunidades de lucro	Não se admite que existam erros dos quais alguém se possa arrepender, uma vez que todas as decisões passadas se racionalizam em termos de custos e benefícios. Os lucros empresariais são considerados como a renda de mais um fator de produção
5. Concepção da informação	O conhecimento e a informação são subjetivos, estão dispersos e alteram-se constantemente (criatividade empresarial). Distinção radical entre conhecimento científico (objetivo) e prático (subjetivo).	Pressupõe-se a existência de informação perfeita (em termos certo ou probabilísticos), objetiva e constante a propósito de fins e meios. Não se distingue entre conhecimento prático (empresarial) e científico.
6. Ponto de referência	Processo geral com tendência coordenadora. Não se distingue entre a micro e a macroeconomia: todos os problemas econômicos são estudados de forma inter-relacionada	Modelo de equilíbrio (geral ou parcial). Separação entre a micro e a macroeconomia
7. Conceito de concorrência	Processo de rivalidade empresarial	Situação ou modelo de concorrência perfeita
8. Conceito de custo	Subjetivo (depende da capacidade empresarial para descobrir novos	Objetivo e constante (pode ser conhecido e medido por uma

	fins alternativos)	terceira parte)
9. Formalismo	Lógica verbal (abstrata e formal) que permite a consideração do tempo subjetivo e da criatividade	Formalismo matemático (linguagem simbólica própria da análise de fenômenos atemporais e constantes).
10. Relação com o mundo empírico	Raciocínios apriorísticos dedutivos: separação racial e, quando necessário, coordenação entre teoria (ciência) e história (arte). A história não pode ser utilizada para testar a teoria	Verificação empírica das hipóteses (pelo menos retoricamente)
11. Possibilidade de previsão específica	Impossível, uma vez que o que vai suceder no futuro depende de um conhecimento empresarial ainda não criado. Apenas são possíveis pattern predictions de tipo qualitativo e teórico sobre as consequências descoordenadoras do intervencionismo.	Verificação empírica das hipóteses (pelo menos radicalmente)
13. Contribuições mais recentes	- Análise crítica da coação institucional (socialismo e intervencionismo); - Teoria do sistema bancário; - Teoria dos ciclos econômicos; - Teoria evolutiva das instituições (jurídicas, morais); - Teoria da função empresarial; - Análise crítica do conceito de justiça social;	- Teoria da escolha pública; - Análise econômica da família; - Análise econômica do direito; - Nova macroeconomia clássica; - Teoria econômica da “informação”; - Novos keynesianos
14. Posição relativa de diversos autores	Rothbarth, Mises, Hayek, Kizner	Coase, Friedman, Becker, Samuelson, Stiglitz.

Fonte: Jesus Huerta de Soto, A Economia Austríaca, 2011.

4 DEFESA CONCEITUAL DA FUSÃO

4.1 O Equilíbrio Neoclássico

O equilíbrio geral econômico é um conceito largamente utilizado atualmente no desenvolvimento de teorias econômicas. A discussão gerada pelos austríacos em oposição ao equilíbrio é que o mesmo possui premissas simplificadoras inaceitáveis, visto que não leva em consideração no seu paradigma de análise características essenciais do mercado real em prol da possibilidade de modelar matematicamente o problema.

O conceito de equilíbrio geral em economia busca explicar como se coordenam os efeitos da oferta, demanda e dos preços em uma economia onde há interação entre diversos mercados ou, no denominado equilíbrio parcial, faz a análise de um mercado específico. Mankiw (2009, pág 278) define mercado competitivo como “um mercado com muitos compradores e vendedores negociando produtos idênticos, de modo que cada comprador e vendedor é um tomador de preço”. A definição utilizada retrata a existência de algumas premissas inseridas no modelo de mercado competitivo para facilitar a modelagem matemática das situações econômicas. As premissas assumidas no modelo de competição perfeita podem ser resumidas em cinco pontos:

- A. O mercado possui grande quantidade de firmas vendedoras e de consumidores compradores;
- B. Há homogeneidade entre os produtos, ou seja, os bens oferecidos entre os diversos vendedores são em grande escala os mesmos;
- C. O preço praticado entre os concorrentes é também homogêneo, não há diferenciação de preço;
- D. Os agentes possuem informação perfeita, ou seja, todos os componentes com informação simétrica e completa sobre os produtos que compram ou vendem;
- E. Não há custo para a entrada ou saída do mercado;

Com o mercado nessa configuração, cada empresa participante do processo de concorrência não possui poder de mercado, sendo incapaz de influenciar o preço dos produtos, funcionando apenas como tomadora dos preços praticados para o mesmo. Mankiw (2009, pág 150) chega a comentar que na vida real a competição está longe de ser perfeita, uma vez que os vendedores poderiam deter, por exemplo, poder de mercado e, assim, influenciar os preços praticados no mercado.

Dois conceitos tornam-se importantes para o entendimento nesse ponto: excedente do consumidor e excedente do produtor. O excedente do consumidor é o benefício que os compradores obtêm por sua participação no mercado, enquanto que o excedente do produtor é o benefício recebido pelos produtores do mercado. O excedente do consumidor é calculado pela diferença entre o valor para os compradores e a quantia paga pelos compradores. Já o excedente do comprador é dado pela diferença entre a quantia recebida pelos compradores no mercado e o custo associado para os compradores. A economia por sua vez deveria funcionar para maximizar a eficiência na alocação dos recursos, objetivo que seria obtido a partir da maximização do excedente total recebido por todos os membros da sociedade, uma espécie de medida do bem-estar econômico de uma sociedade.

Nesse ponto, forja-se o conceito de “falha de mercado”, que segundo Stiglitz (2003, p.189) ocorreria quando o mercado não produz resultados eficientes, sendo possível o governo intervir para corrigir a falha de mercado e melhorar a eficiência econômica. Assim, a ação da autoridade antitruste deve garantir que num processo de combinação, os ganhos sociais da união entre as partes seja maior do que as perdas sociais envolvidas. As perdas sociais nesse caso estão relacionadas com a diminuição da eficiência do mercado, que, por sua vez, relaciona-se com o poder de mercado obtido pelas empresas, que dependeria diretamente do market share das empresas envolvidas no processo de combinação.

Para os neoclássicos, dois exemplos clássicos de falhas de mercado são competição imperfeita e informação imperfeita, que os austríacos argumentam ser o estado natural de funcionamento de qualquer mercado. Além disso, será mostrado que os austríacos não consideram possível que um observador externo consiga inferir os custos e benefícios associados ao processo observado.

4.2 Crítica austríaca ao modelo teórico

Como explica Kizner (2012), a mais importante diferença entre o modo austríaco de formular a questão da competição é a insatisfação acerca da ênfase habitual na análise do equilíbrio e na tentativa de substituir tal ênfase pela compreensão do funcionamento do mercado como um processo. Segundo Armetano (1999) é compreensível à utilização do modelo neoclássico em uma sociedade onde a informação é perfeita e as preferências são imutáveis, mas é difícil conceber tal sistema no mundo em que vivemos, tão heterogêneo, dinâmico e cheio de incertezas.

Em aula lecionada no Mises Institute, Di Lorenzo define competição como “a dynamic, rivalrous, process of discovery and entrepreneurship. It involves product innovation, price cutting, advertising, mergers, and a myriad other free-market activities”.² Di Lorenzo ataca a ideia neoclássica de competição perfeita afirmando que competição não tem a ver com a quantidade de concorrentes no mercado, mas sim como um processo onde as participantes do mercado possuem diferentes informações ou interpretações do que ocorre no mercado e buscam ao máximo aproveitar essas oportunidades advindas dessa simetria. Armetano (1999), no livro “Antitrust, the case for repeal” argumenta em favor do completo fim de qualquer atividade antitruste. No livro, o autor define concorrência como um processo de descoberta e ajuste em condições de incerteza, o que pode tanto incluir competição entre empresas, como cooperação entre as mesmas.

Huerta de Soto (2012) critica a abordagem neoclássica dos modelos de equilíbrio, pois a mesma é estática e pressupõe que toda a informação relevante para construir as funções de oferta e demanda se encontra dada, ignorando assim o papel essencial da função empresarial, como será explicado logo mais. A competição deveria ser considerada assim um processo e não o resultado de um processo.

Desse modo, há uma grande diferença entre o problema a que os neoclássicos se propõem a resolver (maximização da eficiência alocativa) e o problema a que os austríacos focam sua atenção, como bem explica Huerta de Soto (2010):

“Para a Escola Austríaca, o problema econômico fundamental não consiste na maximização de uma função objetivo conhecida submetida a restrições também conhecidas, sendo, pelo contrário, de natureza estritamente econômica: surge quando os fins e meios são muitos e competem entre si, sendo que o conhecimento *sobre os mesmo não está “dado”*, encontrando-se disperso pelas mentes de inúmeros seres humanos que constantemente o criam e geram ex novo não sendo por isso sequer possível conhecer todas as possibilidades e alternativas existentes, *nem a intensidade relativa com a qual se deseja tentar alcançar cada uma delas*”

Kizner (2012) sustenta que o processo de mercado “consiste nas mudanças sistemáticas de planos geradas pelo fluxo de informações de mercado transmitidas pela participação no mercado – isto é, pela experimentação dos planos no mercado”. Para explicar o funcionamento desse processo, Kizner (2012) se utiliza de dois conceitos cruciais: o empresário e a atividade empresarial.

² (<http://www.youtube.com/watch?v=mBYopktmL6Y>). Thomas J. Dilorenzo - Monopoly, Competition, and Antitrust, visualizado em 08/11/2013.

É essencial aqui entender o processo de aquisição de informações no mercado sob a ótica da experiência obtida a partir da interação com o mesmo. Kizner (2012) sugere imaginar uma situação em que todos os participantes de mercado fossem incapazes de aprender com suas experiências no mercado, a situação resultante disso seria compradores ávidos voltando para casa sem produtos e vendedores sem vender seus produtos, dado que não teriam aprendido que para comprar necessitariam de lances mais altos, enquanto que vender demandaria dispor seus bens a preços mais baixos, respectivamente. Nesse sentido, o empresário, explica ele, são aqueles que estão em estado de alerta para as oportunidades disponibilizadas e não aproveitadas no mercado, oportunidades de lucros essas que persistem pelo fato da ignorância inicial por parte dos participantes originais do mercado e que persistiram pela incapacidade dos mesmos de aprenderem com sua experiência. Kizner (2012) deixa bem claro seu conceito acerca do empresário conceitual no excerto: “A atividade empresarial não consiste em agarrar, a qualquer preço, uma nota de dez dólares que já se descobriu repousando na sua própria mão; consiste em dar-se conta de que está na sua mão e está disponível para ser agarrada”. A partir da atividade empresarial dos indivíduos forma-se o lucro empresarial puro, que não é produzido pela troca de algo que o empresarial valoriza menos por algo que valoriza mais, mas sim pela descoberta entre um desajuste de valoração existente entre compradores e vendedores, ou seja, provém da descoberta de um item que compradores estão dispostos a pagar mais do que os vendedores estão cobrando.

No que diz respeito à aplicação dos fundamentos a política antitruste de restrição às combinações entre empresas no mercado, os austríacos possuem sérias restrições, acreditando que a ação do governo tende a diminuir o output gerado pela economia. Vale lembrar que as combinações entre companhias tendem a gerar economias nos custos de produção, ganhos de escala, maior capacidade de investimento, melhor distribuição de produtos, maior capacidade de pesquisa industrial e de desenvolvimento de novos produtos, entre outros, que podem aumentar a eficiência da prática empresarial.

É importante lembrar que, para os neoclássicos, deve haver uma busca sistemática de um preço justo para os produtos no mercado que permita a alocação mais eficiente dos recursos na economia. Nesse sentido, a atuação da autoridade antitruste teria como uma de suas principais atribuições a certificação de que os preços dos serviços oferecidos sejam aqueles que aloquem os recursos da maneira mais eficiente possível na economia. Armetano (1999) comenta que é difícil saber com antecedência quais instituições combinadas serão socialmente eficientes e quais resultarão em uma combinação inadequada, essa distinção seria uma das principais vantagens na prática do livre mercado. Desse modo, o autor argumenta

que as autoridades antitrustes não têm como saber o que irá acontecer no futuro, caracterizando como impossível para um observador externo mensurar um fenômeno econômico, uma vez que os custos e benefícios são subjetivos e pessoais, existe, assim, um elemento de atividade empresarial na ponderação entre esses fatores. Seria como um agente fora de um quarto escuro afirmar se a temperatura dentro do quarto está ou não agradável, como exemplifica o próprio autor.

