

PLANO DE TRABALHO DO TERMO DE EXECUÇÃO DESCENTRALIZADA Nº 02/2025

PLANO DE TRABALHO DO TERMO DE EXECUÇÃO DESCENTRALIZADA (TED)	
1. DADOS CADASTRAIS DA UNIDADE DESCENTRALIZADORA	
a) Unidade Descentralizadora e Responsável Nome do órgão ou entidade descentralizador(a): Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC Nome da autoridade competente: Tiago Chagas Faierstein Número do CPF: XXX.839.785-XX Nome da Secretaria/Departamento/Unidade Responsável pelo acompanhamento da execução do objeto do TED: Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC / Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos (SAS)	
b) UG SIAFI Número e Nome da Unidade Gestora - UG que descentralizará o crédito: 113214 - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL - ANAC Número e Nome da Unidade Gestora responsável pelo acompanhamento da execução do objeto do TED: 113214 - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL - ANAC	
2. DADOS CADASTRAIS DA UNIDADE DESCENTRALIZADA	
a) Unidade Descentralizada e Responsável Nome do órgão ou entidade descentralizada: Universidade de Brasília (UnB) Nome da autoridade competente: Profa. Rozana Reigota Naves Número do CPF: ***.614.311-** Nome da Secretaria/Departamento/Unidade Responsável pela execução do objeto do TED: Universidade de Brasília (UnB) / FACE / Departamento de Economia	
b) UG SIAFI Número e Nome da Unidade Gestora - UG que receberá o crédito: UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA / Órgão 26271 / UG 154040 Número e Nome da Unidade Gestora -UG responsável pela execução do objeto do TED: UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA / Órgão 26271 / UG 154040	
3. OBJETO: Pesquisa sobre o mercado aéreo brasileiro e comparado: cenário internacional, diagnóstico, entraves e propostas para induzir competição e expansão.	
4. DESCRIÇÃO DAS AÇÕES E METAS A SEREM DESENVOLVIDAS NO ÂMBITO DO TED:	
Meta	Descrição
A01	Estrutura Analítica do Projeto (EAP)
A02	Panorama do conhecimento, dos dados e das informações
A03	Análise situacional: desempenho do mercado aéreo brasileiro em perspectiva comparada
A04	Análise crítica: entraves para o desenvolvimento do mercado aéreo brasileiro
A05	Avaliação de oportunidades: possíveis soluções para os entraves ao desenvolvimento do mercado aéreo brasileiro
A06	Relatório Final de Cumprimento do Objeto

4.1 DETALHAMENTO DAS METAS

META A01 - Estrutura Analítica do Projeto (EAP)

Elaboração da Estrutura Analítica do Projeto (EAP) tem como objetivo organizar de maneira sistemática e detalhada os componentes do projeto de estudos sobre o mercado aéreo brasileiro e comparado. Esse instrumento é essencial para garantir que as diversas etapas e entregas do projeto sejam realizadas de forma eficiente. O principal objetivo da EAP é decompor o projeto em suas partes fundamentais, facilitando a gestão, o monitoramento e a execução das atividades previstas.

Definição das datas estimadas para apresentação da versão preliminar dos produtos, para avaliação pela ANAC dos produtos e para realização dos ajustes pela UnB.

Previsão de datas para realização de reuniões, apresentações e workshops, virtuais ou presenciais, para realização de pontos de controle, apresentação e discussão de resultados, com participação das equipes da UnB e da ANAC e eventuais convidados de outros órgãos.

Sem prejuízo de outras reuniões que possam ser previstas em comum acordo na EAP ou solicitadas por ambas as partes ao longo da execução do TED, deverão ser previstas na EAP ao menos os seguintes eventos:

- (i) 6 reuniões virtuais, uma para apresentação pela UnB da versão preliminar de cada produto previsto no plano de trabalho; e
- (ii) 3 workshops, que poderão ser presenciais ou virtuais, a critério da ANAC, para apresentação pela UnB da versão final dos produtos 3, 4 e 5 e discussão dos resultados com a ANAC e eventuais convidados de outras entidades.

