

EMENDA Nº 467

Com base no art. 7º do Regulamento Interno da Comissão, dê-se a seguinte redação ao art. 249 do anteprojeto:

**~~Art. 249. A autorização somente será dada a empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.~~**

**Art. 249 No caso de transporte aéreo regular que efetue ou pretenda efetuar voos internacionais, a autorização somente será dada:**

**I À pessoa jurídica brasileira com sede no Brasil;**

**II Direção confiada exclusivamente a brasileiros;**

**III Pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital com direito a voto, pertencente a brasileiros, prevalecendo essa limitação nos eventuais aumentos do capital social;**

Justificativa:

A preocupação dos Aeronautas com a regulação sobre a participação do capital estrangeiro, assim como o controle diretivo das empresas brasileiras que prospectem capital estrangeiro, baseia-se não só na experiência de países que utilizam essa prática, como na vulnerabilidade que os acordos bilaterais e aberturas das Liberdades do Ar podem agregar à esse cenário. Além da falta de compromisso das empresas dominadas pelo capital estrangeiro, demonstrado em outros países, temos um agravante adicionado pela tendência mundial de Liberalização dos Mercados de Aviação ("Abertura dos Céus"). É importante entender que a abertura do capital para estrangeiros, não é, por si só, a "Abertura dos Céus", mas é um dos principais fatores desse processo. Os fatores presentes no cenário atual e que podem gerar reflexos isolados ou combinados são: 5ª e 6ª Liberdades do Ar; Acordos bilaterais; Fusão de grandes marcas; Intercâmbio de aeronaves; Liberdade de licenças; Liberdade de matrículas e Participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas. Numa primeira análise, podemos chegar a conclusão de que muitos outros segmentos de negócios já usufruem dessa permissão no Brasil, ser explorado pela participação irrestrita do capital estrangeiro. Porém, esses produtos são produzidos, e salvo exportação, vendidos e consumidos no país. Enquanto que na aviação civil, o produto final pode ser adquirido e explorado em qualquer lugar, passando pelo Brasil sem que qualquer relação comercial seja estabelecida. Numa visão simplista e precipitada, existem defensores da extensão irrestrita desse percentual para 100%, sem considerar qualquer estudo de impacto ou análise de risco para o sistema, sociedade e trabalhadores. A questão não está em defender as empresas aéreas "brasileiras", mas sim defender um mercado estratégico de um país com vastas dimensões territoriais, com o título de 3º mercado de aviação mundial que pode alavancar a economia interna, a exemplo de muitos outros países. Países com geolocalização privilegiada tendem a restringir a participação de capital estrangeiro no transporte aéreo como uma forma de preservação estratégica de um modal logístico considerado viés do desenvolvimento e de sua soberania. No sentido contrário, temos o exemplo do Chile, com sua área territorial minúscula apostou numa política de aviação exploratória transformando a LAN Chile na maior empresa aérea da América Latina, a empresa cresceu explorando a fraqueza das políticas de aviação de países como o Brasil.

Adriano Castanho (Aeronautas)