

Resumo

Com o propósito de satisfazer os objectivos previstos no Tratado de Roma de 1957, segundo o qual as pessoas, bens e capital deveriam beneficiar de mobilidade total dentro do espaço comunitário, a União Europeia decidiu nos anos oitenta implementar regras comuns a todos os serviços aéreos de passageiros dentro de União Europeia.

Este processo, usualmente denominado por Liberalização, decorreu em três fases entre os finais dos anos oitenta e os finais dos anos noventa. Em cada fase, foi adoptado um conjunto - denominado por Pacote - de medidas legislativas, implementando, de modo gradual, um quadro normativo comum a todos os serviços aéreos realizados dentro da União Europeia e por operadores Europeus. Profundas alterações ocorreram durante este período.

Nesta Tese são desenvolvidas algumas reflexões de índole económica, à luz de um modelo teórico - Structure Conduct Performance model, com o objectivo de inferir sobre a performance do processo de Liberalização Europeu. Cada uma das três fases é estudada com o duplo propósito de, em primeiro, analisar se as medidas legislativas adoptadas foram devidamente elaboradas de modo a que fossem estabelecidas as condições necessárias para o cumprimento dos objectivos iniciais, e em segundo, analisar como o mercado reagiu às diversas medidas legislativas.

Das análises efectuadas verificou-se que dos objectivos inicialmente propostos alguns não foram atingidos, notando-se ainda o aparecimento no mercado de comportamentos não esperados. Verificou-se ainda que outros factores condicionaram de sobremaneira a reacção do mercado, provavelmente superior à própria Liberalização; destes, convém destacar o ambiente macro-económico adverso e a crescente competição de mercados não Europeus. Sendo assim, a performance do processo de Liberalização foi apenas parcial.

Abstract

Aiming to put into practice the directives of the Rome Treaty concerning the free mobility of people, goods and capital within Europe, the European Union has decided to implement, throughout Europe, a common regulatory framework for air transportation.

The Liberalisation process, as it is commonly known, was carried out in three phases, from late 1980s until late 1990s. From a fragmented and highly regulated environment, the European air transportation market has moved, thanks to these legislative measures, towards a single common market in which all European air carriers are subject to the

same rules, rights and obligations. Understandably, important changes have been occurring since the beginning of the Liberalisation process.

This Thesis intends to share with the academic community an economic discussion about the Performance of the European Liberalisation process, in light of a theoretical model - the Structure Conduct Performance Paradigm. Each phase of the Liberalisation process will be explored, aiming to, on the one hand, discuss whether the legal actions that were taken can lead the market to accomplish the initial purposes inherent to the Liberalisation process, and, on the other hand, understand how the market has successively reacted to the new legal framework and whether it has confirmed what had been previously predicted.

This analysis reveals that some of the initial goals have not been fully accomplished, and, moreover, some other non-desired results have not been properly predicted and, therefore, have not been prevented. Furthermore, this process coincided with a rather adverse macro-economic environment, which, together with a growing non-European competition, has diminished the strength and influence of the whole of the Liberalisation process. Therefore, the consolidation of the Liberalisation process was incomplete.