META A02 - Panorama do conhecimento, dos dados e das informações

1. Revisão de literatura: identificação dos principais estudos, teorias, tendências e métricas sobre o mercado aéreo brasileiro e comparado e de eventuais lacunas de conhecimento.

a. Consolidação de modelos teóricos e achados empíricos que proporcionem a compreensão dos fundamentos do mercado aéreo, englobando, no mínimo, os seguintes aspectos:

- i. Comportamento da demanda por transporte aéreo
- ii. Configuração e gestão de malha
- iii. Precificação e gerenciamento de receitas
- iv. Modelos de negócio e custos associados
- v. Estrutura de capital e desempenho financeiro
- vi. Alianças, *codeshare*, fusões e aquisições
- vii. Estrutura de mercado e concorrência
- viii. Custos de entrada e avaliação de viabilidade de rotas
- ix. Abertura de mercado e acesso à infraestrutura
- x. Capacidade aeroportuária

b. Seleção de estudos de caso sobre o mercado brasileiro e potenciais *benchmarks*, sob diferentes abordagens, como:

- i. caracterização e análise de indicadores de desempenho do mercado
- ii. avaliação de impacto de políticas públicas para o setor aéreo, de políticas regionais específicas e de estratégias para atração de novas companhias aéreas
- iii. processos de desregulamentação e liberalização de mercados

c. Análises setoriais: estudos realizados por governos e *stakeholders* do setor aéreo.

- i. Planos governamentais (ex.: PAN), estudos de viabilidade (EVTEA) de aeroportos concedidos, análises de impacto regulatório (AIR), especialmente as da ANAC, consultas públicas (ex.: Tomada de Subsídios nº 01/2025 SRE/MF) e demais relatórios, estudos e publicações institucionais do governo brasileiro.
- ii. Publicações de associações, governos estrangeiros, organismos internacionais etc.
- iii. Análises de mercado realizadas por empresas do setor, consultorias, instituições financeiros etc.

2. Delimitação de um arcabouço conceitual para análise de mercados aéreos

a. Identificação das principais métricas utilizadas na literatura para avaliar o desempenho do setor aéreo, em relação, ao menos, aos seguintes aspectos:

- i. Conectividade (rotas, frequências, continuidade etc.)

- i. Concorrência (rotas, frequências, companhias etc.)
- ii. Preços (tarifa aérea, receitas acessórias, taxa de remarcação etc.)
- iii. Tráfego (volume, inclusão etc.)
- iv. Qualidade do serviço (pontualidade, regularidade etc.)
- v. Concorrência (competidores, concentração, rivalidade etc.)
- vi. Desempenho financeiro (endividamento, margem, retorno etc.)

b. Identificação das principais variáveis que afetam as métricas de desempenho, incluindo:

- i. Geográficas e demográficas (localização, população etc.)
- ii. Atratividade do destino (turismo, negócios etc.)
- iii. Socioeconômicas (nível e distribuição de renda, comportamento de consumo etc.)
- iv. Macroeconômicas (câmbio, crescimento, inflação, juros, acesso a crédito etc.)
- v. Custos (combustíveis, pessoal, aeronaves, assistência, tarifas, tributos etc.)
- vi. Infraestrutura (aeroportos, slots etc.)
- vii. Segurança jurídica (risco regulatório, judicialização etc.)
- viii. Liberdade econômica (rotas, preços, desagregação de serviços etc.)
- ix. Abertura de mercado (capital estrangeiro, direitos de tráfego etc.)

3. Mapeamento de arcabouços regulatórios e políticas setoriais brasileiras e internacionais.

a. Panorama internacional da regulação do setor aéreo

- i. ICAO (International Civil Aviation Organization):
 - Publica informações detalhadas sobre políticas de acesso ao mercado e acordos bilaterais de aviação.
 - Relatórios como o Annual Report of the Council e documentos de política de transporte aéreo.
- ii. Autoridades Nacionais de Aviação Civil
- iii. IATA (International Air Transport Association):
 - Relatórios sobre regulamentações e políticas globais no setor.
 - Avaliar o custo-benefício do acesso a estudos pagos sobre acordos bilaterais e políticas de mercado.

b. Mapeamento dos arcabouços regulatórios do Brasil e de potenciais *benchmarks* relevantes.

- i. Acordos de serviços aéreos bilaterais
- ii. Adesão a convenções internacionais multilaterais
- iii. Legislação e regulação setorial
- iv. Legislação tributária (incluindo reforma tributária no Brasil)
- v. Outras legislações relevantes que afetem o ambiente de negócios do setor aéreo

c. Mapeamento de estratégias de fomento do mercado aéreo no Brasil e outros países

- i. Revisões regulatórias: Exemplos específicos de regulamentações que facilitaram a entrada de novas companhias
- ii. Política de incentivos: (ex.: Voa Brasil)
- iii. Subsídios regionais. (ex.: descontos de ICMS sobre QAv)
- iv. Isenção de taxas aeroportuárias para novas rotas (ex.: concessionárias brasileiras)
- v. Experiências na modernização e expansão de infraestrutura aeroportuária.