Armetano (1999) comenta ainda que duas premissas são essenciais para os horizontal merger guidelines de fusão: a primeira é que existe uma maneira científica de estabelecer quais os mercados relevantes e a segunda é que também há um modo científico de determinar a partir de qual nível de market share será gerado poder de mercado, uma vez que o DOJ, por exemplo, se utiliza do Herfindal Index para o cálculo da concentração de mercado.

O mercado relevante é dado por todos aqueles bens que podem ser substitutos a um determinado produto. Para Armetano (1999), duas dificuldades práticas surgem logo nesse ponto: a capacidade de determinar todos os produtos substitutos de um dado bem e como que mudanças nos preços de um bem impactam nos preços de outro, principalmente, em mercados onde preço não é um fator preponderante na análise do consumidor.

Mesmo para o caso de se encontrar um modo de delinear o mercado relevante, há uma grande dúvida de como deveria ser estabelecido o limiar associado ao início do poder de mercado, ou seja, a partir de qual valor de Herfindahl Index as empresas começam a deter poder de mercado e aumentar os preços. Vale ressaltar que alguns autores, como Demsetz (1973) e Brozen (1974), mostraram que o aumento na concentração de mercado não está necessariamente associado à ineficiência e aos aumentos dos lucros monopolistas, podem, ao contrário, aumentar a eficiência do mercado e beneficiar os consumidores. Além disso, é essencial na análise de situações de fusões, aquisições e supostos “monopólios” não olhar apenas a foto do período atual, mas olhar para trás buscando entender quais foram os posicionamentos dos empresários agindo conforme sua função empresarial que possibilitaram encontrar as tais oportunidades, bem como aproveitá-las de modo que, hoje, possam gozar do lucro empresarial puro.

A partir dessas considerações, Armetano (1999) propõe como solução para o caso da competição no mercado a proteção total ao direito de propriedade. Tal defesa é completamente adversa a muitas das posições tomadas pelas autoridades antitrustes que costumam tratar os bens de produção de terceiros bem como seus outputs como ferramentas para a maximização do denominado bem estar comum. Kizner (2012) fortalece a posição austríaca afirmando que “o processo competitivo depende, inteiramente, da liberdade que os

que têm melhores ideias ou maior vontade de servir ao mercado oferecem melhores oportunidades. Todo empecilho à entrada é uma restrição à competitividade do processo de mercado”.

5 ESTUDO DE CASO – FUSÕES NO MERCADO AÉREO NORTE AMERICANO

5.1 O setor, suas dificuldades e os processos de combinação

A indústria da aviação começou suas atividades no início do século XX, quando a partir do auxílio governamental a primeira companhia aérea foi inaugurada na Alemanha, chamava-se Zeppelin Corporation. Alguns anos depois, em 1914, foi a vez dos americanos realizarem o primeiro voo comercial programado. Apesar desses voos, apenas após a segunda guerra mundial, na década de 40, a American Export Airlines tornou-se a primeira companhia aérea a ofertar voos comerciais constantes.

De lá para cá, muitas mudanças ocorreram no seio da indústria, tecnologias, aeronaves, bem como os modelos de negócio e o ambiente regulatório sofreram fortes mudanças ao longo do caminho. Um ano marcante para a indústria da aviação civil americana foi 1978, quando o governo americano instituiu o deregulation act, a partir do qual as barreiras de controle para a entrada de novas companhias aéreas no mercado foram sensivelmente diminuídas. Outro fator que influenciou bastante a dinâmica do setor foi o início de um novo modelo de atuação, a partir da entrada de companhias aéreas low cost, que ofertavam produtos mais simples possibilitando aos consumidores adquirir passagens a menores preços.

Desde a época da desregulação do setor aéreo americano passaram-se mais de 30 anos. Se contabilizarmos desde então até o final do ano de 2009, a aviação civil nos Estados Unidos já acumula mais de 190 pedidos de falências de companhias, bem como um prejuízo total de cerca de \$60 bilhões em valores de 2009, boa parte disso contraído após o atentado terrorista de 11 de setembro de 2001. De 1979 à 1989, as companhias aéreas sofreram prejuízos da ordem de \$10 bilhões, já na década de 1990, as mesmas registraram ganhos da ordem de \$5 bilhões, enquanto que entre os anos 2000 até 2009, as perdas ficaram em torno de \$54 bilhões de dólares. Outro fator indicativo da dificuldade de fazer negócio no setor aéreo é a capacidade das empresas do setor de gerar lucro. A Figura 2 compara a lucratividade das

companhias aéreas americanas com a de outros setores no terceiro trimestre de 2013. É fácil notar que o setor consegue gerar apenas metade dos recursos que a média do S&P 500.

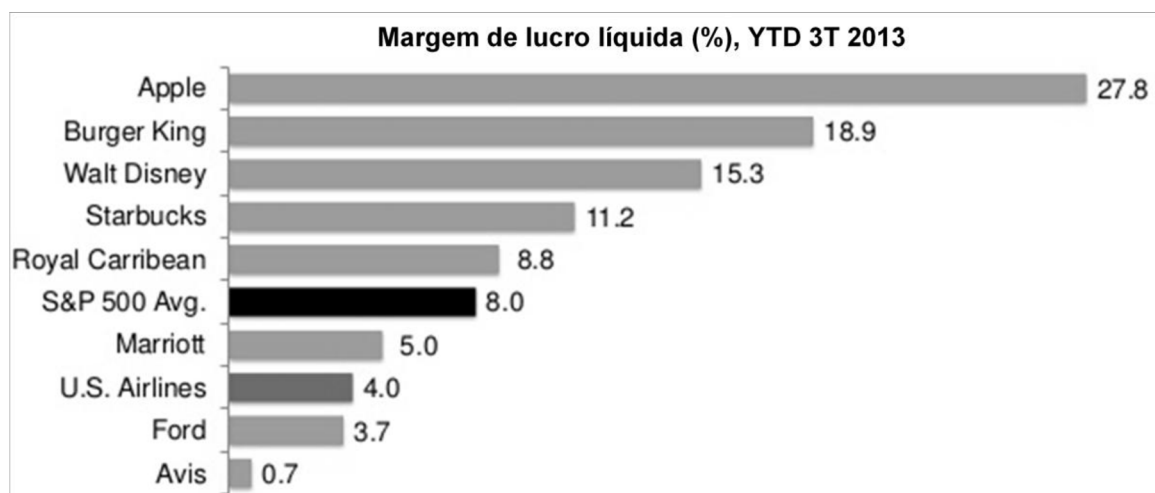


Figura 2 – Comparação entre a lucratividade do setor aéreo e de outros setores

Fonte: US Airlines and the quest to reinvest, putting improved finances to work for customers, employees, investors and the US economy, Airlines for America (2013).

Argumentos do por que o setor sofre com tantas dificuldades financeiras são os mais diversos. Opiniões correntes entre analistas sugerem que fatores como custos com combustíveis, altas taxas governamentais e pesados custos com mão de obra possuem grande parte responsabilidade. Borenstein (2009) discorda, afirmando que os grandes prejuízos no setor advêm do atentado terrorista de 11 de setembro e da grande diferença de preço entre as companhias aéreas tradicionais e as low cost. Um ponto muito importante de ser observado é que o setor aéreo é notadamente ligado ao avanço do PIB, sendo assim, crises econômicas como a de 2008 possuem alto potencial de frear a demanda e, consequentemente, a lucratividade do setor.

Ante tal cenário as companhias aéreas utilizam-se de práticas do livre mercado para mitigar os riscos financeiros, como, por exemplo, acordos de cooperação, codeshare, ou as combinações em si. Melhoria de eficiência, ganhos de escala e redução de custos, maior facilidade de financiamento junto ao mercado de capitais, diversificação de rotas visando aumento de receita, aumento de market share, são alguns fatores que incentivam a união entre companhias.

Em alguns casos, a fusão pode caracterizar uma prática realizada para sobrevivência da empresa no setor. Entre 2007 e 2012, foram conduzidos 233 processos de combinação na Europa com valor agregado de \$24,38 bilhões. Em regiões como América Latina e América

do Norte ocorrem menos processos, uma vez que as possibilidades de F&A são menores, pois as 10 maiores companhias dessas regiões detêm cerca de 80% do mercado.

Nos Estados Unidos, processos de combinação entre companhias aéreas desenrolam-se desde o início da década de 1970, o que vem proporcionando um sólido processo de consolidação. Tal tendência tem se mostrado ainda mais intensa nos últimos anos a partir da união entre grandes concorrentes no setor através de mega fusões. O gráfico mostrado na Figura 2 apresenta os processos de fusão e a aquisição pelos quais atravessaram as principais empresas aéreas americanas hoje. A partir da formação de grandes conglomerados as companhias aéreas possuem maior capacidade de enfrentar as dificuldades do setor e de fazer frente às flutuações do mercado. Alguns analistas afirmam ainda, como será mais explorado, que para sobreviver no mercado, agora que grandes competidores já foram formados é necessário também ser grande como eles.

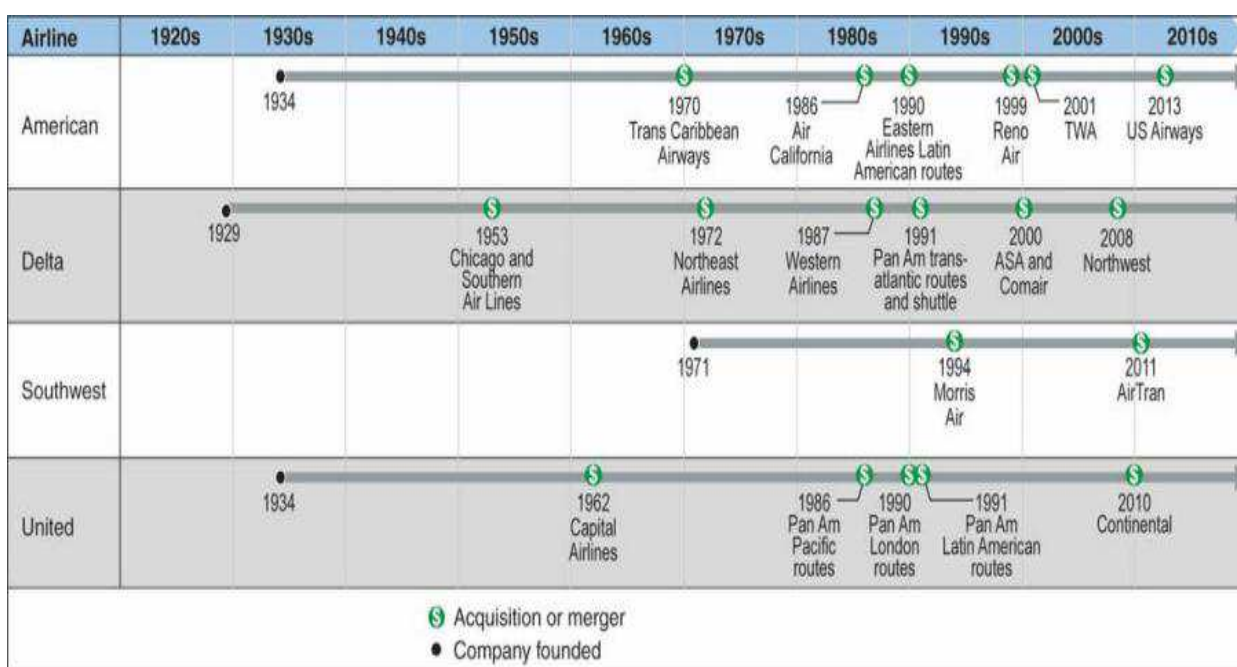


Figura 3 – Histórico de Fusões e Aquisições das principais companhias aéreas americanas, década de 1920 a 2010

5.2 Apresentação do Caso

O início das negociações entre American Airlines e US Airways começaram no início de 2012. A American Airlines havia entrado com o pedido de concordata alguns meses antes e buscava uma fusão que possibilitaria um avanço no processo de estabilização. A união entre o tamanho da rede e escala da American Airlines com a relativa saúde financeira da US Airways eram sinergias que pareciam interessantes para ambos os lados.

