

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº , DE 2015

(Do Sr. Altineu Cortes)

Solicita informações ao Senhor Ministro da Secretaria de Estado da Aviação Civil sobre todo o processo de privatização do Aeroporto Internacional de Brasília.

Senhor Presidente:

Com fundamento no art. 50, §2º, da Constituição Federal e nos arts. 24, inciso V e §2º, e 115, inciso I, do Regimento Interno, solicito a Vossa Excelência que seja encaminhado ao Ministro da Secretaria de Estado da Aviação Civil, Senhor Eliseu Padilha, REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO, tendo em vista a necessidade de obter informações detalhadas sobre o Aeroporto Internacional de Brasília.

Como todo o processo de licitação daquele Aeroporto ainda requer descrições importantes para serem submetidas à apreciação desta Casa, julgamos necessário contar com os seguintes esclarecimentos:

1. Quais foram todas as empresas que participaram como licitantes no leilão de concessão do Aeroporto Internacional de Brasília?
2. Quais foram os lances oferecidos, respectivamente, por parte de cada empresa participante do referido leilão?
3. Por que o lance mínimo foi estipulado em R\$582 milhões, se o Tribunal de Contas da União recomendou o valor mínimo de R\$761 milhões?
4. Quando do processo licitatório para a concessão do Aeroporto Internacional de Brasília, a ANAC alterou o cronograma inicial dos eventos da licitação que constava no primeiro Edital. Por quê?
5. Por que as alterações efetuadas pela ANAC no cronograma inicial dos eventos da licitação somente vieram ao conhecimento das empresas interessadas no leilão, faltando apenas pouquíssimos dias para a realização do certame, não obstante fossem essenciais para a elaboração de suas propostas, repercutindo diretamente nos valores das tarifas remuneratórias da Concessionária?

6. Por que não foi cumprido o art. 21, §4º, da Lei 8.666/93, ao não reabrir o prazo inicialmente estabelecido no edital da licitação para a abertura dos envelopes com as respectivas propostas de arrematação da concessão, visto que as alterações promovidas naquele edital afetavam a formulação das propostas?
7. Por que o consórcio vencedor da licitação é constituído por empresas que tinham menos de dez anos de experiência em operações aeroportuárias, vez que a duração do contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Brasília é de 25 anos?
8. Por que o Aeroporto Internacional de Brasília foi privatizado, se o Consórcio que venceu a licitação não é melhor nem mais bem conceituado mundialmente que a Infraero?
9. A que se obriga o Consórcio Inframérica Aeroportos a devolver para o Estado ao fim do período contratual da concessão aeroportuária?
10. Por que o Governo não exigiu que as empresas participantes do certame fossem o que havia de melhor em termos de operação e, por conseguinte, não buscou aferir tal qualificação dos licitantes?
11. Em que bases negociais o Consórcio Inframérica Aeroportos obteve, em agosto de 2011, a concessão do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte?
12. Por que o Consórcio Inframérica Aeroportos pode controlar dois aeroportos (Internacional de Brasília e o de São Gonçalo do Amarante), entretanto as demais empresas arrematadoras do Aeroporto Internacional de Campinas e do Galeão foram proibidas de controlar mais de um aeroporto, já que tal limitação não é justificável com base em critérios econômicos ou técnicos?
13. Por que, em vez de participar com recursos próprios, ou mesmo levantar dinheiro no mercado, o Consórcio Inframérica Aeroportos buscou – e conseguiu – empréstimo de R\$488 milhões do Governo, via BNDES, para financiar a exploração do Aeroporto Internacional de Brasília e as obras de ampliação, manutenção do referido Aeroporto?
14. Por que, em vez de participar com recursos próprios, ou mesmo levantar dinheiro no mercado, o Consórcio Inframérica Aeroportos buscou – e conseguiu – empréstimo de R\$329,3 milhões do Governo, via BNDES, para financiar a exploração do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante-RN e as obras de ampliação, manutenção do referido Aeroporto?