4. Mapeamento e coleta de dados de fontes públicas, a exemplo de:

a. Dados Operacionais

- i. World Bank e OECD:
 - Publicam dados de fluxo de tráfego aéreo, incluindo passageiros por rota e volume de voos em diferentes países.
- ii. Autoridades Nacionais de Aviação Civil:

b. Infraestrutura

- i. ACI (Airports Council International):
 - Dados sobre capacidade, qualidade e tráfego nos principais aeroportos do mundo.
- ii. Relatórios da IATA:
 - Dados sobre capacidade aeroportuária e custo de slots.
- iii. Departamentos Nacionais de Aviação Civil

c. Atratividade

i. The Global Competitiveness Report (World Economic Forum):

- Métricas de estabilidade econômica e jurídica.

ii. IMF (International Monetary Fund) e OECD:

- Dados econômicos e de estabilidade jurídica.

iii. UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)

- Indicadores sobre atratividade de mercados para investimentos.

d. Dados Socioeconômicos e Demográficos

i. Distribuição de Renda

- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística): PNAD Contínua - Dados sobre distribuição de renda e características socioeconômicas.
- Síntese de Indicadores Sociais (SIS): Informações sobre desigualdade de renda e acesso a serviços.
- IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada): Relatórios sobre a elasticidade de demanda por serviços em diferentes faixas de renda.
- FGV Social: Estudos sobre distribuição de renda e mobilidade social
- Percentual da população com acesso a voos domésticos ou internacionais por aeroporto.

ii. População

- IBGE - Censo Demográfico e Estudos Populacionais:
Dados de densidade populacional e localização geográfica em relação aos principais hubs aeroportuários.
Projeções de crescimento populacional e dados por regiões.

iii. Crescimento da Classe Média

- Data Popular: Estudos específicos sobre a ascensão da classe média e o impacto no consumo.
- Banco Mundial (Relatórios sobre o Brasil): Dados sobre a evolução econômica e projeções da classe média.

e. Comportamento de Consumo

i. Ministério do Turismo:

- Dados sobre motivações para viagens (lazer, trabalho, etc.) e perfil dos turistas domésticos.
- Relatórios como a Pesquisa de Demanda Turística Nacional.

ii. IBGE - Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF):

- Informações sobre os gastos das famílias com transporte e turismo.

f. Sensibilidade ao Preço

i. ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil):

- Relatórios sobre preços médios de passagens e impacto de variações tarifárias na demanda.

ii. Confederação nacional do Transporte (CNT):

- Relatórios Tarifas aéreas

g. Frequência de Viagens

i. ANAC - Relatórios de Demanda e Oferta

- Dados de passageiros

ii. Confederação nacional do Transporte (CNT)

- Relatórios Dados de passageiros

iii. Ministério de Portos e Aeroportos

- Matriz Origem Destino de Passageiros com base em Big Data de Telefonia Móvel
- O Brasil que Voa

h. Custos operacionais

i. Custos de combustível:

- Preços médios por litro de combustível em diferentes mercados.
- Políticas tributárias sobre combustíveis.

ii. Custos de mão de obra:

- Salários médios de tripulantes e técnicos.
- Benefícios e encargos trabalhistas.

iii. Custos de manutenção:

- Custos médios de manutenção aeronáutica, destacando variações por regulamentação.

iv. Custos judiciais e tributários:

- Quantidade de litígios enfrentados por companhias aéreas.

v. Comparação de alíquotas tributárias aplicáveis ao setor em diferentes países.

i. Custos de infraestrutura

i. Tarifas aeroportuárias (embarque, pouso, permanência).

ii. Tarifas de navegação aérea

- ii. Tarifas de navegação aérea
- iii. Disponibilidade de slots e preços associados.
- iv. Diferença de custos entre aeroportos regionais e hubs principais.

j. Rentabilidade

- i. Indicadores financeiros das principais companhias aéreas (ex. margem operacional, EBITDA).
- ii. Custo médio de capital (WACC) e acesso a financiamento.
- iii. Tarifas médias cobradas por rota (ajustadas por distância e demanda).