Em Fevereiro de 2013, as companhias anunciaram oficialmente os planos para a fusão, que resultaria na maior companhia aérea do mundo. Nessa nova configuração, os credores da American Airlines seriam donos de 72% da companhia e os acionistas da US Airways teriam os outros 28% restantes, a nova companhia manteria o nome e a marca da American Airlines, mais reconhecida, e a administração ficaria por conta do atual CEO da US Airways, Doug Parker. A nova companhia possuiria cerca de 6700 voos diários, para 336 localidades em 56 países ao redor do mundo, faturando estimados \$40 bilhões de receita operacional e transportando por volta de 190 milhões de passageiros por ano. A combinação entre os gigantes do setor aéreo resultaria em um concorrente de peso que reuniria forças para concorrer a altura com os dois enormes conglomerados aéreos forjados nas duas últimas mega fusões do setor, Delta – Northwest e United – Continental.

Tabela 3 – Capacidade, total de ativos e receita operacionais das maiores companhias aéreas norte americanas (quatro últimos trimestres, 2012)

Airline	Capacidade medida por ASM (milhares)	Receita Operacional Total (\$ milhares)	Total de ativos (\$ milhares)
American – US Airways	226.545.216	38.847.509	130.928.916
United	218.563.833	37.470.318	154.554.977
Delta	200.931.079	36.615.819	144.019.527
Southwest	128.365.001	17.023.282	75.640.126
Alaska	27.655.088	4.561.605	19.770.760

Fonte: Bureau of Transportation Statistics Form 41.

Segundo estudo realizado pelo Government Accountability Office, GOA (2013), a nova configuração pode gerar algumas vantagens financeiras e operacionais para as companhias. O principal benefício da fusão viria do aumento de volume das receitas e do market share das companhias combinadas, pois geraria maior oferta de voos domésticos e internacionais para os consumidores. Outra vantagem financeira do acordo é a possibilidade de redução de custos operacionais, obtenção de ganhos de escala como, renegociação de leasing de aeronaves, combinação de ativos complementares (eliminação de atividades duplicadas), aumento do poder de barganha frente a fornecedores, eliminação de rotas ou hubs redundantes, entre outros. Outra possibilidade de sinergia é que, através do aumento da quantidade de aeronaves na frota, a companhia aérea melhora sua capacidade de ajustar o

tamanho da aeronave à demanda por voos, bem como mitigar os efeitos da volatilidade sazonal da demanda. Uma estimativa conservadora das companhias revela que a fusão pode resultar em um benefício da ordem de \$1,4 bilhões para os acionistas das partes, conforme apresentado em maior detalhe pela Tabela 2.

Tabela 4 – Benefício e custos estimados para a fusão entre American – US Airways (Em bilhões de dólares)

Benefício	Valor Estimado
Receita (rede)	1,12
Custos	0,64
Aumento de custos de mão de obra	0,36
Benefício Anual Total	1,40

Fonte: Issues raised by the proposed merger of American Airlines and US Airways, GOA, 2013.

Apesar dos diversos benefícios aparentes, uma fusão no setor aéreo também possui diversas dificuldades, o que aumenta os custos associados e os riscos inerentes ao processo. Em estudo realizado sobre potenciais fusões e aquisições no setor, GAO (2008) revela que os mais significantes desafios para uma fusão na aviação civil é a integração entre equipes de trabalho, frotas de aeronaves, cultura organizacional e os sistemas de TI das companhias que processam, por exemplo, as reservas de passagens. Assim, um processo de fusão leva a complexidades operacionais que envolvem desde sindicatos e planos de carreira de pilotos, passando pela integração de complexos sistemas de TI até a união de toda a operação aérea em si. Além de dinheiro, tais dificuldades podem consumir grande quantidade de tempo para a solução, o que eleva os riscos da transação. Tais fatores são inibidores do processo e são colocados na conta pelas companhias aéreas antes mesmo da decisão ser tomada.

Além das dificuldades operacionais já mencionadas, existe outra preocupação que as companhias devem considerar: aprovação pela autoridade antitruste. Apesar de não ser um fator interno ao processo, a revisão do pedido de fusão e aquisição conduzido pelo DOJ é hoje uma etapa central no avanço das intenções de união, tornando-se um risco considerável a aprovação do projeto. Para avaliar os pedidos, o DOJ se utiliza das diretrizes impostas pelo Horizontal Merger Guidelines, que é um guia de regras internas de atuação publicadas pelo DOJ em conjunto com o FTC. Na parte de análises, o DOJ se utiliza de dados e análises levantadas pelo DOT, dados esses também utilizados no presente estudo de caso para avaliar as argumentações do DOJ. No caso específico da fusão entre American e US Airways, é

imprescindível também a aprovação da Federal Bankruptcy Court, por conta da situação em que a American se encontra.

O presente estudo de caso focará na atuação do DOJ no caso da American e US Airways. As argumentações do órgão serão apresentadas e o contraponto será feito a partir de informações por meio das bases de dados do DOT, estudos conceituais, bem como outros artigos e estudos de consultoria. A ideia é buscar desconstruir em parte o argumento central do DOJ que a fusão irá provocar consistentemente redução da concorrência e aumento dos preços no mercado de aviação civil.

5.3 Debates preliminares e argumentação oficial

Pela grande notoriedade e relevância do tema, debates acerca da fusão das companhias foram conduzidos nos mais diversos meios de comunicação americanos. Assim, para avaliar o nível inicial de como as questões relacionadas à combinação estão sendo tratadas pelos americanos foi conduzido um clipping buscando retratar alguns pontos de vista correntes sobre o assunto.

5.3.1 Debates na mídia

Ao acompanhar as notícias que são divulgadas pela mídia americana ao longo do processo de fusão, nota-se um composto de opiniões bem polarizadas sobre o assunto. Apesar da fonte de dados e da análise ser semelhante, o espectro de opiniões varia muito sobre o assunto.

Aqueles que concordam com a posição contrária a fusão do DOJ argumentam que mais uma combinação entre companhias aéreas seria prejudicial para os consumidores. O ponto levantado é que a diminuição na quantidade de concorrentes levaria a menos alternativas de escolha para os consumidores e, necessariamente, a um aumento do preço das passagens. Outro fator negativamente associado ao processo é o argumento da redução da concorrência em alguns aeroportos americanos que hoje funcionam sob o sistema de slots. Haveria, por exemplo, uma enorme concentração de vagas sob o controle do novo conglomerado no aeroporto Ronald Reagan de Washington DC, chegando a cerca de 70% das mesmas.

Uma pergunta que logo surge para os opositores é: porque então as outras duas fusões não sofreram objeções por parte do DOJ? Porque esse processo será ruim para a concorrência

e as outras duas recentes megafusões não foram? Apenas os a questão dos slots seriam suficientes para barrar todo o processo? O governo afirma que essa fusão é o ponto de inflexão dentre os processos de fusão. Esse posicionamento leva os críticos a aumentarem o coro sobre a elevação das incertezas em políticas governamentais, eles afirmam que esse tipo de ação é extremamente prejudicial para o capitalismo³, uma vez que leva a o aumento do risco de investimento de capital, engrenagem essa que faz rodar todo o sistema capitalista.

Robert Crandal, ex-chairman da American Airlines, afirmou, em entrevista à rede de TV Bloomberg, que o DOJ cometeu um erro ao autorizar as últimas duas mega fusões, mas que uma vez autorizada as anteriores é obrigatório que o atual pedido seja permitido.⁴ O executivo argumenta que o setor aéreo é um negócio onde a rede é essencial, assim para ser competitivo é necessário ser tão grande como os concorrentes. Crandal chega a dizer que a justiça não entende perfeitamente o negócio de aviação civil e que a combinação das duas companhias resultaria em um cenário de competição mais eficiente. Ele afirma ainda que a American poderia até sobreviver sozinha, mas seria apenas uma pequena concorrente no mercado. O ponto de Crandal é corroborado por muitos outros analistas que afirmam que American e US Airways sozinhas não tem condições de competir com Delta e United, nesse caso a fusão seria estritamente pró-competição. Doug Parker, CEO da US Airways, afirma que a fusão não é uma questão de sobrevivência, mas sim uma decisão que levaria a melhor alternativa para os consumidores, uma vez que o objetivo da companhia é ser grande e não apenas competir em uma posição marginal com as demais. O consumidor seria o elo mais beneficiado da cadeia, pois teria acesso a mais opções de destinos na nova rede⁵.

George Ferguson, jornalista da Bloomberg, constrói um ponto um pouco diferente em favor da fusão. O comentarista afirma que o consumidor tem opções e deve fazer uma escolha: preço ou serviço. Por um lado se ele requisitar um serviço de maior qualidade, maior frequência, opções de rota e disponibilidade de voos, ele deve utilizar as network carriers e submeter-se a preços mais elevados. Por outro lado, caso opte por preços mais baixos, deve escolher voar em uma low cost carriers e assumir a desvantagem de uma disponibilidade mais

³(<http://www.bloomberg.com/video/is-the-amr-us-air-merger-grounded-for-good-9xXmvZ2BTFKzxLdqAz5jjA.html>), visitado em 08/11/2013.

⁴(<http://www.bloomberg.com/video/former-amr-ceo-on-us-airways-merger-Pw56p6~6SquJdM4XypDvPQ.html>), visitado em 08/11/2013

⁵(<http://www.bloomberg.com/video/us-airways-ceo-doug-parker-on-american-merger-6EE5HUuTSKix7ciTbAWW3A.html>), visitado em 08/11/2013.

limitada do serviço⁶. Escolher os dois ao mesmo tempo pode ser difícil, uma vez que não se encaixa no modelo de negócio de nenhum dos dois tipos de companhia.

5.3.2 Questões Levantadas pelo DOJ

A síntese dos posicionamentos do DOJ em relação ao pedido de fusão apresentado por American Airlines e US Airways encontra-se no site do departamento. O documento escrito em nome dos nove estados reclamantes baseia-se na crença de que o departamento está trabalhando em nome de cada um dos cidadãos e do bem estar comum. Segue um excerto do documento original:

“The Plaintiff States, by and through their respective Attorneys General, bring this action as *parens patriae* on behalf of the citizens, general welfare, and economy of each of their states”

Tal posicionamento em si já é questionável e presume que, para tomar essa decisão, o departamento possua um nível de informação único sobre o tema. O modo utilitarista de pensar em relação à economia deixa aberta uma série de perguntas: mas e o direito de propriedade privada dos acionistas das duas empresas? Considerando que o preço aumentaria de fato, o direito de o consumidor pagar barato é maior que o direito dos donos da companhia de fazer o que bem entenderem? Como calcular os custos e benefícios sociais se os mesmos se há uma tão grande diversidade de subjetividades encerradas na sociedade?

Vários pontos são levantados ao longo do trabalho para sustentar as duas principais questões abordadas: a combinação das empresas resultará em redução da competição e aumento do preço para os consumidores. Outra tendência que fica bem clara ao longo do texto é a busca por mostrar que as empresas “não necessitam” da fusão, uma vez que poderiam competir a contento mesmo que a mesma não fosse efetivada. Chama bastante atenção no artigo o caráter um tanto quanto emocional da argumentação, trazendo para a discussão argumentos construídos a partir de excertos de falas e e-mails de executivos das empresas, diminuindo o caráter analítico e deixando mais marcado o caráter de defesa jurídica do tema. Segue um excerto que consegue capturar um pouco do tom mencionado:

“US Airways’ own executives – who would run the new American - have long been “proponents of consolidation”. US Airways believes that the industry – before 2005- had “too many” competitors, causing an “irrational business model”. Since 2005,

⁶ (<http://www.bloomberg.com/video/is-the-amr-us-air-deal-bad-for-consumers-EBTILf3WR9CpeCCgi8usTQ.html>), visitado em 08/11/2013.

there has been a wave of consolidation in the industry. US Airways has cheered these successive mergers, with its CEO stating in 2011 that “fewer airlines” is a “good thing.” US Airways’ President explained this thinking that same year: “Three successful fare increases – [we are] able to pass along to customers because of consolidation.” (emphasis added). Similarly, he boasted at a 2012 industry conference: “Consolidation has also...allowed the industry to do things like ancillary revenues [e.g., checked bag and ticket change fees]... That is a structural permanent change to the industry and one that’s impossible to overstate the benefit from it.”

