

Capital estrangeiro na aviação nacional

A injeção de fôlego estrangeiro na capacidade financeira das empresas aéreas brasileiras é bastante necessária, no entanto, diante da falta de consenso, governo estuda estabelecimento de MP para autorizar o aporte e fortalecer as companhias brasileiras

Com o dólar alto e a crise nacional, as companhias aéreas têm sentido a sua capacidade financeira bastante refreada, uma vez que a maior parte de suas atividades e insumos são atrelados à moeda estrangeira. Diante da situação difícil do mercado, a Secretaria da Aviação Civil (SAC) voltou a discutir com os Ministérios da Fazenda e do Planejamento a possibilidade de abertura irrestrita ao capital estrangeiro, de acordo com artigo publicado no Estadão Conteúdo, com base em entrevista com uma autoridade do segmento.

A iniciativa não é inédita e tampouco recente: nos últimos anos, já houve algumas tentativas por parte do governo Brasileiro de estabelecer Medidas Provisórias para criar a autorização que permitisse a entrada de investimentos externos na aviação nacional. Uma delas foi a medida 527 de março de 2011, na qual o Ministério da Defesa transferia as competências do setor para a Secretaria da Aviação Civil, conferindo-lhe a autonomia para movimentar as dotações de transferências dos órgãos.

Apesar da ação estabelecer de fato a SAC como órgão regulador do setor aéreo desde 2011, as discussões acerca da porcentagem de participação estrangeira nas companhias não têm chegado a conclusão alguma na Comissão de Reforma do Código Brasileiro da Aeronáutica (CBA).

Em setembro de 2015, dois projetos de lei do Senado sobre o assunto (PLS 2 e 330) foram retirados da pauta de votações da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ). Na época, o senador Jader Barbalho, autor dos projetos, justificava a iniciativa: “O que ocorre hoje é o monopólio de duas empresas que se apresentam como nacionais, uma delas já entregue a uma empresa do Chile, e o passageiro é quem sofre com isso”.

Atualmente, a legislação brasileira limita a participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas em apenas 20%, uma estratégia estabelecida na época da ditadura brasileira e que ainda tem cunho protecionista e nacionalista. O Código Brasileiro do Ar foi criado em 1966 pelo Decreto Lei No. 32, e substituído em 1986 pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei No. 7.565/86, determinando como função da União a competência pela exploração dos serviços de navegação aérea, com autorizações para concessão por terceiros. Do ponto de vista do governo, as empresas de transporte internacional funcionam como instrumento de inserção do mercado nacional e da bandeira brasileira em diversos continentes. Durante o regime militar, com maior intervenção no mercado, acompanhada de burocracia e falta de transparência, o Estado buscou estimular a concentração de empresas, exercer o controle de entrada e de definição de linhas, enquanto estabelecia um regime de tarifas pouco competitivo, visando à proteção da indústria e abolindo a concorrência,

o que gerou ineficiência entre as empresas que operantes.

Nenhuma decisão ainda pode ser considerada final, uma vez que ainda não se chegou a consenso algum a respeito da porcentagem a ser estipulada e tampouco uma regra internacional. Basicamente, os parâmetros internacionais da aviação civil foram estabelecidos na Convenção de Chicago, em 1944. Cada país possui uma política diferente, com base em acordos bilaterais e regulada pelas devidas competências nacionais. Hoje em dia, os Estados Unidos operam com uma limitação de 25% de participação estrangeira sobre companhias aéreas, enquanto a Europa, mantém o teto em 49%.

Na fila da regulamentação sobre fusões e alianças, a Delta Air Lines já vem manifestando interesse em comprar a Gol há alguns meses. Em julho de 2015, o Cade (Conselho de Defesa Econômica) aprovou uma operação na qual a companhia norte-americana aumentaria a sua participação sobre a brasileira Gol Linhas Aéreas, com a avaliação de que a participação de mercado das duas empresas em rotas internacionais não geraria preocupações de concorrência. Ainda em 2015, a companhia Azul também recebeu aporte da chinesa HNA Group, que se tornou acionista de 23,7% da empresa, logo após a United Airlines reservar também para si uma parcela de 5% da companhia brasileira. David Neeleman, presidente da Azul, que vencera a opção de compra da portuguesa TAP, que as fusões viriam para ajudar a companhia a ganhar capilaridade.