

24 jan 25

## Azul e Gol: ‘Soa a chantagem alegar que, sem fusão, única hipótese é falir’, diz José Roberto Afonso

Economista crítica salvamento com a criação de grande companhia nacional de aviação e diz que governo não deve escolher empresas, nem empresários: ‘governo se mete no que não tem de se meter e não faz a sua parte’



Por Mariana Carneiro

*Entrevista com José Roberto Afonso - Economista, doutor pela Unicamp, professor do IDP e da Universidade de Lisboa*

BRASÍLIA – A mais recente crise das aéreas brasileiras resultou no anúncio de que Azul e Gol desejam se unir, o que poderia levar a uma concentração de cerca de 60% do mercado brasileiro de aviação. O economista José Roberto Afonso é contra a fusão e afirma que a solução deve ser de mercado, assim como ocorreu com a Latam, pouco após estourar a pandemia da covid. Nos Estados Unidos e na Europa, o caminho também passou distante de fusões que poderiam provocar uma concentração de mercado.

“Soa a chantagem empresarial alegar que, se não for aprovada a fusão, a única hipótese para uma aérea será falir. A Latam é prova de que se pode sair da crise financeira sem fusão; a JetBlue e a Air Europa também não faliram. E, mesmo se falir, da Varig até a WebJet, o mercado não se concentrou em demasia; cresceu e se voa hoje como nunca antes na história brasileira”, disse Afonso em entrevista ao Estadão.

O economista, que trabalhou para o BNDES, participou de operações que envolveram o banco, a Embraer e a Varig, então líder de mercado – e, por isso, considerada à época muito grande para falir. Anos depois, a empresa foi à pique, ainda que tivesse domínio do mercado doméstico e internacional de aviação brasileiro.

“Não é ter uma grande aérea que assegura que ela não vá quebrar. Aliás, a Oi, que chegou a ser a maior telefônica brasileira, também quebrou e teve uma solução de mercado. A queda da Varig fez com que a TAM, que era uma empresa de Marília (*interior de SP*), virasse uma empresa nacional. Vieram a Gol e a Webjet. A solução é ter mais empresas concorrendo, participando e investindo nesse mercado, não um duopólio”, afirma.

Afonso foi um dos que elaboraram a Lei de Responsabilidade Fiscal, em 2001, e hoje é professor do IDP e da Universidade de Lisboa. Passou a estudar o setor aéreo ao constatar que só engenheiros ou advogados tratavam da aviação, embora a atividade seja altamente dependente de financiamento para sobreviver. Nesta entrevista, ele fala de crises de companhias no exterior e da necessidade de o governo brasileiro desenvolver uma política de aviação para integrar o País, deixando de lado tentativas de repetir erros do passado – tentando salvar empresas ou empresários.

“É um paradoxo. O governo se mete no que não tem de se meter, nas relações entre privados, e não faz a sua parte de criar uma política pública de integração nacional”, afirma. “O que o setor aéreo mais precisa é de mais investidores, mais aviões. A fusão não resolve nada disso, pelo contrário. Sinaliza para estrangeiros que não vale a pena entrar porque só tem duas empresas, e uma delas é tão grande que você não consegue ter acesso a slots (*vagas nos aeroportos*) e as melhores linhas já estão ocupadas. A formação do duopólio é um grande desestímulo a novos investimentos.”

A seguir, os principais trechos da entrevista.

### **Qual a sua avaliação inicial sobre a intenção de Azul e Gol se fundirem?**

É uma “con-fusão” que está sendo armada por conta do desespero dos donos de duas companhias aéreas que podem vir a perder o controle dessas empresas e estão transformando um problema particular numa questão nacional. Isso tem de ser resolvido pelo mercado. Vai ser um desperdício de tempo, vai exigir um esforço de autoridades públicas, quando o certo é o mercado resolver, como foi o caso da Latam. Ela entrou em recuperação judicial, se acertou com o mercado – os credores viraram acionistas e a Latam virou uma empresa com gestão profissional, cujos donos são investidores do mundo inteiro concentrados em dois fundos nos EUA. Entendo que Gol e Azul precisam trilhar o mesmo caminho e, na verdade, elas já vêm fazendo isso.

