



**Gol Linhas Aéreas S/A e Webjet Linhas Aéreas S/A
Ato de Concentração: nº 08012.008378/2011-95**

**Ricardo Machado Ruiz
Conselheiro do CADE**

Brasília, 11 de dezembro de 2012

1. A Operação e as Primeiras Medidas do CADE

- **Aquisição de Webjet pela Gol em 08/07/2011.**
- **Preocupações concorrenciais levaram a um Acordo de Preservação de Reversibilidade da Operação (APRO) em 26/10/2011.**
- **APRO: a) manutenção da malha, b) manutenção da frota, c) preservação da posição de mercado, d) não compartilhamento de programa de milhagem, e) possibilidade de code-share restrito, f) autorização para serviços de manutenção.**
- **Informações foram colhidas na ANAC, SAC, Infraero, com as Requerentes e suas concorrentes (Avianca, Tam, Passaredo, NHT, Sete Brasil, Trip e Azul).**
- **Não foram registrados impugnantes ou terceiros interessados.**
- **O ato de concentração foi julgado em 10/10/2012. Aprovação com restrições.**

2. Estrutura do Voto Gol-Webjet

I. INTRODUÇÃO SOBRE A OPERAÇÃO

II. DAS REQUIRENTES

III. O ACORDO DE PRESERVAÇÃO DA REVERSIBILIDADE DA OPERAÇÃO

IV. DOS REQUISITOS FORMAIS

V. DA CLÁUSULA DE NÃO CONCORRÊNCIA

VI. INSTRUÇÃO CONJUNTA CADE/SEAE/SDE

VII. BREVE DESCRIÇÃO DA INDÚSTRIA DE TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL

VIII. DO MERCADO RELEVANTE

IX. ANÁLISE DA OPERAÇÃO

X. ANÁLISE DA PARTICIPAÇÃO DE MERCADO EM ROTAS SOBREPOSTAS

XI. ANÁLISE DE ENTRADA

XII. INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA E ALOCAÇÃO DE SLOTS

XIII. RIVALIDADE

XIV. COMPORTAMENTO DOS PREÇOS EM ROTAS SELECIONADAS

XV. WEBJET UMA MAVERICK?

XVI. EFICIÊNCIAS

XVII. CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE A OPERAÇÃO

XVIII. COMPROMISSO DE EFICIÊNCIA EM SANTOS DUMONT

XIX. CONCLUSÃO

XX. ANEXOS

3. Análise da Indústria e dos Mercados Relevantes

- **A indústria de transporte aéreo é uma indústria oligopolizada. No período 2002 a 2011 a oferta cresceu de aproximadamente 25 par 80 bilhões RPK (passageiro por quilometro pago transportado) e os preços médios caíram em 50% (yield), de acordo com a avaliação da ANAC.**
- **Temos duas grandes empresas (Tam e Gol), três médias (Azul, Trip e Avianca) e um conjunto modesto de empresas regionais (Sete, Passaredo e NHT, por exemplo).**
- **Não foram identificadas concentrações significativas em transporte de cargas.**
- **Foram identificadas aproximadamente 100 rotas sobrepostas nos anos de 2010 e de 2011: 86 rotas em 1/2010, 112 rotas em 2/2010 e 80 rotas em 1/2011.**
- **Um número modesto de rotas sobrepostas apresentou elevada concentração de Gol e Webjet: 26 rotas em 1/2010, 27 rotas em 2/2010 e 18 rotas em 1/2011.**

4. Entrada de Novo Competidor

- **Em 2010, a entrada de um concorrente relevante requeria recursos para despesas anuais com custos operacionais de aproximadamente R\$ 700 milhões.**
- **Uma entrante relevante teria uma frota com aproximadamente 29 aviões com 95 assentos em média.**
- **Para serem economicamente viáveis, esta frota de aviões teria que fazer cerca de 210 voos por dia (7 voos por dia, de acordo com estimativa de concorrentes).**
- **A constituição desta empresa e de sua malha aérea exigiria 4 anos de investimentos em ritmo acelerado.**
- **Dados estes requisitos, a entrada de novo concorrente no setor foi considerada improvável e intempestiva.**