5. Mapeamento, avaliação e eventual contratação de bases de dados pagas.

a. Identificação de bases de dados pagas que possam preencher eventuais lacunas das bases de dados públicas disponíveis, permitindo análises mais precisas, detalhadas ou aprofundadas sobre as métricas e variáveis de interesse. Podem ser avaliadas, entre outros, bases de dados referentes a:

- i. Demanda (aspectos geográficos, demográficos, socioeconômicos, turísticos etc.)
- ii. Ambiente macroeconômico, de negócios e regulatório
- iii. Custos e indicadores financeiros das empresas aéreas
- iv. Operações aéreas (aeroportos, frota, malha, tráfego etc.)
- v. Tarifas aéreas

- b. Levantamento dos preços e das condições de contratação das bases de dados de interesse junto aos fornecedores.
- c. Definição das eventuais bases de dados a serem contratadas e do período da contratação após avaliação minuciosa, considerando o orçamento disponibilizado para tal finalidade e os custos de cada alternativa frente aos seus benefícios para os objetivos do estudo, em comparação com as opções gratuitas.
- d. Contratação das bases de dados e devolução à ANAC dos recursos não utilizados.

META A03 – Diagnóstico situacional: desempenho comparado do mercado aéreo brasileiro

1. Delimitação da estrutura da análise comparativa, considerando o arcabouço conceitual resultante da revisão de literatura e a disponibilidade de dados e informações, definindo:

- a. As métricas que serão utilizadas para avaliar o desempenho comparativo entre:
 - i. Mercado brasileiro e *benchmarks*.
 - ii. Rotas, destinos e regiões brasileiras.
- b. O escopo de análise para cada métrica, considerando:
 - i. Mercado: o estudo é focado no mercado de passageiros, mas o papel da carga como fonte de receita complementar deve ser considerado.
 - ii. Natureza: devem ser analisados os segmentos internacional, doméstico e regional.
 - iii. Granularidade: sempre que houver dados disponíveis, deve ser priorizada a análise no nível da rota/aeroporto em relação a análise agregada, exceto para as variáveis de caráter nacional por natureza.
- c. As variáveis que serão consideradas no estudo, agrupando-as entre:
 - i. Variáveis locais, que refletem características intrínsecas do local ou o ambiente de negócios geral, extrapolando o alcance da política setorial de aviação.
 - ii. Variáveis setoriais, influenciadas por regulações e políticas setoriais da aviação.
- d. As análises de dados que serão realizadas, incluindo:
 - i. As bases de dados que serão utilizadas
 - ii. As técnicas de análise de dados a serem empregadas
- e. Os *benchmarks* que serão utilizados, considerando aspectos como a relevância do mercado aéreo do país, sua similaridade com o Brasil, experimentos e inovações regulatórias de interesse ocorridos no país e a disponibilidade e qualidade de dados e informações. Devem ser avaliados *benchmarks* dos seguintes grupos, no mínimo:
 - i. mercados desenvolvidos
 - ii. mercados emergentes
 - iii. mercados latino-americanos

2. Análise comparativa de desempenho do setor aéreo em países, regiões, rotas e destinos

- a. Análise do desempenho do mercado brasileiro e dos *benchmarks* nas métricas definidas.
 - i. Cálculo do desempenho do mercado brasileiro e dos *benchmarks* nas métricas

i. Cálculo do desempenho do mercado brasileiro e dos benchmarks nas métricas

ii. Estimativa da capacidade explicativa das diferentes variáveis locais e setoriais para o desempenho do mercado brasileiro

iii. Mapeamento dos países que obtiveram desempenho superior ao Brasil, e avaliação da magnitude explicada por variáveis locais e por variáveis setoriais.

iv. Identificação das variáveis setoriais em que o Brasil possui baixo desempenho

v. Identificação dos países que possuem desempenho superior em variáveis setoriais

vi. Estimativa do desempenho potencial do mercado brasileiro nas métricas de desempenho em caso de convergência aos *benchmarks* nas variáveis setoriais.

b. Análise do desempenho de rotas, destinos e regiões brasileiras nas métricas definidas

i. Cálculo do desempenho de rotas, destinos e regiões brasileiras nas métricas

ii. Identificação da relevância das diversas variáveis locais e setoriais para explicar as diferenças de desempenho entre rotas, destinos e regiões

iii. Mapeamento das rotas, destinos e regiões que obtiveram baixo desempenho e avaliação da magnitude explicada por variáveis locais e por variáveis setoriais.