### **Como assim?**

Um dia antes do anúncio da fusão, a Gol divulgou um plano de financiamento pelos próximos cinco anos. Ela está em recuperação judicial e, nesta recuperação, está se acertando com os credores. No caso da Azul, não é uma recuperação judicial, mas uma reestruturação financeira, sem envolver uma ação judicial. E a empresa anunciou inclusive que os arrendadores dos seus aviões teriam aceitado entrar no capital. Temo que esse anúncio venha a interromper uma solução de mercado que vinha razoavelmente encaminhada.

### **Se as duas empresas se unirem, elas poderão se tornar uma companhia saudável?**

A resposta é não. As duas empresas têm um passivo a descoberto monumental – uma de R\$ 28 bilhões e outra, de R\$ 30 bilhões. São dois rombos equivalentes ao da Americanas. Se uma devesse para a outra, a fusão seria a solução. Mas as duas devem para credores que são basicamente estrangeiros. Então, você tem duas empresas controladas por estrangeiros, que devem para estrangeiros, mas operam no Brasil. O problema não é do Brasil, nem dos brasileiros – é dos credores estrangeiros e dos donos estrangeiros. O anúncio foi feito pelo presidente americano da Azul num acordo com o grupo Abra, que é colombiano. Isso é simbólico; repito: esse não é problema do Brasil.

### **Mas e a dívida com o governo?**

O grande credor brasileiro, e só viemos a descobrir depois, era a Aeronáutica, porque elas provavelmente não estavam recolhendo taxas e tarifas. Mas isso já foi resolvido com a maior transação tributária da história, em que se perdoou parte da dívida e alongou. Mesmo o crédito da Azul com o BNDES, que financiou a compra de aviões da Embraer, se por acaso a empresa não pagar, o banco não perde nada, porque esse avião facilmente será comprado por outras companhias aéreas, uma vez que faltam aviões no mundo. No campo do petróleo, da telefonia, em todos eles o governo agiu corretamente para evitar concentração, ter mais concorrentes e mais investidores. O que o setor aéreo mais precisa é de mais investidores, mais aviões. A fusão não resolve nada disso, pelo contrário. Sinaliza para estrangeiros que não vale a pena entrar porque só tem duas empresas, e uma delas é tão grande que você não consegue ter acesso a slots (*vagas nos aeroportos*) e as melhores linhas já estão ocupadas. A formação do duopólio é um grande desestímulo a novos investimentos.

**Como avalia a negociação da dívida feita pelo governo com as empresas?**

Não conheço os termos, mas confio que foi aprovado com todo o controle pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional. Creio que é a maneira que o credor União vai conseguir recuperar parte do que as empresas não conseguiram pagar nas condições originais. O que tem, sim, de peculiar é que há três companhias aéreas e só duas fizeram a transação tributária. Então, é possível pressupor que a terceira foi adimplente. E, neste ponto, é um sinal muito ruim para o concorrente e para as empresas de outros setores, que verão vantagem em atrasar pagamentos ao governo. Ao mesmo tempo, é uma lição ao governo para que o resto das dívidas sejam resolvidas com o mercado – sem governo, nem órgão regulador.

**Embora o capital dessas empresas não seja brasileiro, elas são as únicas que operam no Brasil, e o argumento em defesa da fusão é que é preciso criar uma grande empresa nacional de aviação. Qual sua opinião sobre isso?**

Havia uma empresa chamada Varig (*risos*), que tinha uma participação no mercado doméstico tão grande quanto terá a “Vermelhão” – estou chamando assim porque uma empresa no vermelho se unindo a outra empresa no vermelho só pode dar vermelhão. A Varig também chegou a ter praticamente o monopólio do mercado internacional. E o que aconteceu? Quebrou. Não é ter uma grande aérea que assegura que ela não vá quebrar. Aliás, a Oi, que chegou a ser a maior telefônica brasileira, também quebrou e teve uma solução de mercado. A queda da Varig fez com que a TAM, que era uma empresa de Marília, virasse uma empresa nacional. Vieram a Gol e a Webjet. A solução é ter mais empresas concorrendo, participando e investindo nesse mercado, não um duopólio.