Segundo o GAO (2013), o DOJ aborda os casos segundo um framework compreende, teoricamente, cinco fatores básicos:

1. Avaliação dos produtos e mercados relevantes em que operam as companhias. Avalia-se aqui se a fusão irá aumentar significativamente a concentração nesses mercados;
2. Avaliação do potencial danoso da fusão, levando em consideração, por exemplo, se a fusão levará a maiores preços ou restrição da oferta de produtos;
3. Probabilidade de outros competidores entrarem no mercado em questão após a combinação e se, caso haja entrada de novos competidores, haverá retaliação por parte dos players já estabelecidos.
4. As sinergias, eficiências e benefícios competitivos oriundos do processo que não seriam obtidos na ausência dele;
5. Possibilidade de quebra e consequente saída do mercado em caso de ausência da fusão ou aquisição;

Aqui vale a pena lembrar os pontos levantados na Fundamentação Teórica do trabalho sobre a impossibilidade de previsão do futuro por parte do DOJ e das dificuldades associadas ao framework estabelecido pelo órgão, pontos bastante explorados pelos austríacos.

No caso específico da avaliação da fusão proposta por American Airlines e US Airways, o DOJ divulgou publicamente em seu site o documento que continha os principais argumentos que sustentam a tese de prática anticoncorrencial no acordo entre as companhias. Os pontos defendidos pelo DOJ são:

- A. Milhões de passageiros dependem da indústria da aviação civil para viajar de maneira mais rápida e eficiente e dependem de que haja uma competição para promover preços mais baratos, inovação e melhoria da qualidade dos serviços nas companhias.
- B. A fusão irá reduzir a competição, uma vez que estará reduzindo o número de grandes concorrentes no mercado de cinco para quatro e o número de network

airlines de quatro para três. Assim, nesse novo cenário, mesmo um pequeno aumento no preço das passagens irá ocasionar um grande dano aos consumidores americanos.

- C. Existe competição direta entre as companhias proponentes em milhares de movimentadas rotas diretas e com conexão. Com a redução da competição nessas rotas ocorreria uma redução do temor por represálias de concorrentes, assim as companhias poderiam reduzir a disponibilidade de serviços e aumentar os preços. Nesse mesmo sentido, a fusão resultaria na formação de três legacy carriers similares. Segundo o departamento, nesse tipo de caso a experiência mostra que companhias similares optariam pela coordenação à competição direta.
- D. Passageiros que utilizam aeroportos com sistemas de slots seriam prejudicados com a aprovação da fusão, especialmente em Washington D.C cuja concentração de slot da empresa combinada será de 69%. A nova American teria o monopólio em 63% das rotas diretas do aeroporto.
- E. A fusão faria com que a American Airlines abandonasse seu plano individual de expansão, desenvolvido como modo de recuperação do pedido de concordata.
- F. A US Airways possui uma política de descontos em algumas rotas que visa compensar o fato de seus hubs serem estabelecidos em aeroportos menos movimentados. O DOJ afirma que a companhia abandonaria tal política o que levaria a um aumento de preços.

No texto também são calculado os índices HHI para avaliar o nível de competição nas mais diversas rotas. São calculados os valores de HHI atuais e comparados com os valores obtidos na nova disposição do mercado. Vale ressaltar que o Herfindahl-Hirschman Index (HHI) é uma medida do tamanho relativo da empresa em relação ao mercado, sendo seu cálculo realizado pela soma dos quadrados dos market shares de cada empresa. A principal dificuldade no cálculo do índice é a determinação da delimitação de um mercado específico, dado que o utiliza-se o mercado total para o cálculo, o que leva à inserção de todos os bens substitutos na conta. Pontos de alerta em relação à utilização do item foram realizado na fundamentação teórica onde foi levantada a dificuldade de determinar um limiar a partir do qual ocorre poder de mercado por parte das empresas.

Alguns argumentos ao longo do documento são tratados como senso comum e abordados como se a verdade fosse diretamente decorrente daquela afirmação. A título de

exemplo, é utilizado recorrentemente que a redução da concorrência aumenta de fato os preços no curto, médio e longo prazo. A primeira vista, a afirmação parece verdade, mas a pergunta que surge é: essa afirmação é consistente com os dados históricos que possuímos? O que aconteceu na história recente de megafusões?

As questões levantadas ao longo desse item são delicadas e o objeto das análises que virão nos próximos itens. Vale ressaltar que o paradigma pelo qual as questões serão avaliadas é, essencialmente, o austríaco.

5.4 Defesa analítica do processo de fusão American – US Airways

O estudo publicado pela consultoria Pricewaterhousecoopers (PWC) no final de 2012 defende que as megafusões ocorridas no mercado de aviação civil americano não provocaram massivas consolidações no setor. Alguns críticos da consolidação do mercado afirmam que qualquer megafusão futura resultaria em uma fatia de cerca de 70% do mercado doméstico dominada por apenas quatro concorrentes. Apesar disso, PWC (2012) alerta que não há nenhum estudo que dê prova definitiva de que em alguns graus específicos de consolidação de mercado ocorra aumento substancial de tarifas aéreas, redução da qualidade do serviço prestado ou mesmo que o passageiro seja negativamente afetado sob qualquer outro prisma.

Desse modo, essa seção visa apresentar análises de modo a avaliar a veracidade do aumento dos preços das passagens aéreas e da diminuição da competição entre companhias nos últimos anos. Outro objetivo é discutir a evolução de alguns parâmetros que podem servir, em alguns aspectos, como indicadores da qualidade do serviço prestado. Para tanto, serão utilizados dados fornecidos pelo governo americano via DOT, resultados e comentários apresentados por consultorias especializadas, bem como alguns comentários teóricos já citados no presente trabalho.

5.4.1 Nível de Preços

A presença de um órgão de defesa da concorrência intervindo no livre mercado divide opiniões entre os americanos. Aqueles que o defendem acreditam que é essencial a ação do órgão para zelar pelos direitos dos consumidores, não permitindo com que as empresas ganhem poder de mercado. Talvez não haja outro fator que seja tão marcante para caracterizar o direito dos consumidores como o nível de preços das mercadorias. Conforme explicado no item 4.1 do trabalho, apesar de os neoclássicos acreditarem que o mercado funcione bem em

boa parte do tempo, existe as denominadas falhas de mercado que necessitam da ação do governo para ajustá-las. Nesse sentido, a atuação do órgão antitruste em relação ao nível de preços seria garantir que os mesmos sejam aqueles que aloquem os recursos da maneira mais eficiente possível. Nesse tópico será avaliada a evolução dos preços das passagens após as grandes fusões ocorridas na última década com o objetivo de investigar a ocorrência de aumento abusivo dos preços dos bilhetes aéreos.

Uma das informações mais publicadas quando surge o assunto da discussão de fusões na aviação civil é que as megafusões anteriores permitiram que as companhias aéreas elevassem bastante o preço das passagens. Para contrapor a afirmação, a análise do histórico de preços no mercado de aviação civil será utilizada como mola propulsora para a discussão sobre o potencial impacto que a megafusão entre American Airlines e US Airways geraria nos preços de bilhetes aéreos nos Estados Unidos.

Para melhor avaliar os dados, ter em mente a composição bruta dos custos das companhias aéreas é essencial. Segundo GAO (2013), a composição de custo de uma network carriers em 2012 era: custos com combustível para as aeronaves e óleos representavam 29% do total, despesas relacionadas a salários e outros benefício 24% e todas as outras despesas operacionais significavam 37% do total de custos. Já para as low cost carriers, os custos com combustíveis para as aeronaves e óleos em geral passam a representar 37% do total, enquanto que as despesas com pessoal representam 26% e todas as outras despesas operacionais 37%. A tabela abaixo mostra a composição do preço de uma viagem de ida e volta doméstica nos EUA, segundo material divulgado pela A4A⁷.

Tabela 5 – Quebra do custo de uma passagem de ida e volta de \$300 (2013)

Custo	Valor (em \$)	Percentual do total (em %)
Taxas do governo federal	61,49	20
Custo de combustíveis	63,47	21
Despesas com pessoal	51,52	17
Outras despesas operacionais	123,11	41
Lucro da companhia aérea	0,41	0,1

Fonte: Airlines for America.

PWC (2012) comenta uma informação frequentemente utilizada nos debates: o preço aéreo das passagens aumentou 22% entre o segundo trimestre de 2009 e o final de 2011. O

⁷ <http://www.airlines.org/Documents/comm/TicketBreakDown.pdf>, visualizado em 08/11/2013.

estudo afirma que a informação sem contexto tende a esconder fatos relevantes ocorridos no período. Um acontecimento bastante importante, por exemplo, é que a base de preços no segundo trimestre de 2009 é muito baixa, pois coincide com o pior trimestre que a economia americana experimentou ao longo da crise, o que levaria a injustas comparações. O estudo sugere que apenas mudando a base de comparação para o meio de 2008 o crescimento resultante nos preços das passagens se mostraria de apenas 7% até o final de 2011, com uma taxa anual de crescimento de 1,7%.

É importante lembrar que comparar o avanço de preços ao longo de anos pode ser perigoso, uma vez que as variações dos componentes mais impactantes para as tarifas não necessariamente possuem movimentação semelhante à variação da inflação oficial. Nesse ponto é importante lembrar que a inflação oficial é calculada através do cálculo da inflação dos produtos designados em uma determinada cesta de produtos. Assim, além de estar atento ao cenário externo, seus impactos nos preços praticados e comparar os preços em um período de tempo justo, deve-se avaliar como se dá a evolução dos preços das passagens frente às variações dos principais componentes dos custos das companhias aéreas. Para tanto, foi utilizada metodologia semelhante à de PWC (2012): são selecionados índices que representem o preço das passagens, o valor médio da mão de obra e o valor dos combustíveis para acompanhar as variações relativas. Para os preços agregados médios das passagens foram utilizados dados disponibilizados pelo DOT⁸, no valor médio da remuneração paga aos funcionários no transporte aéreo americano utiliza-se os dados disponibilizados pelo US Department of Labor⁹, enquanto que para os valores de combustível utiliza-se o preço do petróleo Brent obtido via US Energy Information¹⁰ (o Brent Crude Oil Price é o principal benchmark mundial do preço do petróleo colhido no Atlântico). Para o ajuste inflacionário dos preços ao longo do tempo é colhida a inflação oficial disponibilizada pelo Department of Labor.

O gráfico apresentado na Figura 4 mostra a evolução dos parâmetros citados entre 2004 e o início de 2013, percebe-se que os mesmos estão indexados para facilitar a comparação. A Tabela 6 sintetiza os valores apresentados no gráfico como forma de crescimento médio anual composto (CAGR).