iv. Estimativa do desempenho potencial das rotas, destinos e regiões do mercado brasileiro em caso de convergência aos *benchmarks* nas variáveis setoriais

META A04 – Análise crítica: entraves para o desenvolvimento do mercado aéreo brasileiro

1. Avaliação das diferenças de custos na operação das empresas aéreas no Brasil e exterior

a. Comparar os custos judiciais, extrajudiciais e de assistência ao passageiro

b. Comparar os custos de combustível, mão de obra e manutenção.

c. Analisar a carga tributária brasileira sobre o setor (atual e pós-reforma) em relação a mercados internacionais.

d. Estudar a diferença nos custos de aeroportos, navegação aérea e demais custos.

2. Avaliação de indicadores financeiros na operação das empresas aéreas no Brasil e exterior

a. Realizar benchmarking da rentabilidade da operação em mercados de diferentes países, em particular de países com condições de mercado semelhantes ao Brasil

b. Analisar a estrutura de capital, o endividamento e outros indicadores financeiros das principais companhias aéreas em diferentes mercados.

c. Avaliar o acesso a crédito e calcular o custo do capital das empresas brasileiras e comparar com as empresas internacionais.

d. Analisar as receitas tarifárias e acessórias e demais fontes de sustentabilidade financeira.

3. Abertura e atratividade do mercado aéreo: Comparação do Brasil com outros países e/ou regiões.

a. Avaliar as características fundamentais de mercados abertos em outros países que atraíram novas companhias aéreas e comparar com as condições do mercado brasileiro.

b. Estudar como os países com mercados aéreos mais competitivos abordaram problemas semelhantes aos do Brasil e eliminaram as barreiras que podem inviabilizar o plano de negócios de empresas líderes.

c. Identificar razões pelas quais empresas aéreas não são atraídas pelo mercado brasileiro:

i. Analisar planos de negócios de empresas líderes no mercado internacional e fatores que impedem a implementação desses planos no contexto brasileiro.

ii. Avaliar custos de abertura de novas empresas e de início de operações no Brasil

iii. Examinar possíveis barreiras de entrada estruturais, como infraestrutura dos aeroportos e disponibilidade de slots.

iv. Investigar os custos trabalhistas, tributários e jurídicos como possíveis fatores desestimulantes e comparar com o mercado internacional.

v. Avaliar a estabilidade econômica, jurídica e política como fatores de atratividade para empresas internacionais e comparar com os mercados internacionais.

4. Concorrência no mercado aéreo brasileiro, em perspectiva comparada

a. Analisar os modelos de concorrência no setor aéreo

b. Analisar como diferentes regimes regulatórios impactam o nível de concorrência.

c. Analisar o impacto de grandes alianças globais (Star Alliance, SkyTeam, OneWorld) sobre a concorrência.

d. Analisar o histórico recente de entradas e saídas no mercado brasileiro

- i. Empresas estrangeiras *low-cost* que iniciaram operações internacionais
 - ii. Empresas que sondaram a entrada no mercado doméstico
 - iii. Empresas que saíram do mercado por inviabilidade ou insolvência
- e. Analisar a dinâmica da concorrência entre as empresas atuantes no mercado brasileiro
- i. Gestão de frota e estratégia de crescimento
 - ii. Determinantes da entrada e saída de rotas
 - iii. Complementaridade e sobreposição de malhas
 - iv. Estratégia de precificação, cobranças acessórias e políticas de remarcação
 - v. Outras formas de concorrência (qualidade do serviço, fidelização etc.)

5. Compreender o Comportamento do Consumidor Brasileiro no Setor Aéreo

- a. Mapear as principais motivações dos consumidores brasileiros (lazer, negócios, saúde, visitas familiares).
- b. Identificar a frequência de viagens e os canais preferidos de compra (online, agências de viagens, aplicativos).
- c. Identificar as preferências, motivações e padrões de consumo de diferentes segmentos de consumidores no mercado de transporte aéreo brasileiro.
- d. Analisar como fatores econômicos, sociais e culturais influenciam as decisões de compra de passagens aéreas.
- e. Identificar regiões e segmentos socioeconômicos com baixa penetração de mercado, mas alto potencial de crescimento.
- f. Investigar barreiras econômicas e estruturais (acessibilidade, custo, pouca conectividade regional) que limitam o acesso ao transporte aéreo em regiões subatendidas.
- g. Estudar como promoções, estratégia de marketing e pacotes de serviços podem estimular o consumo em grupos de menor renda.
- h. Identificar oportunidades de expansão de voos regionais, entrada de empresas em geral e de low-cost.

