

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 2018

REQUERIMENTO Nº , DE 2019

(Do Sr. Alencar Santana e outro)

Requer a realização de Audiência Pública para discutir a Medida Provisória nº 863/18, de 13 de novembro de 2018, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos regimentais, que seja realizada Audiência Pública para discutir a Medida Provisória nº 863, de 2018.

Para a audiência, solicito que sejam convidadas as seguintes pessoas:

- Gen. Fernando Azevedo e Silva– Exmo Ministro de Estado da Defesa;
- Sr. José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz - Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC);
- Sr. Francisco Luiz Xavier de Lemos – Presidente do Sindicato Nacional dos Aeroportuários – SINA,
- Sr. Eduardo Sanovicz, presidente da Associação Brasileira das Empresas de Transportes Aéreos (ABEAR);
- Sra. Martha Sellier, presidente da Infraero.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória (MP) nº 863/18, editada em 13 de dezembro de 2018, altera a Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) para permitir



que a participação de capital estrangeiro com direito a voto em empresas concessionárias ou autorizadas de serviços aéreos públicos passe do limite atual de 20% para até 100%. Portanto, permite que empresas 100% controladas por estrangeiros possam atuar no mercado de aviação civil nacional.

Vale lembrar que no Governo Dilma foi enviada a MP nº 714/16 que, entre outros aspectos, ampliava a participação do capital estrangeiro no setor para 49%. Esse dispositivo foi excluído em função de emenda que permitia a participação de até 100% de capital estrangeiro no mercado nacional, aprovada na Câmara já no Governo Temer e rejeitada no Senado.

As vantagens para a abertura ao capital estrangeiro, na teoria, são muitas. Podemos citar a as possibilidades de ampliação dos investimentos, de entrada de novos players e de ganhos de gestão - com potenciais repercussões na melhoria da qualidade dos serviços, ampliação da oferta e queda de preços para o consumidor.

Trata-se de um setor que, na maioria dos países, é oligopolizado, principalmente por exigir significativo aporte de capital e ter boa parte dos seus custos em dólar (combustível, leasing das aeronaves, entre outros). No caso brasileiro, apenas quatro empresas detêm mais de 90% do mercado.

Na prática pode haver, em um primeiro momento, uma ampliação da concorrência, melhoria dos serviços e queda das tarifas com a entrada de novas empresas. Contudo, a experiência histórica brasileira mostra uma tendência à longo prazo de concentração no setor e perdas de postos de trabalho por intermédio de aquisições e fusões (vide o caso da compra da Webejet pela Gol que levou posteriormente à sua extinção e perda de 850 empregos) além de perda de interesse por rotas menos rentáveis de cunho regionais que estão disponíveis para novas concessões.

Aliás, as rotas e os horários mais rentáveis estão sob o controle das quatro grandes empresas (Gol, Latam, Avianca e Azul). Não parece coincidência que essa MP tenha sido editada imediatamente depois da decretação de concordata da Avianca e não apresenta, na exposição de motivos que a acompanha, justificativa para sua urgência o que mostra o açodamento de sua edição.



Houve nos últimos anos uma internacionalização do setor por intermédio de arranjos societários e outras brechas na legislação que ampliaram a participação do capital estrangeiro nas empresas nacionais – são os casos da TAM, hoje LATAM de origem Chilena e da Azul cujo proprietário é um estrangeiro com nacionalidade brasileira.

No entanto, esta “internacionalização do capital” não gerou repercussões significativas para o consumidor – principalmente em termos do preço final dos serviços.

A nossa regulação do setor precisa ser aprimorada - tanto do ponto de vista da concentração como da melhoria da qualidade dos serviços - para que haja ganhos efetivos para o país e para o consumidor.

De fato o setor de aviação no Brasil é muito cerrado. Estas barreiras remontam ao Código Aéreo de 1966 e estão associadas a questões de segurança e soberania nacional.


A ampliação da participação de capital estrangeiro no Brasil nos parece ser positiva. O limite atual de 20% é muito baixo. O setor necessita de mais investimentos e ampliação da oferta, sobretudo no âmbito da aviação regional.

Qual o limite de abertura razoável, no entanto, é uma pergunta de difícil resposta e que deve contar com uma ampla reflexão de toda a sociedade.

Por essas razões, entende-se necessária a realização dessa Audiência Pública.

Sala da Comissão, em de março de 2019.

Alencar Santana
PT/SP


Carlos Zarattini
PT/SP