5. Entrada nas Rotas por Concorrentes

- **Excluída a possibilidade de uma nova entrante, avaliou-se a entrada de concorrentes nas rotas sobrepostas e concentradas.**
- **O tempo para entrada foi considerado rápido ou tempestivo. As concorrentes afirmaram que uma nova rota pode ser criada em 120 dias.**
- **A ANAC autoriza nova rota em menos de 60 dias, em alguns casos em 30 dias.**
- **Os volumes de recursos para criação de nova rota foram considerados modestos pelas concorrentes. Este é um procedimento rotineiro na indústria.**
- **Em quase todas as rotas sobrepostas e concentradas temos a presença das concorrentes Azul, Trip, Avianca e Tam (estão nos aeroportos de origem e destino).**
- **Estas quatro concorrentes foram consideradas aptas a entrar rapidamente nas rotas caso Gol+Webjet decidissem (a) aumentar os preços e/ou (b) reduzir a oferta.**

6. A Infraestrutura e Entrada na Rota

- **A entrada na rota depende da disponibilidade de infraestrutura (slots).**
- **Foram avaliados 20 aeroportos. Em 8 aeroportos não seria possível a entrada de outra empresa dominante (20% dos slots em todas as faixas de horário).**
- **Em 19 aeroportos existiam slots suficientes para as concorrentes ampliarem a oferta na magnitude da oferta de Webjet.**
- **Caso a Gol+Webjet reduzisse a oferta, as concorrentes seriam capazes de ampliar a sua oferta em montante equivalente e em curto período de tempo.**
- **Em Congonhas/SP e Santos Dumont/RJ o aumento da oferta era restrita devido a ausência de slots ociosos no montante equivalente a aqueles de Webjet.**
- **Contudo, em Congonhas/SP não foi identificada presença significativa de Webjet em horários com escassez de slot.**

7. Ociosidade das Concorrentes

- **A ociosidade das empresas Gol, Webjet e de concorrentes nas rotas sobrepostas e concentradas foi avaliada como elevada e suficiente.**
- **A ociosidade média das empresas avaliadas ficou na faixa de 25 a 30%; foram encontradas ociosidades de até 33% em alguns períodos!**
- **Nas rotas sobrepostas e concentradas, a ociosidade das concorrentes era suficiente para contestar o poder de mercados.**
- **A ociosidade (assentos não vendidos) é um fator importante para minimizar reduções de oferta pelas empresas Gol e Webjet.**
- **Em suma, as concorrentes são capazes de absorver desvios de demanda decorrentes de possíveis reduções de oferta e/ou aumento de preços das empresas Gol e Webjet. O consumidor terá oferta alternativa de concorrentes.**

8. Avaliação Geral da Aquisição

- Entrada de novos concorrente é improvável e intempestiva.
- Entrada na rota é provável, tempestiva e suficiente.
- Temos quatro concorrentes com capacidade financeira, organizacional e técnica para criação de novas rotas.
- A infraestrutura aeroportuária ainda permite a entrada de uma empresa do porte de Webjet, com a exceção no presente caso de Santos Dumont/RJ.
- As concorrentes tem elevada ociosidade, logo, temos oferta imediata para os consumidores.
- Entretanto, as eficiências apresentadas por Gol não mitigaram os problemas concorrenciais identificados.

9. Medidas Mitigadoras de Problemas Concorrenciais

- Os problemas concorrenciais identificados concentraram-se nas operações em Santos Dumont/RJ. Há escassez de slots neste aeroporto.
- O Termo de Compromisso de Desempenho (TCD) exigiu de Gol o uso eficiente da infraestrutura em Santos Dumont: 85% de uso de cada slot em uma avaliação trimestral, mas com flexibilidade para as rotas.
- Caso a Gol não alcance este índice, para cada slot com uso abaixo do nível eficiente, dois slots serão devolvidos para ANAC.
- Com esta medida, será mantida a oferta de assentos em Santos Dumont/RJ.
- Nos outros aeroportos as empresas concorrentes são capazes de ampliar oferta por meio de novas rotas ou maior frequência de voos, pois há infraestrutura (slots) disponíveis no montante antes controlado por Webjet.



**Gol Linhas Aéreas S/A e Webjet Linhas Aéreas S/A
Ato de Concentração: nº 08012.008378/2011-95**

**Ricardo Machado Ruiz
Conselheiro do CADE**

Brasília, 11 de dezembro de 2012