⁸ <http://www.rita.dot.gov/bts/airfares>

⁹ <http://www.bls.gov/>

¹⁰ <http://www.eia.gov/>

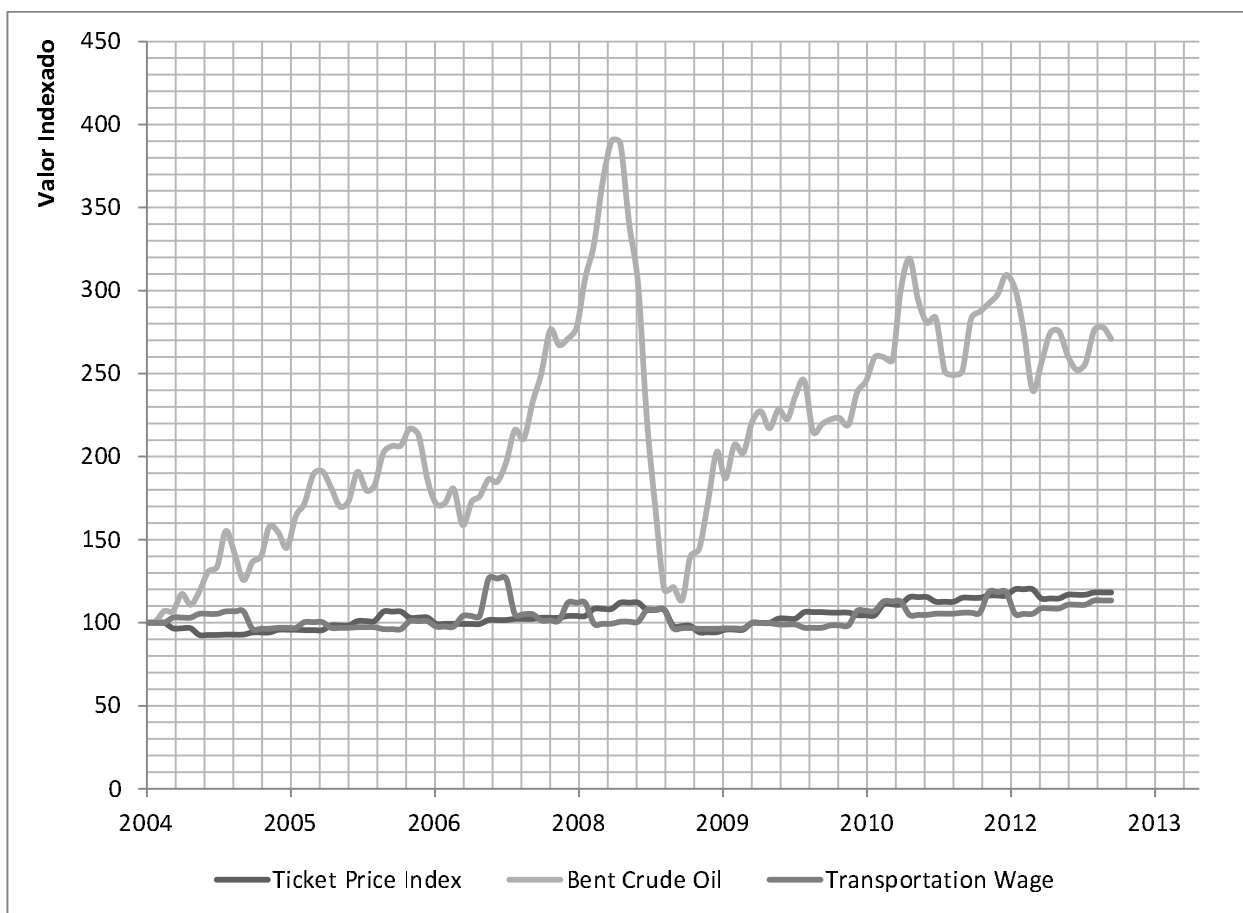


Figura 4 – Evolução do preço de passagens aéreas, salários no setor de transporte e preço Brent do petróleo indexados (2004 – 1T2013)

Fonte: Dados do DOT, BLA e EIA.

Tabela 6 – Evolução percentual do preço das passagens, salários no setor de transporte e preço Brent do petróleo entre 2004 e 1T2013

Característica	Variação entre 1T2004 – 1T2013 (% a.a)
Índice de preço médio de passagens aéreas nos EUA	1,83%
Índice de preço médio de passagens aéreas nos EUA (ajustado pela inflação do período)	-0,53%
Índice de salário médio da mão de obra da aviação civil americana	1,37%
Índice do Brent Crude Oil Price	11%

Fonte: Dados do DOT, BLA e EIA.

É interessante perceber que os aumentos nos preços das passagens no período não só não parecem abusivos, como também não parecem fazer frente aos aumentos nos custos com combustíveis e mão de obra, levando em consideração que durante o período o preço dos

combustíveis e de mão de obra, que, atualmente, corresponde a cerca de 40%¹¹ do preço total da passagem, variaram em 11% e 1,37%, respectivamente. Outro fato que chama a atenção é a intensa volatilidade demonstrada pelo preço dos combustíveis no período o que, devido a seu alto impacto nos custos, impacta de maneira significativa nas previsões das companhias aéreas. Vale ressaltar também que o preço das passagens é bem correlacionado com o aumento do PIB¹², que por sua vez apresentou alta volatilidade na última década devido às crises econômicas. Assim, é preciso ter em mente as companhias aéreas tendem a apresentar momentos de grandes prejuízos com momentos de relativa recuperação, devido à sua apertada margem de lucros.

Outro modo de olhar para o problema é avaliar mais de perto o avanço do preço agregado médio das passagens nos períodos que compreendem as combinações de Delta/Norhtwest e United/Continental. A compra da Norhtwest pela Delta se deu no último trimestre de 2008, de lá até o primeiro trimestre de 2013 passaram-se 17 trimestres. Nesse período, o preço das passagens aumentou a uma taxa média de 0,54% por trimestre, quando essa taxa é ajustada pela inflação do período obtém-se uma retração nos preços das tarifas de 0,06%. Como mencionado anteriormente, comparações entre períodos podem ser perigosas, uma vez que a base de comparação particular pode alterar toda a análise. Mesmo assim, para efeito de referência comparativa foi calculado a evolução dos preços nos 17 trimestres anteriores à combinação entre Delta e Northwest. Nesse período, foi obtido taxa de crescimento médio das tarifas de 0,9% por trimestre que, ajustado pela inflação, resulta em um crescimento de 0,3% por trimestre. Tais dados sugerem que o avanço do valor agregado médio das tarifas no período pré-fusão é consideravelmente superior ao avanço dos mesmos após a efetivação das fusões.

Ao longo da história, as companhias aéreas foram adotando outras maneiras de agregar valor ao seu produto e incrementar a lucratividade. Como pode ser percebido pelos dados mostrado na Tabela 7, houve uma diminuição do valor real das passagens aéreas desde o deregulation act em 1979 até hoje. Na tabela, os valores cobrados por ida e volta incluem as tarifas cobradas para mudança ou cancelamento de uma reserva, bem como os valores cobrados para transporte de uma bagagem em voos domésticos. As duas últimas colunas representam os valores de preço dos bilhetes e do preço total da passagem aérea quando expressos em termos de valores do ano 2000. De 1979 a 2012 o preço médio de uma viagem

¹¹ <http://www.airlines.org/Documents/comm/TicketBreakDown.pdf>, visualizado em 08/11/2013

¹² <http://www.bcg.com/documents/file14820.pdf>, visualizado em 08/11/2013

de ida e volta nos EUA caiu de \$441,69 para \$266,82, assim como o preço incluindo às taxas que caiu de \$442,88 para \$283,97. Os valores dos serviços extras vêm representando uma porcentagem cada vez maior nas receitas das companhias aéreas e tiveram um crescimento muito mais acentuado que o preço dos bilhetes, como será comentado mais a frente.

**Tabela 7 – Evolução dos preços de passagens aéreas incluindo outras tarifas
(1979 – 2013)**

Ano	Milhas voadas	Preço por milha (em centavos de \$)	Preço bilhete por ida e volta (em \$)	Tarifas cobradas por ida e volta (em \$)	Preço total da ida e volta (em \$)	Preço do bilhete (em valores de 2000)	Preço total (em valores de 2000)
1979	1947	9.56	186.22	0.50	186.72	441.69	442.88
1980	1894	11.8	223.53	0.57	224.10	467.14	468.33
1985	1968	12.45	244.92	0.99	245.91	391.97	393.54
1990	2029	14.18	287.62	0.98	288.60	378.94	380.23
1995	2008	13.81	277.37	2.04	279.41	313.40	315.71
2000	2146	14.65	314.46	2.49	316.96	314.46	316.96
2005	2293	11.96	274.26	4.38	278.64	241.82	245.69
2010	2345	13.49	316.27	21.83	338.10	249.76	267.00
2012	2356	15.1	355.75	22.86	378.62	266.82	283.90

Fonte: America for Airlines

Quando se compara a evolução dos preços das passagens aéreas com de outros serviços e produtos, nota-se que os bilhetes aéreos sofreram um decréscimo no seu valor real na última década, mesmo quando a ele adicionados os valores das taxas extras cobradas. A Figura 5 mostra como se deu essa evolução e o posicionamento relativo do preço dos bilhetes aéreos.

	Product (Unit)	2000	2012	Change (%)
Real Increase	Public College Education: Undergraduate (Annual)	\$3,508	\$8,655	146.7
	Gasoline (Gallon, Unleaded)	\$1.51	\$3.64	141.3
	Walt Disney World® (One Day Pass, Adult)	\$46	\$89	93.5
	Major League Baseball Game (Nonpremium Ticket)	\$16.22	\$26.98	66.3
	National Football League Game (Nonpremium Ticket)	\$48.97	\$78.38	60.1
	Prescription Drugs (BLS Index)	285.4	440.2	54.2
	Disposable Personal Income per Capita (Annual)	\$26,206	\$38,965	48.7
	Movie Ticket	\$5.39	\$7.96	47.7
	Single-Family Home	\$169,000	245,200	45.1
	Postage (First-Class Stamp)	\$0.33	\$0.45	36.4
	Whole Milk (BLS Index)	156.9	211.3	34.7
	U.S. Consumer Price Index (CPI-U)¹	172.2	229.594	33.3
Real Decrease	Apartment (Monthly Rental Payment per Unit)	\$842	\$1,048	24.5
	Vehicle (New)	\$24,923	\$30,910	24.0
	Air Travel (R/T Domestic Fare + Ancillary) ²	\$316.96	\$378.62	19.5
	Air Travel (R/T Domestic Fare Only) ²	\$314.46	\$355.75	13.1
	Apparel: Clothing/Shoes/Jewelry (BLS Index)	129.6	126.3	(2.6)
	Television (BLS Index)	49.9	5.4	(89.1)

Figura 5 – Comparação de tarifas aéreas americanas com outros produtos e serviços (2000-2012)

Fonte: US Airlines and the quest to reinvest, putting improved finances to work for customers, employees, investors and the US Economy. Airlines for America 2013.

Pode-se perceber que o acréscimo de preços gerados pela inflação oficial, os salários e os custos das próprias companhias aéreas superam com facilidade o aumento de preços praticado no mesmo período pelas companhias aéreas americanas. Assim, como argumenta PWC (2012), não é para espanto o fato das companhias aéreas aumentarem cada vez mais a participação das receitas advindas de produtos secundários, tais como maior cota de bagagem, taxas de cancelamento e remarcação. Tais cotas já são adotadas por todo o mercado e não apenas pelos grandes concorrentes em determinadas rotas.

Outro fator interessante de ser ponderado na análise é a dificuldade de previsão do comportamento do preço das passagens aéreas atrelado a determinado evento de livre mercado. Foi realizada tentativa de avaliar o impacto das fusões de Delta/Northwest e United/Continental na quantidade de rotas em que as mesmas eram líderes dentre as 1000 maiores dos EUA, bem como a evolução dos preços dos bilhetes nessas mesmas rotas. Percebe-se grande variação nos resultados obtidos quando se varia por um ou dois trimestres o período de análise. Um exemplo disso é o fato de, se escolhido o período entre o terceiro trimestre de 2010 e o terceiro trimestre de 2012, o nível médio de preço das passagens aéreas praticado pela United e Continental antes da fusão e pela United após o evento diminui em torno de 1%. Por outro lado, se tomado como intervalo de análise do primeiro trimestre de 2010 ao primeiro trimestre de 2012, o preço das passagens aumenta em 11%. O fato além de

mostrar certa instabilidade relativa do mercado em curtos períodos de tempo, pode revelar a dificuldade de se fazer previsões acuradas em relação a seu comportamento.

A Tabela 8 mostra a evolução do preço médio das passagens nos cem maiores aeroportos norte americanos, quando classificados pela quantidade de passageiros domésticos em 2012, e dos aeroportos de oito grandes regiões metropolitanas. Os dados da tabela mostram que o preço diminui bastante entre 2000 e 2010 onde houve um grande movimento de consolidação no setor. O avanço nos preços de combustíveis entre 2010 e 2011 pode explicar em parte o avanço dos preços no mesmo período¹³. Percebem-se grandes flutuações na variação dos preços no curto prazo, o que mais uma vez sugere a dificuldade de obter conclusões baseadas em curtos intervalos de amostra. Para o longo prazo, mais uma vez vale as observações citadas acima a respeito da volatilidade dos fatores intervenientes no negócio (combustíveis, PIB, etc).

