



SF/15586.86923-01

VOTO EM SEPARADO

Perante a COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 2, de 2015, do Senador Flexa Ribeiro, que *altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para revogar a restrição de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo.*

I – RELATÓRIO

Trata-se de Voto em Separado ao PLS nº 2, de 2015, de autoria do Senador Flexa Ribeiro, que “altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para revogar a restrição de participação do capital estrangeiro nas empresas concessionárias de serviço de transporte aéreo”.

Na prática, como a própria ementa já anuncia, trata-se de abrir, completamente, e sem contrapartidas, o mercado doméstico de aviação nacional à exploração internacional.

O Projeto foi distribuído com exclusividade a essa Comissão, a quem compete a decisão terminativa. Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Temos vários motivos que nos impelem a votar contra a aprovação do presente projeto. Alerte-se, também, para o fato de que o projeto analisado é terminativo nesta Comissão, ou seja, caso seja aqui aprovado, seguiria diretamente para a Câmara dos Deputados. Assim, embora seja particularmente nocivo para os interesses nacionais, como sua tramitação, no Senado, pode terminar neste ponto, é fundamental apresentar já o Voto em Separado aqui apresentado.



SF/15586.86923-01

Em primeiro lugar, verifica-se que os países desenvolvidos, a exemplo dos Estados Unidos da América, adotam política ativa de restringir o mercado interno às empresas do próprio País. Ou seja, trata-se de mais um caso em que aplicam a política do “faça o que eu digo, mas não façam o que eu faço”. Querem que os demais países sigam o receituário neoliberal, mas não querem que os países em desenvolvimento os sigam quando protegem seu mercado.

Nesse aspecto, veja-se o quadro abaixo, que sintetiza como alguns países tratam o capital estrangeiro na aviação.

Tabela 1: Limites de capital estrangeiro com direito a voto em empresas aéreas em alguns países.

País	Limite máximo de capital estrangeiro
Austrália	49% para empresas que solicitem ligações internacionais 100% para empresas domésticas (inclusive ligações com a Nova Zelândia)
Brasil	20% do capital votante
Canadá	25% do capital votante
Chile	Principal local do negócio no Chile ou no(s) outro(s) Estado(s) do acordo
China	35%
Coréia do Sul	50%
Estados Unidos	25% do capital votante
Japão	33%
Malásia	45%
México	25%
Nova Zelândia	49% para empresas que solicitem ligações internacionais 100% para empresas domésticas (inclusive ligações com a Austrália)
Panamá	49%
Países da União Européia	100% para empresas com ligação intra União Européia 49% para empresas que solicitem ligações internacionais fora da EU.
Uruguai	49%
Tailândia	30%

Fonte: Gazeta Mercantil (2001)

Segundo relato do Sindicato Nacional dos Aeronautas, mesmo a União Européia, que tem política liberal de participação do capital



estrangeiro na aviação, está revendo a abertura irrestrita que foi feita em função das inúmeras consequências danosas advindas.

Em segundo lugar, a aprovação do projeto aqui analisado viola o princípio da reciprocidade entre os países, ou seja, vamos abrir nosso mercado à exploração do grande capital internacional, sem recebermos nada em troca desses países.

Além disso, há que se alertar para os riscos de que as empresas internacionais venham a fazer a prática de *dumping* contra as empresas nacionais, isto é, que pratiquem preços insustentavelmente baixos por período suficiente para retirar do mercado as concorrentes nacionais, podendo depois colocar os preços que bem entenderem para as passagens aéreas.

Deve-se ter em mente, também, que as empresas estrangeiras não têm nenhum compromisso com o Brasil, nem com os brasileiros, e visam apenas à maximização de seus lucros, sem se importar com a prestação de um serviço de qualidade, ou que atenda adequadamente a populações de estados mais pobres e afastados dos grandes centros brasileiros, como é o caso do Amapá. Assim, nosso temor é que a malha dessas empresas reflita apenas a ganância da maximização do lucro, explorando apenas as rotas mais rentáveis, sem se importar com o caráter de serviço público que a aviação civil representa.

Não se afasta também a possibilidade de que, em busca de lucro mais fácil, grandes empresas internacionais fundem subsidiárias nacionais apenas para ter onde utilizar suas aeronaves mais velhas e que não tenham mais condições de operar em seus próprios países de origem.

Há que se considerar que a aviação civil é reserva estratégica mobilizável em caso de guerra, ou seja, a Aeronáutica pode requisitar as aeronaves da aviação civil nessas situações. Evidentemente, como se tratam de bens de mobilidade intrinsecamente elevada, não é difícil imaginar que as empresas estrangeiras serão obrigadas por seus países de origem a afastar essas aeronaves do território nacional ao menor sinal da possibilidade de que venham a ser requisitadas.

SF/15586.86923-01



SF/15586.86923-01

Alguns exemplos recentes de abertura do capital estrangeiro na América Latina revelaram-se danosos para os respectivos mercados e prejudicaram a população de forma direta, seja na oferta de voos, seja na política de preços, seja no mercado de trabalho.

Como exemplo claro dessa situação temos a privatização da Aerolineas Argentinas, que teve 85% do capital adquirido pela Ibéria e após quase extinção da empresa, diminuição das rotas e sucateamento das aeronaves, foi reestatizada para que o país não ficasse sem aviação alguma. Como consequência, houve a diminuição de milhares de postos de trabalho e um custo de milhões aos cofres públicos.

Também o caso da Bolívia, que abriu o capital e os céus para os estrangeiros. Hoje é refém dos interesses das empresas estrangeiras. Os aviões são sucateados e o mercado é monopolizado, causado pela concorrência predatória entre as estrangeiras e as domésticas, que acabam sendo compradas pelas mais fortes.

III – VOTO

Por tais motivos, e em defesa dos interesses nacionais, somos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei do Senado nº 2, de 2015.

Sala da Comissão,

Senador RANDOLFE RODRIGUES