15. Em que bases, condições e prazos o BNDES efetuou os empréstimos ao Consórcio Inframérica Aeroportos?
16. Quais foram as garantias oferecidas pelo Consórcio Inframérica Aeroportos ao BNDES para auferir esses empréstimos?
17. O então Ministro da Secretaria de Aviação Civil, à época do leilão, Sr. Wagner Bittencourt, afirmou que o modelo de concessão não pressupunha aumento de tarifas para os usuários. Houve aumento de tarifas? Em caso afirmativo, elas foram repassadas ao consumidor final. Por quê?
18. Tem havido reajuste anual de tarifas acima do índice de inflação?
19. Já que o Aeroporto Internacional de Brasília era dos mais lucrativos do País, por que, então, foi privatizado?
20. Quanto valia o patrimônio do Aeroporto Internacional de Brasília na época em que ocorreu o leilão dele?
21. Por que o Governo não continuou a investir, ele mesmo, na infraestrutura do Aeroporto Internacional de Brasília e privatizou-o?
22. A administração do Aeroporto Internacional de Brasília efetuada exclusivamente pela Infraero era ineficiente? Em caso afirmativo, por quê?
23. Após a privatização do Aeroporto Internacional de Brasília, em quanto resultou a quantidade de mão de obra excedente da Infraero no local e o que isso remonta em despesas desnecessárias na folha de pagamento do pessoal?
24. Que medidas a Infraero pretende adotar com relação a esse excedente de mão de obra?
25. Por que se procedeu à privatização do Aeroporto Internacional de Brasília e de outros tantos aeroportos lucrativos (Campinas, Guarulhos, Galeão, São Gonçalo do Amarante etc.), sabendo-se que a Infraero perderia receita com a concessão desses aeroportos, a ponto de deixá-la deficitária, sem condição de pagar despesas de custeio, cobrir suas dívidas com terceiros, paralisar obras nos seus aeroportos, ficando sem verba para viabilizar, inclusive, o Plano de Demissão Voluntária de 2,6 mil funcionários e sem poder efetuar rescisões trabalhistas, já que se prevê um prejuízo da ordem de R\$500 milhões para a empresa neste ano de 2015?
26. A administração atual pode ser considerada mais eficiente do que a da Infraero? Em caso afirmativo, por quê?

27. Então, de acordo com as cláusulas do contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Brasília, por que a Infraero deveria manter o controle majoritário do referido Aeroporto, com 49% de participação, contra 25,5% da Infravix Participações e 25,5% da Corporación América?
28. Por que o Consórcio Inframérica Aeroportos teve protestadas em cartório cerca de R\$19,5 milhões em dívidas não pagas a empresas de Brasília?
29. Por que o Consórcio Inframérica Aeroportos chegou a ultrapassar R\$70 milhões em dívidas não pagas a empresários do Rio Grande do Norte, relativas a obras do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante?
30. O Consórcio Inframérica Aeroportos concluiu os investimentos iniciais de R\$626,53 milhões até o início da Copa do Mundo de 2014, conforme havia-se comprometido contratualmente?
31. Quais eram, detalhadamente, as obras necessárias para que o Aeroporto Internacional de Brasília atendesse às demandas da Copa do Mundo de 2014?
32. As obras necessárias para que o referido Aeroporto atendesse as demandas da Copa do Mundo ficaram prontas em tempo hábil?
33. Qual foi o movimento de passageiros que o Aeroporto Internacional de Brasília apresentou durante o período da Copa do Mundo?
34. O Aeroporto internacional de Brasília já está apto a atender as demandas das Olimpíadas em 2016?
35. O Consórcio Inframérica Aeroportos conseguiu organizar a fila para pagar o estacionamento de veículos? Então, por que a fila chega a durar mais de trinta minutos em horários de pico?
36. Antes da privatização, chegava a 40% o percentual de passageiros em conexões no Aeroporto Internacional de Brasília. Qual é o percentual atualmente?
37. Qual é a quantidade média de aeronaves civis não-comerciais (incluindo helicópteros) que operam no Aeroporto Internacional de Brasília?
38. Qual tem sido o tempo médio de cada check-in no Aeroporto Internacional de Brasília?
39. O número de cadeiras para passageiros na área de embarque é suficiente?
40. Quantas cadeiras existem para quantos passageiros em espera na área de embarque do Aeroporto Internacional de Brasília?