**Há alguma forma de o Cade mitigar esse risco?**

Mesmo que o Cade obrigue as empresas a ceder rotas... veja, Gol e Azul vão controlar 90% do movimento do aeroporto de Recife. Não pode, mais de 60% não pode. Qual será a solução? Passar voos para outra companhia aérea? Mas para outra companhia assumir esses voos é preciso que ela tenha aviões disponíveis, e não há aviões disponíveis. As empresas vão passar os aviões também? Não vão. O que vai acontecer? O preço cobrado vai subir. Vivemos no capitalismo e estamos falando de preço, não de tarifa. Na época da Varig, era tarifa – ou seja, fixada pelo governo. Mas quando falamos de preço, se aumentar a concentração e se houver um duopólio, haverá aumento generalizado de preços.

**Elas conseguem cortar custos se for aprovada a fusão?**

O maior custo das companhias aéreas é alugar avião. Para reduzir isso, ou se negocia com o credor ou devolve aviões. Tem também o custo do combustível, mas o preço do querosene de aviação não é determinado pelas companhias aéreas, mas pelo mercado de petróleo. Pode-se até reclamar, e com razão, que a Petrobras pratica preços mais altos no Brasil, mas não é algo sob o controle delas. O terceiro item importante são os salários. Você pode até precisar do mesmo número de pilotos, mas não da mesma estrutura administrativa. Mas tem um ponto sobre os pilotos. Será que os pilotos da Azul ganham o mesmo que os da Gol? Não ganham. Então, se juntarem as duas companhias, os que ganham menos vão querer ganhar mais. Ou seja, não vejo sinal de redução de despesas. Portanto, o ajuste será feito ou aumentando o preço ou cortando rotas – e as duas coisas são ruins. Em resumo, vermelho com vermelho não dá azul.

**O sr. mencionou a crise da Varig, da Latam e agora falamos da Gol e da Azul. Por que essas crises são recorrentes?**

Temos oportunidades imensas porque a proporção de brasileiros que viajam é baixa, dá para crescer. Além disso, haverá cada vez mais cobranças por uma aviação sustentável, e o Brasil pode ser o maior produtor mundial de querosene verde. O futuro é brilhante. Mas não podemos repetir os erros do passado, como repetir o caso da Varig; não é essa a solução. Precisamos combinar soluções de mercado, sem governo. O governo não tem de ter preferência sobre esse ou aquele dono. O que o governo precisa é que haja mais investidores e mais aviões para que, assim, os preços caiam e mais pessoas possam viajar. Para tanto, o importante é ter políticas públicas de aviação, como os EUA e Europa têm, e o Brasil não tem.

**Pode dar um exemplo?**

Num país de dimensões continentais como o Brasil, a aviação é fundamental para integração regional e social. Não temos uma política para isso. É um paradoxo. O governo se mete no que não tem de se meter, nas relações entre privados, e não faz a sua parte de criar uma política pública de integração nacional. Precisamos ter uma aviação mais barata? Sim, mas sobretudo para os indígenas ou para quem mora nos extremos do País. Integração não é levar todo mundo para Brasília, mas cuidar de quem está distante, quem tem de viajar por emergência. Nós não temos essas políticas, os outros países têm. Em Portugal, por exemplo, os portugueses que moram na Ilha da Madeira e nos Açores não pagam o mesmo que um turista. Além disso, nós temos só três companhias aéreas, que nasceram teoricamente *low cost*, mas como o Brasil é *high cost*, nenhuma delas funciona como *low cost*. A irmã da Azul nos EUA, a JetBlue, é básica. No Brasil, a Azul tem a tarifa média mais cara entre as três. Provavelmente porque ela opera na aviação regional, que custa mais caro do que o chamado filé mignon, que é a Ponte Aérea Rio-São Paulo.

