



## Na Mídia

12/08/2019 | [DCI](#)

### Investimento estrangeiro na aviação

#### Brasil tenta ampliar concorrência para melhorar acesso dos consumidores

Gabriel Kuznietz

A lei aprovada pelo Congresso Nacional que eliminou a restrição para a participação estrangeira no capital de empresas aéreas brasileiras abriu um novo capítulo desta novela de discussões sobre a conveniência, ou não, de flexibilizar o investimento estrangeiro em empresas brasileiras de aviação.

A Medida Provisória 863, que deu origem à lei aprovada, foi editada apenas dois dias após o pedido de recuperação judicial de uma das grandes empresas do setor. Antes da MP, a concessão de serviços públicos de transporte aéreo somente poderia ser outorgada à pessoa jurídica que tivesse, pelo menos, 80% do seu capital com direito a voto pertencentes a brasileiros.

Ao contrário do que se possa imaginar, o limite de participação de capital estrangeiro em empresas aéreas nacionais não é uma peculiaridade do Brasil. A partir da segunda metade do século XX, vimos um aumento de políticas restritivas. Tal tendência vem sendo revertida no mundo todo, com movimentos em direção à flexibilização. No entanto, o ritmo ainda é lento. Diversos países considerados liberais ainda mantêm tais restrições, como Estados Unidos, Canadá, Japão e Coréia do Sul.

Voltando ao cenário brasileiro, a MP 863 é a segunda tentativa de se remover tais restrições nos últimos anos. Em 2016, a então presidente Dilma Rousseff editou a MP 714, que reduzia de 80% para 51% a participação mínima brasileira no capital de empresas aéreas. Chegou-se a propor até a eliminação por completo das restrições, mas resistências no Congresso Nacional acabaram mantendo a limitação de 80% do capital brasileiro.

Espera-se que a flexibilização facilite a captação de recursos pelas companhias – algumas, inclusive, já detêm investimento estrangeiro em maior ou menor grau. Por outro lado, a eliminação por completo de qualquer vedação, permite que empresas estrangeiras constituam e detenham 100% do capital de subsidiárias no Brasil, o que poderia aumentar a concorrência no mercado de aviação, que sempre foi baixa.

A participação irrestrita de capital estrangeiro nas aéreas nacionais talvez resulte da atual configuração da legislatura federal, distinta daquela que apreciou a MP 714. A flexibilização de fluxos internacionais de capital vai ao encontro da visão econômica liberal propagada pelo novo governo. Parece ter se superado preocupações quanto à ausência de reciprocidade e questão de segurança nacional, que foram apontados no passado.

A realidade internacional faz com que a alcunha de “jabuticaba” seja absolutamente imprópria para caracterizar as restrições de investimento estrangeiro no setor de aviação. Servia, no entanto, para os dispositivos determinando a obrigatoriedade de concessão de franquia mínima de bagagem em voos nacionais, inseridos pelo Congresso Nacional do corpo do projeto de conversão da MP 863 e vetado pelo presidente.

Ao que parece, ao sancionar a Lei 13.842/2019, o Brasil tenta atrair investimentos e concorrência internacionais para melhorar o acesso dos consumidores ao mercado de aviação. A proteção do interesse nacional, neste caso, mostra ter se deslocado da empresa para o cidadão-usuário. Essa aposta tem, ainda, um foco maior do aumento da concorrência, em detrimento da regulação das condições de prestação do serviço. Para que estes esforços rendam os frutos esperados, há diversos desafios a serem enfrentados. Um deles, a estabilidade regulatória.