META A05 – Avaliação de oportunidades: possíveis soluções para os entraves ao desenvolvimento do mercado aéreo brasileiro

1. Avaliação das oportunidades regulatórias e de políticas setoriais para eliminar barreiras apontadas.

- a. Levantar possibilidades de adaptação ao Brasil de práticas regulatórias e políticas públicas bem-sucedidas em outros países.
- b. Avaliar possíveis mudanças no ambiente legal e normativo com base na teoria de Desenhos de Mecanismos.
- c. Investigar quais obstáculos para a execução de planos de negócios podem ser mitigados apenas com nova regulação, flexibilização regulatória ou desregulamentação.
- d. Avaliar medidas de incremento da abertura de mercado, redução de custos de entrada, mitigação da insegurança jurídica e da judicialização e aumento da atratividade do mercado brasileiro para fomentar a entrada de novas empresas e promover o aumento da concorrência.
- e. Avaliar possíveis modelos de incentivos econômicos e regulatórios para aumentar a entrada de novas empresas e a competitividade.
- f. Avaliar medidas para viabilizar investimentos na expansão da infraestrutura aeroportuária.
- g. Investigar mecanismos para mitigação de custos e riscos trabalhistas, tributários, judiciais, operacionais e de insumos associados ao mercado aéreo.
- h. Levantar possíveis soluções para regiões menos densas e mais distantes dos centros e para segmentos da população com pouco acesso ao transporte aéreo.

2. Identificação do tipo de intervenção necessária para viabilizar as soluções dos entraves e dos respectivos órgãos competentes, a exemplo de:

- a. Criação, alteração ou simplificação de procedimentos administrativos
- b. Elaboração ou revisão de normativo infralegal, da ANAC ou de outros órgãos
- c. Alteração legislativa
- d. Qualificação de processos judiciais
- e. Celebração ou revisão de acordos internacionais
- f. Regime tributário específico ou regulamentação de regimes tributários
- g. Parcerias público-privadas

- h. Políticas públicas que não envolvam o empenho de recursos públicos
- i. Políticas públicas com necessidade de empenho de recursos públicos

META A06 – Relatório de Cumprimento do Objeto Final

Documento apresentado pela unidade descentralizada para comprovar a execução do objeto pactuado e a aplicação dos créditos orçamentários descentralizados e dos recursos financeiros repassado.

5. JUSTIFICATIVA E MOTIVAÇÃO PARA CELEBRAÇÃO DO TED:

O mercado aéreo brasileiro destaca-se como um dos maiores e mais promissores da América Latina; entretanto, restrições podem estar limitando sua competitividade e expansão. Barreiras de entrada e altos custos de operação podem desencorajar a entrada de novas empresas, especialmente internacionais. Em diversas nações, políticas para reduzir barreiras, estimular a concorrência e reduzir custos promoveram a diversificação dos serviços e preços mais competitivos, beneficiando o consumidor final.

Este projeto tem como propósito diagnosticar as condições do mercado aéreo nacional e compará-las com as de mercados internacionais que obtiveram sucesso na atração de novas companhias aéreas, com o intuito de propor estratégias para fomentar a concorrência. O estudo abordará aspectos como o grau de abertura do mercado, as possíveis barreiras regulatórias existentes e as oportunidades de aprimoramento regulatório. Também será conduzida uma análise comparativa dos custos operacionais no Brasil e em outros mercados, com foco em itens essenciais como combustível, mão de obra e manutenção, visando identificar possíveis ações para o aumento da competitividade.

Adicionalmente, o projeto buscará avaliar incentivos econômicos e regulatórios que possam estimular a entrada de novas empresas e aumentar a concorrência no mercado, ao passo que considera o perfil e o potencial de crescimento do consumidor brasileiro. Dessa forma, o estudo visa mapear alternativas de alterações estruturais que alinhem o mercado brasileiro às melhores práticas internacionais, promovendo maior integração do país no mercado global de aviação.

6. SUBDESCENTRALIZAÇÃO

A Unidade Descentralizadora autoriza a subdescentralização para outro órgão ou entidade da administração pública federal?

