

Fusão de empresas e concorrência no setor aéreo brasileiro

O setor aéreo brasileiro, há décadas, apresenta turbulências e graves problemas de continuidade na prestação de serviços, o que impacta diretamente a economia e encarece o transporte aéreo por diversos fatores não abrangidos pela reforma tributária. Desapareceram muitas empresas devido à insolvência, e a legislação que regula a recuperação judicial tem se mostrado insuficiente, considerando o constante risco de apreensão de aeronaves no exterior. Os arrendantes, pouco sensibilizados pelos atrasos nos pagamentos, recorrem frequentemente a cortes internacionais. Essas questões levaram empresas como a TAM e a Gol a recorrerem à corte norte-americana para viabilizar processos de reestruturação societária.

Com mais de 8 milhões de quilômetros de extensão territorial e milhares de aeroportos de pequeno porte, o Brasil enfrenta desafios adicionais. O alto custo do querosene de aviação, somado ao número de litígios e ao porte das aeronaves, torna o transporte aéreo ainda mais oneroso, especialmente considerando que a população, em grande parte, não possui renda suficiente para adquirir bilhetes aéreos, cujos preços frequentemente superam os de passagens internacionais.

A concorrência de empresas internacionais no solo brasileiro é inexistente devido à dificuldade operacional e ao elevado custo. O ideal seria zerar a alíquota do querosene de aviação e reduzir os demais impostos da cadeia, já que os deslocamentos são necessários e fundamentais para os negócios e para manter acesa a chama do turismo, seja local ou internacional, aportando moeda forte e gerando melhores recursos para as cidades visitadas.

A dificuldade é tamanha que muitas empresas responsáveis pela administração dos aeroportos também enfrentaram prejuízos durante a pandemia. O ideal seria uma revisão completa e ampla do modelo atual, que frequentemente elimina boas empresas e encerra suas atividades operacionais.

Recentemente, cogitou-se uma parceria entre Gol e Azul, o que, embora possa trazer benefícios operacionais, pode também gerar preocupações, pois representaria um duopólio que limitaria as opções do consumidor. Essa possível fusão deverá ser analisada pelo Cade, considerando os impactos no mercado.

Atraso

É incontestável que as empresas estrangeiras não se interessam pelo modelo do setor aéreo brasileiro. As aeronaves Boeing, Airbus e algumas fabricadas pela Embraer são amplamente utilizadas em voos de curta distância. Enquanto isso, países europeus, visando proteger o meio ambiente, estão restringindo voos inferiores a mil quilômetros e priorizando meios alternativos, como trens, barcos e sistemas multimodais.





Infelizmente, no Brasil, não contamos com ferrovias para o transporte de passageiros. O uso de rios e mares é ínfimo, e o modal terrestre rodoviário predomina. No setor da aviação, ainda há muito a ser feito. A eventual fusão entre Gol e Azul poderá reduzir os custos para ambas as empresas, mas causar desconforto ao consumidor, que ficaria com menos opções.

Carlos Henrique Abrão, desembargador

Além disso, o número elevado de demandas judiciais, principalmente por danos morais, penaliza as empresas, agravando o endividamento com impostos e tributos, o que compromete a atividade empresarial.

A fusão pode ser vista como um fator adverso pelo Cade, mas, sem novos investimentos ou mudanças de regras, pouco poderá ser feito. Contudo, com o transporte de 50 milhões de brasileiros ao longo do ano de 2024, já passou da hora de as autoridades do setor, juntamente com a Anac, criarem mecanismos mais confiáveis e seguros, além de abrirem o mercado para empresas estrangeiras. Essa é a única forma de superarmos o atraso secular que impede avanços fundamentais em todos os setores e na economia globalizada.

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2025-jan-17/fusao-aerea-e-concorrencia/>