**O governo poderia subsidiar passagens para quem mora longe dos grandes centros?**

As companhias aéreas já fazem isso, mas por conta própria, sem o governo. O governo é que deveria ordenar isso com elas. Antes de oferecer passagem a R\$ 200 para turistas viajarem pelo País, é preciso resolver o problema de quem vive de Bolsa Família e precisa viajar para um tratamento médico. É uma minoria e o governo poderia, nesses casos, subsidiar, como faz o governo dos EUA e os ricos e liberais da Europa.

**Então, o programa Voa Brasil, que oferece passagens de R\$ 200, não tem efeito prático?**

Aparentemente ele está só atendendo a um nicho, que são os aposentados que podem viajar. Nada contra os aposentados, mas a prioridade do governo deveria ser mapear populações mais

carentes e mais distantes de centros urbanos, e que precisam do avião para emergências. Isso deveria ser uma política mais ordenada do governo. Colocar os mais pobres para viajar é ótimo, mas se o governo deseja isso vai na contramão da reforma tributária que acabou de aprovar.

### Por quê?

O IBS e a CBS (*os novos tributos sobre consumo criados com a reforma tributária*) vão incidir de forma cheia sobre as passagens de avião, sob o argumento simplório de que rico não anda de ônibus, rico anda de avião. Portanto, ele pode pagar. Mas o rico mesmo no Brasil não é pessoa física, ele é pessoa jurídica. Ele vai comprar passagem pela empresa e vai usar o crédito do pagamento do imposto para abater outros impostos. É o caso do executivo que voa pela empresa onde trabalha. Vai virar crédito para o rico voar na ponte aérea. Quem não consegue comprar passagem pela pessoa jurídica é o pobre – e, para esse pobre, a reforma tributária aprovada vai tornar a passagem aérea um bem ainda mais escasso.

### Cobrar pelas bagagens é algo polêmico no Brasil. Faz sentido?

O mundo inteiro faz isso. As bagagens são cobradas, as refeições a bordo são minimalistas. Não é algo só do Brasil, sobretudo se você viaja numa companhia *low cost*. Tudo a mais você paga: se despachar bagagem, se quiser entrar antes no avião, se quiser comer. Esse é um padrão que não volta mais.

### Como as empresas aéreas que passaram por dificuldades pós-pandemia se resolveram mundo afora? Houve grandes fusões, como sugeriu o governo?

Nos EUA, a Jetblue tentou se juntar com a Spirit e o órgão de defesa da concorrência vetou. Depois, a Jetblue tentou se juntar com a American Airlines e foi vetado de novo. Nos EUA, são cinco grandes empresas e nenhuma companhia aérea tem mais de 18% do mercado. Na verdade, a situação que temos hoje no Brasil, com três, já não seria aceita nos EUA. Na Espanha, a Air Europa tentou se juntar com a Iberia, e o órgão de defesa da concorrência europeu vetou. Em Portugal, a Tap era estatal e foi privatizada. Veio a pandemia, arrebentou o setor e a Tap precisava de ajuda do governo. A Europa aceitou ajudar, mas mandou os privados saírem. Reestatizaram a Tap. A empresa ficou tão grande que, em seguida, exigiram que a Tap entregasse slots em aeroportos para concorrentes, sobretudo empresas *low cost*. Agora, a Europa exige que o governo português privatize a Tap. Ou seja, as experiências recentes são na linha de mais concorrência. Na China, por exemplo, o mercado é estatal, mas não é uma única estatal. Eles têm mais de uma estatal operando como companhia aérea. Portanto, soa a chantagem empresarial alegar que, se não for aprovada a fusão, a única hipótese para uma aérea será falir. A Latam é prova de que se pode sair da crise financeira sem fusão, a JetBlue e a Air Europa também não faliram. E, mesmo se falir, da Varig até a WebJet, o mercado não se concentrou em demasia; cresceu e se voa hoje como nunca antes na história brasileira.