Tabela 8 – Evolução do preço médio das passagens nos 100 maiores aeroportos americanos e TOP 8 aeroportos metropolitanos (2000 – 2013)

	2000	2010	2011	2012	2013
Média de preço de passagens nos TOP 100 aeroportos	472	352	369	379	382
Média de preço de passagens no TOP 8 metropolitano	489	361	384	382	386
Variação TOP 100 (com coluna anterior)		-25.3%	4.8%	2.7%	0.8%
Variação TOP 8 metropolitano (com coluna anterior)		-26.2%	6.4%	-0.3%	0.9%

Fonte: Dados do DOT.

Economistas neoclássicos defendem a capacidade de modelar os problemas e fazer previsões. A Escola Austríaca, além de questionar as premissas do modelo utilizado sugerem uma abordagem que leve em conta o tempo subjetivo e a criatividade humana. Conforme explicado no item 4.2, os austríacos consideram impossível a possibilidade de efetuar previsões específicas sobre o mercado, uma vez que o que vai suceder no futuro depende de um conhecimento empresarial que ainda não foi criado. Desse modo, como defende Huerta de Soto (2010) é possível apenas fazer previsões do tipo pattern predictions do tipo qualitativo e

¹³

<http://www.nytimes.com/2011/02/24/business/24fare.html?adxnnl=1&adxnnlx=1384790547-LHSuHokASnJLQhnc2s+N8A>, visualizado em 08/11/2013

teórico sobre as consequências descoordenadoras do intervencionismo. Segue trecho do livro *A Escola Austríaca* de Huerta de Soto (negritos nosso):

“Para os austríacos, o fato de o “observador” científico não poder obter a informação subjetiva, que está continuamente sendo criada e descoberta de forma descentralizada pelos agentes-empresários “observados” que protagonizam o processo social, fundamenta a sua convicção na impossibilidade teórica de efetuar testes empíricos em economia. (...) Assim, pelas mesmas razões, **primeiro**, pelo imenso volume de informações de que trata; **segundo**, pela natureza da informação relevante (disseminada, subjetiva e tácita); **terceiro**, pelo caráter dinâmico do processo empresarial (não se pode transmitir informação que ainda não foi gerada pelos empresários no seu constante processo de criação inovadora); e **quarto**, pelo efeito da coação e da própria “observação” científica (que distorce, corrompe, dificulta ou simplesmente impossibilita a criação empresarial de informação), tanto **o ideal socialista como o ideal positivista ou rigidamente utilitarista são impossíveis de serem alcançados** do ponto de vista da escola Austríaca”.

Como explica Pires (2012), o preço e o lucro são importantes medidas de informação para o mercado, uma vez que o preço possibilita ao público efetuar julgamentos sobre a viabilidade de aquisição dos bens e serviços, bem como sobre economizá-los se for o caso, enquanto que o lucro incentiva novos participantes a adentrar o setor produtivo ou ao contrário, convidam os menos eficientes a mudarem de ramo. Como explicado na Fundamentação Teórica, o subjetivismo metodológico é base para as explicações econômicas austríacas, no qual se entende que conhecimento, valores e expectativas dependem do sujeito. Tal sujeito agindo conforme sua atividade empresarial é passível de erro, que poderia ser evitado caso o empresário fosse mais perspicaz na percepção de lucro de determinada ação. Assim, a grande complexidade desse sistema de formação de preços leva a uma ordem espontânea auto-organizável, como defende Barbieri (2001)

“O mercado, como já tinha identificado Adam Smith com sua mão invisível, é um sistema auto-organizável que leva à coordenação das atividades individuais. As frustrações de algumas expectativas no processo competitivo e as correções destes erros constituem um mecanismo de retroalimentação negativa que leva a uma posterior convergência de expectativas. Essa convergência surge do processo de correção de erros. O processo se inicia, contudo, do conhecimento divergente e provavelmente errôneo dos agentes”.

Deve-se entender assim mesmo com a possibilidade de aumento de preços ou redução da qualidade do serviço no curto prazo não deveria haver intervenção do governo, por meio da autoridade antitruste, uma vez que o mesmo não tem como determinar exatamente se esse movimento é bom ou ruim para o mercado, dado que dispõe de quantidade muito limitada de

informações sobre os processos de mercado e fatores influentes nas decisões dos diversos sujeitos envolvidos na transação. Caso os empresários tenham tomado uma decisão equivocada, o próprio mercado tratará de explicitar seu erro a posteriori considerando que os mesmo agentes com informação recorrigida ou novos aproveitem as oportunidades deixadas pelas equivocadas leituras da percepção de lucro inicial. Armetano (1999) traz uma explicação sobre a improbabilidade da execução de um monopólio e ao mesmo tempo nos faz entender a questão de intervenções por parte de órgãos antitruste:

“To establish monopoly in a free market would require perfect entrepreneurial foresight both in short run and the long run, with respect to consumer demand, technology, location, material supplies and prices, and thousands of other uncertain variables; It would also require an unambiguous definition of the relevant market. Few, if any, firms in business history, before or since antitrust, have ever approached quiet life that is reputed to be enjoyed by the free-market monopolist is, as we shall discover below, part of the folklore of antitrust history.”

Desse modo, a enorme complexidade de formação de preços e a incapacidade de agentes internos de interpretarem a priori suas consequências sugerem que o melhor posicionamento que as autoridades antitrustes poderiam tomar é não tentar adivinhar as tendências de preço do mercado e deixá-lo ajustar-se por conta própria de modo a decidir, recorrigir a rota e caminhar na direção de melhorias incrementais em todo o tempo.

5.4.2 Nível de Concorrência

O DOJ utiliza como um de seus pilares argumentativos a premissa que a redução do número de concorrentes aumenta o poder de mercado dos players restantes e tende a gerar um aumento no nível de preços naquele setor. Uma das análises desenvolvidas na avaliação do impacto da fusão entre American Airlines e US Airways é o levantamento das mudanças ocorridas no ambiente competitivo em cada um dos aeroportos. O Government Accountability Office (GOA), agência apartidária e independente que trabalha para o congresso a fim de investigar os gastos do governo americano, publicou em Junho de 2013 um estudo sobre os possíveis impactos da fusão proposta pelas companhias. A Figura 6 apresenta o levantamento feito pelo órgão que mostra a dimensão das mudanças em termos de aumento e redução da quantidade de concorrentes nos aeroportos americanos.

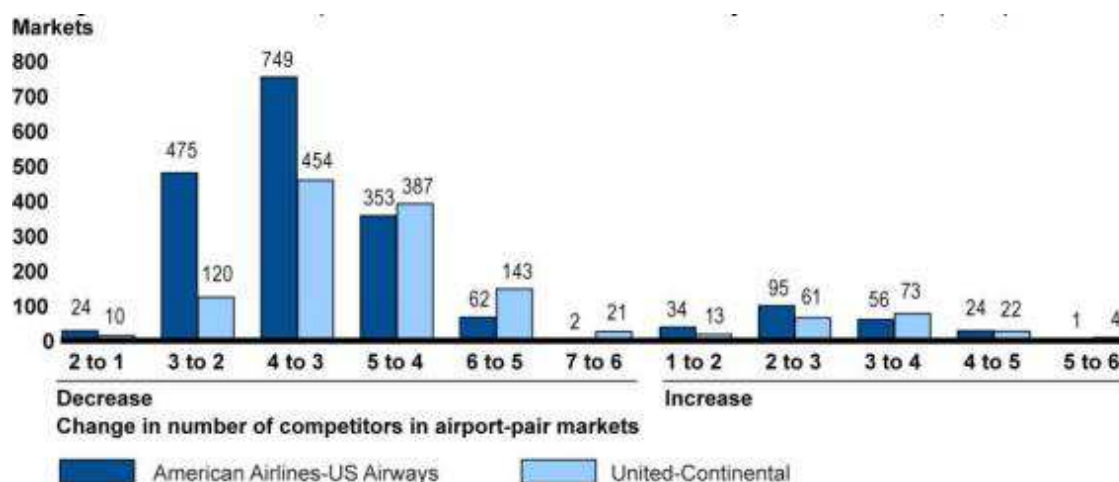


Figura 6 – Mudanças na competição efetiva nos aeroportos a partir da combinação entre American e US Airways.

Fonte: Issues raised by the proposed merger of American Airlines and US Airways, Government Accountability Office, 2013.

Outro tópico também já abordado é a contraposição austríaca ao conceito de concorrência, uma vez que rechaçam o modelo de competição perfeita assumida pelos neoclássicos. Como discutido no item 4.4, para os austríacos a competição é um dinâmico processo de descoberta e empreendedorismo, que envolve inovação, corte de preços, propaganda, posicionamento de marca, fusões, aquisições e várias outras atividades características do livre mercado.¹⁴ Nessa seção, o objetivo é trazer de maneira analítica um contraponto à afirmação do DOJ a partir dos dados históricos americanos. Vale lembrar aqui que a aquisição da Northwest pelo Delta foi aprovada em Setembro de 2008, enquanto que a fusão entre United e Continental concretizou-se em Agosto de 2010.

PWC (2012) mostra que, apesar da recente onda de consolidação, o cenário no mercado aéreo americano não mudou consideravelmente, dado que em 2004 uma fatia de 62% do mercado era dominado pelas quatro maiores companhias aéreas de atuação nacional e pelas dez maiores de atuação regional, enquanto que em 2011 esse mesmo grupo abocanhava estimados 72% do mercado.

Para avaliar as alterações no nível de concorrência no mercado aéreo, PWC (2012) decide estudar como as megafusões ocorridas desde 2004 vêm afetando a competição no nível de rotas. Tal escolha é motivada pelo fato da estratégia das companhias aéreas ser estruturada baseada no sistema de rotas. Uma rota é definida levando em conta o par origem – destino, modelo de aeronave utilizado, frequência de voo, preço do bilhete cobrado, entre outros. A

¹⁴ <http://www.youtube.com/watch?v=mBYopktml6Y>, visualizado em 08/11/2013

metodologia utilizada contempla a análise das 1000 maiores rotas nos EUA entre 2004 e 2011, que somadas representam cerca de 80% do total de passageiros domésticos. O estudo define como competidores expressivos aqueles que detêm um percentual do mercado maior que 10%. Somados a esses competidores são colocadas às atividades das companhias aéreas regionais para dar uma ideia do cenário competitivo como um todo.

A Figura 7 apresenta o percentual de rotas contidas entre as cem maiores que apresentam uma quantidade significativa de companhias aéreas concorrentes em 2004. É possível perceber que 87% dessas rotas são servidas por apenas uma ou duas companhias aéreas. Na média, cada rota é servida por 1,69 empresas.

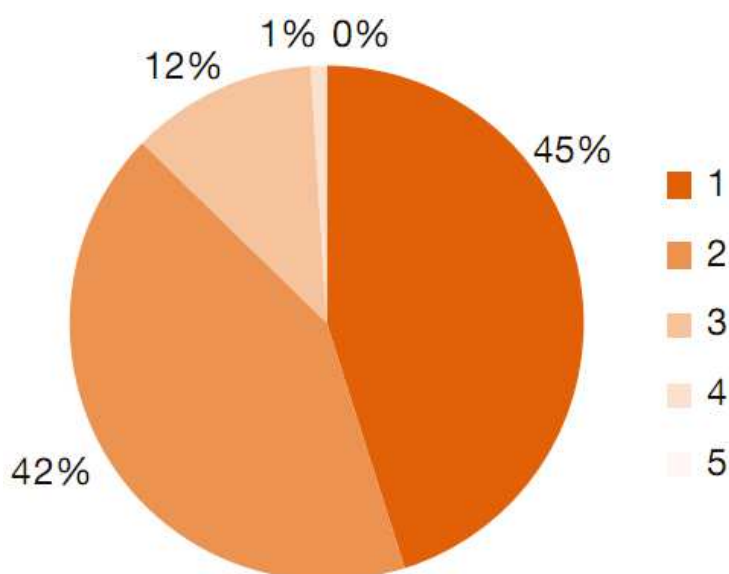


Figura 7 – Quantidade de companhias aéreas atuando em cada uma das 100 maiores rotas dos EUA (2004)

Fonte: Aviation Perspectives – Airline mega-mergers impact on the US domestic airline industry, PWC 2012.