() Sim

(X) Não

7. FORMAS POSSÍVEIS DE EXECUÇÃO DOS CRÉDITOS ORÇAMENTÁRIOS:

A forma de execução dos créditos orçamentários descentralizados poderá ser:

(X) Direta, por meio da utilização capacidade organizacional da Unidade Descentralizada.

(X) Contratação de particulares, observadas as normas para contratos da administração pública.

(X) Descentralizada, por meio da celebração de convênios, acordos, ajustes ou outros instrumentos congêneres, com entes federativos, entidades privadas sem fins lucrativos, organismos internacionais ou fundações de apoio regidas pela Lei nº 8.958, de 20 de dezembro de 1994.

8. CUSTOS INDIRETOS (ART. 8, §2º)

A Unidade Descentralizadora autoriza a realização de despesas com custos operacionais necessários à consecução do objeto do TED?

(X) Sim

() Não

O pagamento será destinado aos seguintes custos indiretos, até o limite de 20% do valor global pactuado:

- R\$ 210.240,00 (duzentos e dez mil e duzentos e quarenta reais) em Locação de Mão de Obra;
- R\$ 140.160,00 (cento e quarenta mil e cento e sessenta reais) em Outros Serviços de Terceiros Pessoa Jurídica – ressarcimento para fundação de apoio;

9. CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

METAS	DESCRIÇÃO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE	VALOR UNITÁRIO	VALOR TOTAL	INÍCIO	FIM
A01	Estrutura Analítica do Projeto (EAP)	Mês	2	116.800,00	233.600,00	1	3
Produto	Relatório contendo o planejamento de longo prazo das atividades e detalhamento das mesmas, com critérios de aceitação desenvolvidos pela equipe de projeto ANAC-UnB . A visualização em cronograma da EAP permite que todas as partes interessadas compreendam o que é necessário ser feito para que o projeto seja concluído, em ordem de prioridade de cada etapa e pacote de trabalho, diminuindo riscos e erros.						
A02	Panorama do conhecimento, dos dados e das informações	Mês	5	116.800,00	584.000,00	1	6
Produto	Relatório contendo: a revisão de literatura: identificação dos principais estudos, teorias, tendências e métricas sobre o mercado aéreo brasileiro e comparado e de eventuais lacunas de conhecimento; a delimitação de um arcabouço conceitual para análise de mercados aéreos; o mapeamento de arcabouços regulatórios e políticas setoriais brasileiras e internacionais; o mapeamento e coleta de dados de fontes públicas e a identificação de bases de dados pagas que permitam avaliações mais precisas, detalhadas ou aprofundadas sobre as métricas e variáveis de interesse.						
A03	Análise situacional: desempenho do mercado aéreo brasileiro em perspectiva comparada	Mês	3	116.800,00	350.400,00	7	10
Produto	Relatório contendo: a delimitação da estrutura da análise comparativa, considerando o arcabouço conceitual resultante da revisão de literatura e a disponibilidade de dados e informações e a análise comparativa de desempenho do setor aéreo em países, regiões, rotas e destinos.						
A04	Análise crítica: entraves para o desenvolvimento do mercado aéreo brasileiro	Mês	3	116.800,00	350.400,00	11	14
Produto	Relatório contendo: a avaliação das diferenças de custos na operação das empresas aéreas no Brasil e exterior; a avaliação de indicadores financeiros na operação das empresas aéreas no Brasil e exterior; a abertura e atratividade do mercado aéreo: Comparação do Brasil com outros países e/ou regiões; a concorrência no mercado aéreo brasileiro, em perspectiva comparada e a compreensão do Comportamento do Consumidor Brasileiro no Setor Aéreo.						
A05	Avaliação de oportunidades: possíveis soluções para os entraves ao desenvolvimento do mercado aéreo brasileiro	Mês	4	116.800,00	467.200,00	15	19

Produto	Relatório contendo: a avaliação das oportunidades regulatórias e de políticas setoriais para eliminar barreiras apontadas; a identificação do tipo de intervenção necessária para viabilizar as soluções dos entraves e dos respectivos órgãos competentes.						
A06	Relatório Final de Cumprimento do Objeto	Mês	1	116.800,00	116.800,00	19	20
Produto	Documento apresentado pela unidade descentralizada para comprovar a execução do objeto pactuado e a aplicação dos créditos orçamentários descentralizados e dos recursos financeiros repassado.						
10. CRONOGRAMA DE DESEMBOLSO							
MÊS/ANO							VALOR
Até dezembro de 2025							R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais)
Até julho de 2026							R\$ 801.200,00 (oitocentos e um mil e duzentos reais)
Até dezembro de 2026							R\$ 801.200,00 (oitocentos e um mil e duzentos reais)
Total							R\$ 2.102.400,00 (dois milhões, cento e dois mil e quatrocentos reais)
11. PLANO DE APLICAÇÃO CONSOLIDADO - PAD							