41. Após a privatização do Aeroporto Internacional de Brasília, diminuiu o tempo de restituição de bagagem dos passageiros? Qual é a média de demora por passageiro para a restituição de sua bagagem?
42. Os relatórios da superintendência de Gestão de Participação – DFGP têm apontado aumento do desempenho econômico-financeiro da Concessionária?
43. Qual tem sido a receita bruta anual do Consórcio Inframérica Aeroportos no Aeroporto Internacional de Brasília?
44. O Consórcio Inframérica Aeroportos tem recolhido, anualmente, ao sistema a contribuição de 2% sobre a receita bruta da concessionária?
45. Qual o lucro auferido pelo Aeroporto Internacional de Brasília nos últimos 2 anos? (Apresentá-los discriminadamente.)
46. Qual é a meta de lucro projetada para os próximos 5 anos?
47. Qual é a meta de lucro projetada para os próximos 22 anos?
48. Na hipótese de o governo vir a privatizar a Infraero, a participação acionária dela de 49% no capital social da Concessão do Aeroporto Internacional de Brasília continuará com ela?
49. Em caso afirmativo, o Estado deixará de deter o controle da concessão? Por quê?
50. O bloqueio dos bens da Engevix (proprietária da Infravix Participações S/A) em até R\$153,9 milhões pela Justiça, a fim de garantir o ressarcimento pelos prejuízos causados com desvio de recursos na Petrobras, afetou os investimentos do Consórcio Inframérica no Aeroporto Internacional de Brasília e no Aeroporto de São Gonçalo do Amarante-RN?
51. A Engevix (Infravix Participações S/A) passou a ter dificuldades para honrar os compromissos financeiros no Consórcio Inframérica Aeroportos?
52. A ANAC permitirá que a empresa argentina Corporación América passe a deter 100% do controle administrativo-financeiro do Aeroporto de Natal e ultrapasse o controle acionário de 49% da Infraero no Aeroporto Internacional de Brasília, ficando aquela empresa argentina com 51% do controle acionário do aeroporto da Capital Federal, em vez dos 25,5% que possuía, tendo em vista a recente aquisição da Engevix pela Corporación América? Isso não fere as cláusulas contratuais da

Concessão, que estabelece dever a Infraero possuir a maioria do controle acionário?

53. A compra da Engevix pela Corporación América já foi aprovada pela ANAC e pelo CADE?
54. Quais são todas as cláusulas do contrato de compra da Engevix pela Corporación América?
55. Há cláusulas sigilosas no referido contrato?
56. Não seria mais decente, a fim de se evitar a concretização de uma situação monopolista, que outra empresa, em vez da argentina Corporación América, comprasse as ações da Engevix?
57. Na hipótese de ausência de outra empresa interessada na compra das ações da Engevix, que não a Corporación América, por que a Infraero não arrematou para si aquelas ações?
58. Já que, de acordo com o contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Brasília, a Infraero possui poder de veto em decisões estratégicas, não seria o caso de a Infraero vetar a compra da Engevix pela Corporación América no que tange à parte da consorciada Infravix?
59. Anteriormente, a Engevix já havia vendido parte dos seus ativos no Consórcio Inframérica Aeroportos?

Justificação

Como todo o processo de licitação do Aeroporto Internacional de Brasília ainda requer descrições importantes para serem submetidas à apreciação desta Casa, julgamos necessário contar com todos os esclarecimentos possíveis para que tenhamos sucesso em nossos trabalhos.

Destarte, cumpre ressaltar que o povo brasileiro clama pela eficiência dos altos impostos que paga, no entanto, solicitamos o envio deste requerimento de informação, nos termos constitucionais e regimentais.

Sala das Sessões, em de junho de 2015

Deputado ALTINEU CORTES

PR - RJ