A Figura 8 apresenta a mesma composição para o ano de 2011. Agora, 85% dos mercados são servidos por apenas uma ou duas companhias. O aumento da quantidade de rotas servido por uma companhia foi fruto da redução do número de rotas com dois competidores e do aumento nas rotas com três ou mais competidores. Em números, tal dado se traduz em quarenta rotas de apenas um competidor a mais e 29 rotas servidas por um número maior de competidores. O resultado final é uma média de companhias por rota mantida praticamente constante e igual a 1,69. PWC (2012) pondera que a perda de uma concorrente no mercado é parcialmente compensada pela expansão de outras companhias, especialmente companhias menores, que atuam em alguns nichos geográficos específicos e pelas empresas com modelo de negócio low cost.

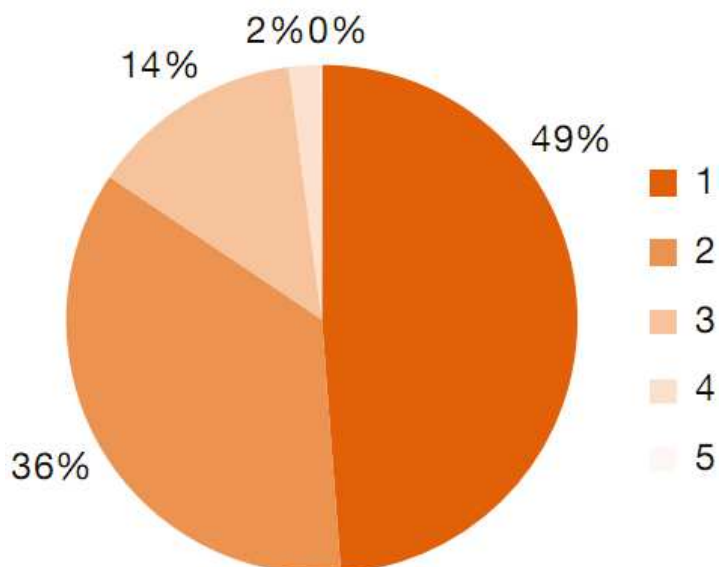


Figura 8 – Quantidade de companhias aéreas atuando em cada uma das 100 maiores rotas dos EUA (2011)

Fonte: Aviation Perspectives – Airline mega-mergers impact on the US domestic airline industry, PWC 2012.

O estudo avaliou o impacto da variação do número de competidores em relação à quantidade de passageiros atingidos. Os gráficos apresentados na Figura 9 mostram como se distribui o total de passageiros americanos por número de companhias aéreas servindo sua rota de utilização. Em 2004, o número total de passageiros era de 515,8 milhões, enquanto que em 2011 esse total representava 522,9 milhões. Os resultados mostram que, em 2004, 80% dos passageiros eram servidos por uma ou duas companhias aéreas, enquanto que, em 2013, esse número diminuiu para 76% dos passageiros. Por outro lado, houve um aumento no número de passageiros servidos por três ou mais competidores, avançando de 19% em 2004 para 25% em 2013. Assim, apesar da redução da quantidade de cinco pontos percentuais na quantidade de passageiros servidos por um concorrente expressivo, houve um acréscimo de seis pontos percentuais na quantidade de passageiros que utilizaram rotas com três ou mais competidores.

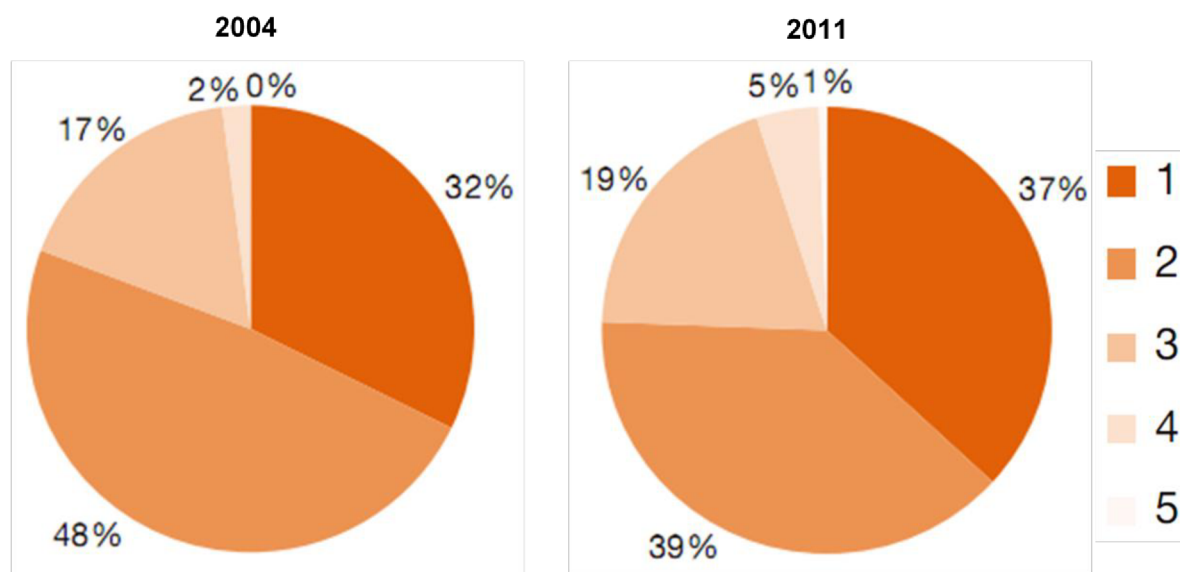


Figura 9 – Percentual de passageiros por número de companhias aéreas concorrentes para cada mercado (2004 e 2011)

Fonte: Aviation Perspectives – Airline mega-mergers impact on the US domestic airline industry, PWC 2012.

Tais números lançam dúvida na hipótese de que a redução na quantidade de competidores no mercado em um dado momento irá, de fato, reduzir a quantidade de concorrentes no médio e longo prazo. Kizner alerta o problema para o problema: “Na abordagem ortodoxa, as consequências do monopólio para a política de bem estar são avaliadas estritamente em termos da alocação imediata de recursos”. Os austríacos argumentam que não há equilíbrio de mercado uma vez que o mesmo não é estático, mas sim caracterizado por um processo constante experimentação e mudança. Kizner (2012) caracteriza a figura do empreendedor e do modo como ele age no mercado, a ação empresarial, e, assim, argumenta que se as oportunidades de mercado existem e quando não existem barreiras externas para a entrada (barreiras governamentais, por exemplo) elas serão descobertas em algum momento e aproveitadas tão logo seja possível. É importante frisar aqui a importância da ausência de barreiras externas para o dinamismo do mercado, é comum alguns mercados possuírem vasta intervenção estatal e, por isso, inserção de novos entrantes reguladas pelo governo. Por vezes, esses mercados apresentam oportunidades geradas por baixa qualidade de serviço ou altos preços, mas tais insights não podem ser aproveitados por empreendedores, já que existem barreiras não naturais à sua entrada. Segue um excerto do livro *Competição e Atividade Empresarial* que ajuda a compreender a questão:

“Se, a qualquer período dado, acontecer que um determinado participante do mercado (ou, mesmo, qualquer participante do mercado) deixe de engajar-se em atividades distintas das de outros, ou que um participante esteja explorando uma

oportunidade lucrativa sem que os outros o sigam, isso não significa necessariamente que os participantes do mercado não estão sob pressão competitiva para fazerem o melhor que podem. Se, em qualquer período determinado, ninguém se engajou em atividades competitivas agressivas, isso não significa necessariamente que o processo competitivo foi estancado. Pode, simplesmente, significar que, malgrado todo o seu estado de alerta, os participantes do mercado ainda não se tornaram conscientes das oportunidades que existem, mas que, não obstante, eles certamente se precipitarão sobre elas da maneira mais competitiva tão logo ela seja percebida.”

No caso das quatro recentes megafusões na aviação civil americana e a relativa estabilidade do ambiente competitivo, a PWC argumenta que tal solidez pode ter sido movida pelo avanço das companhias aéreas que operam sob o modelo low cost entre os anos de 2004 e 2011. Vale ressaltar que em 2004 de um total de 25 companhias que operavam no mercado de aviação civil nos EUA, cinco operavam sob o regime low cost, as quais detinham um market share de 21% entre as 25 maiores empresas do setor. Em 2011, o número de companhias low cost aumentou para seis e a participação de mercado das mesmas avançou para 30% na mesma base de comparação.

5.4.3 Nível de serviço

No setor da aviação civil muito se fala sobre o nível de serviço prestado pelas companhias. É comum ouvir reclamações sobre atrasos, falta de compromisso com os clientes, bagagens extraviadas, entre outros percalços. Os ruídos acerca do assunto naturalmente aumentam quando aparece a possibilidade de uma nova fusão, pois, em tese, com menos competição, as companhias poderiam passar a explorar seus clientes e oferecer piores serviços para um mesmo preço cobrado. Em teoria, a situação assemelha-se com o caso da redução de competição explicado no item 4.4.2, assim, em caso de ausência de barreiras artificiais e externas ao processo de mercado, a tendência é que ocorra um ajuste natural de modo a aproveitar as oportunidades latentes naquele segmento e suprir as necessidades e insatisfações dos consumidores.

Apesar da importância do tema é, muitas vezes, difícil avaliar com precisão e de maneira global o nível de serviço prestado pelas companhias aéreas. Diferentes passageiros pesam de diferentes maneiras a importância de cada uma das características do serviço prestado e, por isso, possuem diferentes percepções em relação a um mesmo produto. Apesar de não possuir um indicador que permita avaliar diretamente o nível de serviço, é possível

acompanhar alguns parâmetros específicos que, de alguma forma, servem como método de acompanhamento. O DOT, via web site¹⁵, disponibiliza relatórios que permitem o acompanhamento mensal de alguns parâmetros da aviação civil nos EUA: taxa de cancelamento de voos, índice de decolagens realizadas pontualmente, percentual de bagagens extraviadas, tempo de atraso em solo, reclamações de consumidores, entre outros.

Tabela 9 – Histórico de parâmetros de recentes serviços prestados no mercado de aviação civil (2007 – 1S2013)

Parâmetro/Ano	2007	2008	2009	2010	2011	2012	1S 2013
Taxa de voos completados (% do total de decolagens domésticos)	97,84	98,04	98,61	98,24	98,09	98,71	98,32
Taxa de decolagens no horário (% dos voos domésticos com tolerância de 15 min)	73,42	76,04	79,49	79,79	79,62	81,85	78,10
Bagagens Extraviadas (a cada 1000 passageiros)	7,05	5,26	3,91	3,57	3,39	3,09	3,23
Reclamações dos consumidores (a cada 1000 passageiros)	1,37	1,13	0,97	1,20	1,18	1,42	1,13

Fonte: Air travel consumer report, US DOT
(<http://airconsumer.dot.gov/reports/index.htm>)

¹⁵ <http://airconsumer.dot.gov/reports/index.htm>, visualizado em 08/11/2013

A Tabela 9 mostra como vem ocorrendo a evolução de quatro desses parâmetros desde 2007 até o primeiro semestre de 2013. Comparando o desempenho das companhias entre os anos, pode-se observar que todos os parâmetros tem seguido uma tendência de melhora. PWC (2012) comenta os dados do primeiro semestre de 2012 para mostrar que no ano estavam sendo registradas as melhores marcas históricas de muitos indicadores. À época, por exemplo, o percentual de voos cancelados igual a 1,1% foi a menor desde 1995, assim como a taxa de bagagens extraviadas que registrou um recorde inferior de 2,97 bagagens a cada 1000 passageiros. A Airlines for America, associação formada por companhias aéreas americanas e que fornece uma extensa fonte de estudos sobre o setor, argumenta que apesar de o primeiro semestre de 2013 ter sido marcado por significantes contratempos meteorológicos as companhias aéreas conseguiram entregar sólidos resultados para os consumidores.¹⁶

Tanto a Airlines for America (2013) como PWC (2012) argumentam que o aumento na estabilidade financeira das empresas permite melhorias operacionais, uma vez que permite maiores investimentos em renovação e manutenção da frota, equipamentos de solo, simplificação de serviços, sistemas de TI mais modernos para tratamento de bagagens, instrumentação de bordo, entre outros. Airlines for America (2013) mostra que as dificuldades financeiras atravessadas pelas companhias aéreas levam a reduções nos serviços prestados pelas companhias aéreas, denunciado pela uma menor quantidade de assentos disponibilizados em épocas difíceis. Os gráficos mostrados nas Figuras 10 e 11 revelam que na medida em que as companhias melhoram seu resultado financeiro é registrado aumento na disponibilidade de assentos e nos investimentos em CAPEX (bens de capital).