CÓDIGO DA NATUREZA DA DESPESA	Descrição	Custo Indireto		Total
3.3.90.39	Outros Serviços de Terceiros Pessoa Jurídica	Auxílio Financeiro a Pesquisador (gerido pela Fundação de Apoio)	não	R\$ 1.472.000,00
3.3.90.39	Outros Serviços de Terceiros Pessoa Jurídica	Outros Serviços de Terceiros Pessoa Jurídica (gerido pela Fundação de Apoio)	não	R\$ 280.000,00
3.3.90.39	Outros Serviços de Terceiros Pessoa Jurídica	Ressarcimento Fundação de Apoio	não	R\$ 140.160,00
3.3.90.37	Locação de mão de obra	Custo Indireto - UnB	sim	R\$ 210.240,00
Total				R\$ 2.102.400,00

Auxílio Financeiro a Pesquisador				
Nome	Função	Meses	Bolsa Mensal	Total
Carla Sabrina Xavier Antloga	Pesquisador Sênior B	20	R\$ 6.800,00	R\$ 136.000,00
Poliana Cândida Oliveira Martins	Pesquisador Sênior B	20	R\$ 6.800,00	R\$ 136.000,00
Maurício Soares Bugarin	Pesquisador Sênior B	20	R\$ 6.800,00	R\$ 136.000,00
Daniel Cajueiro	Pesquisador Sênior B	20	R\$ 6.800,00	R\$ 136.000,00
Inez Lopes Matos Carneiro de Farias	Pesquisador Sênior B	20	R\$ 7.200,00	R\$ 144.000,00
Fábio Iglesias	Pesquisador Sênior B	20	R\$ 6.800,00	R\$ 136.000,00
Tiago Mota dos Santos	Pesquisador PDI B	20	R\$ 6.400,00	R\$ 128.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI C	20	R\$ 3.600,00	R\$ 72.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI D	10	R\$ 3.500,00	R\$ 35.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI D	10	R\$ 3.500,00	R\$ 35.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI D	10	R\$ 3.500,00	R\$ 35.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI D	12	R\$ 3.500,00	R\$ 42.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI D	12	R\$ 2.500,00	R\$ 30.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI D	10	R\$ 2.500,00	R\$ 25.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI D	10	R\$ 2.500,00	R\$ 25.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI D	10	R\$ 3.500,00	R\$ 35.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI C	20	R\$ 3.600,00	R\$ 72.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI D	12	R\$ 1.500,00	R\$ 18.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI D	10	R\$ 1.500,00	R\$ 15.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI D	10	R\$ 1.500,00	R\$ 15.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI D	10	R\$ 1.500,00	R\$ 15.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI D	6	R\$ 3.500,00	R\$ 21.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI D	10	R\$ 1.500,00	R\$ 15.000,00
a selecionar	Pesquisador PDI D	10	R\$ 1.500,00	R\$ 15.000,00
Total				R\$ 1.472.000,00
Outros Serviços de Terceiros Pessoa Jurídica				
Aquisição de Bases de Dados	Outros Serviços de Terceiros Pessoa Jurídica	1	1	R\$ 280.000,00
Fundação de Apoio	Ressarcimento Fundação de Apoio	1	8%	R\$ 140.160,00
Total				R\$ 420.160,00
Locação de Mão de Obra				
UnB	Custo Indireto	1	12%	R\$ 210.240,00
Total				R\$ 210.240,00
Valor do TED				
Total				R\$ 2.102.400,00

12. PROPOSIÇÃO

Brasília, na data de assinatura

ROZANA REIGOTA NAVES

Reitora da Universidade de Brasília - UNB

13. APROVAÇÃO

Brasília, na data de assinatura

TIAGO CHAGAS FAIERSTEIN

Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC



Documento assinado eletronicamente por **Rozana Reigota Naves, Usuário Externo**, em 26/12/2025, às 18:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Chagas Faierstein, Diretor-Presidente**, em 29/12/2025, às 09:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **12528147** e o código CRC **AC14AC15**.

Referência: Processo nº 00058.086222/2025-11

SEI nº 12528147