---

## Azul e controladora da Gol defendem fusão em reunião com governo; leia bastidores

Executivos se reuniram com ministro de Portos e Aeroportos; iniciativa foi anunciada em comunicado no último dia 15 e ainda depende de avaliação do Cade



Por Mariana Carneiro

BRASÍLIA – Executivos de Azul, Gol e Grupo Abra, controlador da Gol, participaram de reuniões nesta quinta-feira, 23, no Ministério de Portos e Aeroportos para esclarecer os planos para uma possível fusão entre as duas companhias. A iniciativa foi anunciada em comunicado no último dia 15 e ainda depende de avaliação do Cade, o órgão de defesa da concorrência.

A reunião foi convocada pelo ministro **Silvio Costa Filho**, para entender o que ocorrerá com cada empresa caso a fusão seja aprovada. Pelo memorando de entendimentos assinado entre a Azul e o Grupo Abra, as duas marcas deverão ser mantidas, apesar da união administrativa e financeira.

O Cade tem prazo de 240 dias para analisar a operação, prorrogável por mais 90 dias.

Embora o mercado já especulasse há meses sobre uma potencial fusão, a entrada da Gol em um processo de recuperação judicial nos Estados Unidos e o anúncio de um plano de longo prazo de resgate financeiro haviam sugerido um outro caminho. As duas empresas acumulam um patrimônio negativo (quando os compromissos superam o valor em ativos de uma companhia) de cerca de **R\$ 50 bilhões**.

No dia em que a intenção de fusão foi anunciada pelo Grupo Abra e pela Azul, o presidente da Gol, **Celso Ferrer**, enviou um vídeo aos funcionários, ao qual o **Estadão** teve acesso, no qual reafirma interesse em restabelecer as finanças da empresa pela via da recuperação judicial.

“Esse é um negócio da Abra, que sendo uma empresa que investe em companhias, avaliou que poderia ser um momento de olhar mais detalhadamente para a operação da Azul. Não tem impacto na operação da Gol nem na nossa estratégia”, disse Ferrer.

Nos bastidores, pessoas a par das negociações afirmam que o interesse de fusão como forma de recuperação interessa mais à Azul do que à Gol, que já iniciou seu plano de restabelecimento por meio do Chapter 11, na Justiça americana.

A expectativa é de que a companhia comece agora a negociar com credores e arrendadores de suas aeronaves para voltar a apresentar seu plano de recuperação à Corte nos Estados Unidos em março.

Na semana passada, o diretor financeiro (CFO) da Abra, dona da Gol, Manuel Irrarázaval, defendeu, em entrevista ao *Estadão/Broadcast*, a fusão como uma forma de criar uma empresa aérea forte no Brasil.

O presidente da Azul, John Rodgerson, foi na mesma linha: “Uma empresa forte como a resultante dessa fusão, acho que qualquer governo deve ter orgulho”, disse.

Nos últimos dias, analistas alertaram para potenciais riscos de uma excessiva concentração, uma vez que as duas empresas controlam cerca de 60% do mercado doméstico, o que pode ter efeitos sobre os preços das passagens aéreas.

O ministro de Portos e Aeroportos, no entanto, minimizou o problema e disse que pior seria se quebrassem. Ele disse não ver efeitos sobre os preços.

Procuradas, Azul e Gol não se manifestaram. O Grupo Abra confirmou, em nota, a reunião com integrantes do governo Lula.

“Como parte do esforço para manter todos os seus *stakeholders* informados, executivos do Grupo Abra estiveram reunidos hoje (23) com diferentes autoridades e reguladores numa agenda institucional para apresentar informações que já são públicas sobre o Memorando de Entendimento (MoU) não vinculante assinado com a Azul Linhas Aéreas”, diz a nota.

---

---

<https://www.estadao.com.br/amp/economia/entrevista-jose-roberto-afonso-fusao-gol-azul/>

<https://archive.ph/tndw5>