¹⁶(<http://www.slideshare.net/a4amediarelations/a4-a-indy-review-12884873>), visualizado 08/11/2013.

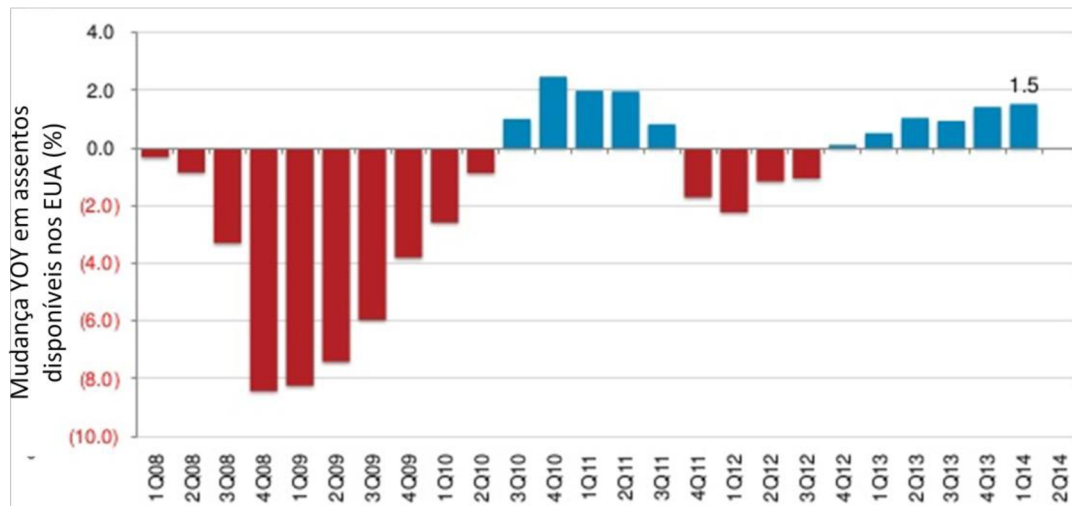


Figura 10 – Comparação da variação de ano sobre ano da disponibilidade de assentos em aeroportos americanos

Fonte: US Airlines and the quest to reinvest, putting improved finances to work for customers, employees, investors and the US Economy. Airlines for America 2013.

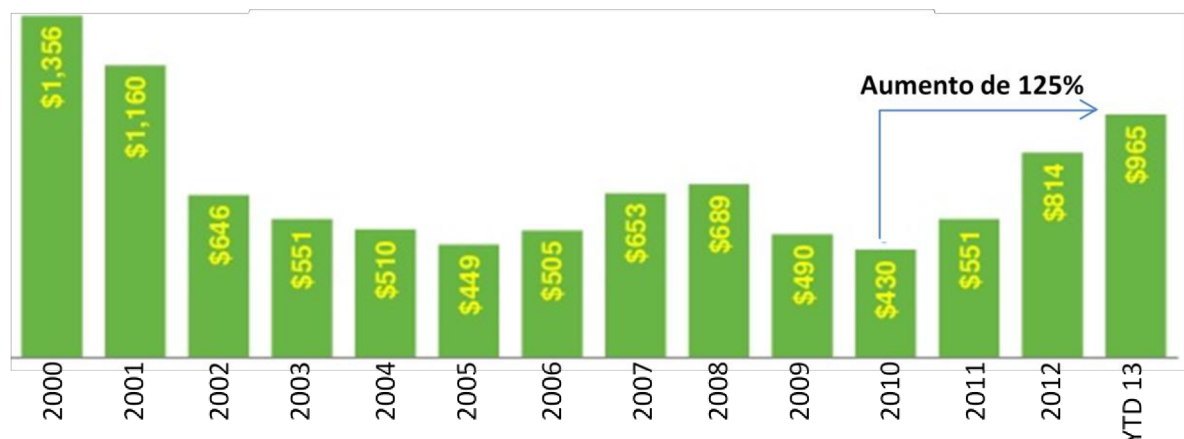


Figura 11 – Investimentos de companhias aéreas americanas em bens de capital (\$ milhões por mês)

Fonte: US Airlines and the quest to reinvest, putting improved finances to work for customers, employees, investors and the US Economy. Airlines for America 2013.

Desse modo, melhorias na capacidade de gerar caixa nas companhias aéreas parecem gerar benefícios não apenas para as próprias empresas, mas também para os consumidores e demais stakeholders envolvidos. É preciso ter em mente que para que haja um mercado forte e bom para os consumidores é necessário que as empresas sejam saudáveis e tenham capacidade de atingir lucros. Deve-se tomar cuidado ao tratar exclusivamente de “interesses dos consumidores” no curto prazo em detrimento da melhor capacidade de operar das companhias, o que pode levar a prejuízos no longo prazo. Uma frase aborda esse mesmo entendimento do tema foi proferida por Larry Cox, presidente e CEO da autoridade

aeroportuária da região de Memphis-Shelby, em entrevista ao USA Today em Agosto de 2012: *“We’ve lost a lot of markets that were served only with the 50-seat (aircraft). We’d like more flights. But you’re not going to have any flights if the airlines don’t make money, so we understand their predicament.”*¹⁷

6 CONCLUSÃO

A questão da atuação governamental através das políticas antitruste é bastante complexa e centro de muitas discussões a cada novo caso. De um lado, os defensores argumentam sobre a possibilidade de falhas de mercado e da necessidade da atuação do governo para ajustar os comportamentos privados. De outro, clamores que as intervenções governamentais prejudicam o capitalismo e diminuem a eficiência do processo competitivo.

No presente trabalho foi realizada uma crítica conceitual e analítica sobre o processo impetrado pelo DOJ contra a fusão das companhias aéreas American Airlines e US Airways.

No que concerne aos conceitos, o embasamento do DOJ foi aqui contrariado a partir do paradigma da Escola Austríaca de economia. Assim, foram discutidas questões relacionadas à competição perfeita, a possibilidade de equilíbrio estático, bem como explicados os conceitos austríacos de concorrência e atuação empresarial, que vão de encontro aos conceitos utilizados pelos neoclássicos.

Os desdobramentos práticos das últimas fusões no setor foram abordados a partir de uma discussão de caso analítica através de estudos e de fonte de dados do próprio governo americano. Ao longo do estudo de caso, foram feitas mais inserções acerca de notas austríacas levantadas sobre o tema em discussão. A análise final sugere que o setor da aviação civil possui preços competitivos, crescendo em linha com outros segmentos de mercado e até em menores proporções que os principais componentes do seu custo. Apesar da redução do número de concorrentes, o número de competidores não parece ter sofrido tanto impacto no longo prazo, uma vez que outros modelos de negócio acabaram por surgir aproveitando oportunidades latentes (companhias low cost ou com modelo de atuação regional, por exemplo). Por fim, o nível de serviço foi estudado na última década e percebe-se uma evolução do mesmo, mesmo essa tendo coincidido com a aprovação de quatro mega fusões.

17

<http://travel.usatoday.com/flights/story/2012-08-20/Regional-airlines-face-closings-bankruptcy/57169432/1>, visualizado em 08/11/2013

A tendência das companhias é se organizarem de maneira a buscar a configuração de maior eficiência em termos de lucros e retorno sobre o capital investido. Para tanto, utilizam as mais diversas práticas que o livre mercado pode oferecer, como por exemplo, fusões, aquisições e acordos de code-share. A melhor opção para consumidores, funcionários, investidores e a própria economia americana é que as empresas aéreas estejam mais saudáveis financeiramente, cobrindo seus custos e alcançando lucros operacionais, o que possibilita o aumento do nível de investimento e da qualidade do serviço.

O mercado e seus movimentos, entretanto, são muito complexos, pois são compostos por uma enorme quantidade de indivíduos com padrões de ação particulares e individuais. A intervenção da autoridade antitruste americana pressupõe que a mesma iria determinar a alternativa melhor para a maioria. Tal previsão parece improvável, pois requer informações que ainda não foram criadas e advém dos próprios indivíduos, além de um poder de leitura e previsão das ações bastante questionável. Por outro lado, a solução na ausência de governo é deixar os indivíduos atuarem fazendo cada um as leituras sobre a realidade que os cerca. É possível que algumas dessas decisões não se mostrem as melhores após um determinado período de tempo, uma vez que os empreendedores possuem racionalidade e conhecimento limitados sobre as questões. No entanto, os diferentes graus de perspicácia e a capacidade de aprendizado a partir de erros, levam os indivíduos a inevitavelmente encontrar os ajustes de rota necessários e as oportunidades latentes.

Assim, a melhor ação deve ser deixar o mercado atuar por conta própria, sujeito a acertos, erros e correções de rota, não tomando decisões de alta complexidade baseando-se apenas em projeções de curto prazo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Airlines for America, 2013:** “U.S Airlines and the quest to reinvest – Putting Improved Finances to Work for Customers, Employees, Investors and the US Economy”.
- Armetano, Dominick, 1999:** Antitrust the case for repeal, revised 2nd edition. Ludwig Von Mises Institute, Auburn, Alabama.
- Barbieri, Fabio, 2001:** “O processo de mercado na Escola Austríaca Moderna”
- Borenstein, Severin, 2011:** “On the Persistent Financial Losses of U.S. Airlines: a Preliminary Exploration”
- Brozen, Yale, 1974:** "Concentration and Profits: Does Concentration Matter?", Antitrust Bulletin 19
- DOJ, 2013:** Complaint: US and Plaintiff States vs. US Airways Group, Inc and AMR Corporation.
- Demsetz, Harold, 1973:** "Industry Structure, Market Rivalry, and Public Policy", Journal of Law and Economics 16
- GAO, Government Accountability Office (2013):** “Issues Raised by the Proposed Merger of American Airlines and US Airways”.
- GAO, Government Accountability Office (2010):** “Issues Raised by the Proposed Merger of United and Continental Airlines”.
- GAO, Government Accountability Office (2008):** “Potential Mergers And acquisitions driven by financial and competitive pressures”.
- Hoppe, hans-hermann, 2010:** A ciência econômica e o método austríaco. Instituto Ludwig Von Mises, Brasil.
- Huerta de Soto, Jesus, 2010:** A Escola Austríaca. Tradução de André Azevedo de Alves. Instituto Ludwig Von Mises Brasil, São Paulo, Brasil.
- Kizner, Israel, 2012:** Competição e Atividade Empresarial. Tradução de Ana Maria Sarda. Instituto Ludwig Von Mises Brasil, São Paulo, Brasil.
- Mankiw, N. Gregory, 2009:** Introdução à Economia, tradução da 5ª edição norte americana. Tradução: Allan Vidigal Hastings, Elisete Paes e Lima. Cengage Learning, São Paulo, Brasil.
- Moss, Diana L. e Mitchell, Kevin, 2012:** “The proposed merger of US Airways and American Airlines: the rush to closed airline system”

Pires, Klauber Cristofen, 2012: “Lei Antitruste: proteção da concorrência ou dos concorrentes?”.

PricewaterhouseCoopers, PWC, 2012: “Aviation Perspectives, Airline mega-merger impact on the US domestic airline industry”.

Stiglitz, Joseph E. e Carl E. Walsh, 2003: Introdução à Microeconomia, tradução da 3ª edição norte americana. Tradução de Helga Hoffmann. Campus, Rio de Janeiro, Brasil.

US Department of Transportation Federal Aviation Administration, 2011: “The Economic Impact of Civil Aviation on the U.S. Economy”

Von Mises, Ludwig, 1978: Notes and recollections. Libertarian press. South Holland, Illinois.

Von Mises, Ludwig, 2010: Ação Humana. Instituto Ludwig Von Mises, Brasil.