



REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº _____, DE 2017
(Da Sra. ERIKA KOKAY)

Requer o encaminhamento de pedido de informação ao Senhor Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil sobre a proposta de privatização da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO.

Senhor Presidente,

Com amparo no art. 50, § 2º da Constituição Federal e arts. 24, inciso V, § 2º e 115, inciso I do Regimento Interno, vimos requerer o encaminhamento de pedido de informações ao Senhor Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintela Lessa, sobre a proposta de privatização da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, conforme especifica:

I) Atualmente, qual o valor contido no Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, fundo de natureza contábil e financeira, instituído pela Lei no 12.462, de 4 de agosto de 2011, vinculado à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC, que tem por finalidade destinar recursos para o desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil em consonância com a Política Nacional de Aviação Civil - PNAC, aprovada pelo Decreto no 6.780, de 18 de fevereiro de 2009?

II) Qual montante dos recursos do FNAC foi efetivamente utilizado para infraestrutura aeroportuária e qual o valor foi destinado para compra de títulos da dívida pública ou para outras operações financeiras de amortização de dívida pública e/ou em qualquer outra atividade alheia à investimentos em infraestrutura aeroportuária? Qual a razão do Ministério dos Transportes não aplicar o art.44 da Lei de Responsabilidade Fiscal na destinação do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC?

III) Segundo informações, desde 2011, os aeroportos concedidos pelo governo à iniciativa privada vêm reduzindo gradativamente a sua eficiência e estariam operacionalmente classificados como abaixo daqueles administrados pela Infraero. Quais mecanismos a Infraero, a SAC, a ANAC e o Ministério dos Transportes utilizam para proceder a fiscalização das concessionárias? Qual o valor das multas aplicadas contra as empresas concessionárias pela ANAC?



IV) Como se explica o fato de as tarifas aeroportuárias terem sofrido significativos aumentos após as concessões, inclusive com a criação de uma nova tarifa de conexão cujo valor estaria acima do permitido à própria Infraero? Este fato implica em desvantagem e desequilíbrio econômico contra a Infraero em face das concessionárias privadas, considerando que após as concessões a atividade de administração aeroportuária teve incrementada seu regime concorrencial?

V) Como se explica o fato de os maiores aeroportos do País, concedidos à iniciativa privada, serem os que mais recebem recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em detrimento daqueles que são geridos pela Infraero, considerando que o mencionado fundo foi criado justamente para garantir que os aeroportos deficitários, notadamente aqueles que operam em regiões de menor demanda, continuem operando, garantindo, assim, a continuidade dos serviços de transporte aéreo à população?

VI) Segundo informações, a chamada competitividade no setor estaria prejudicada. Procede a informação de que a concessionária BH Airport, que administra o Aeroporto de Belo Horizonte, estaria impedindo a reabertura do Aeroporto da Pampulha para voos regulares, em detrimento do interesse da população? Qual as razões que o Ministério dos Transportes, e/ou ANAC e SAC não autorizam ou determinam o início imediato de operações de Companhias Aéreas Regulares no Aeroporto da Pampulha, considerando que o mesmo detém todos os requisitos técnicos e operacionais para operar com aeronaves de grande porte?

VII) Procede a informação de que as concessionárias privadas que assumiram a administração dos aeroportos de Guarulhos, Brasília, Campinas (Viracopos), São Gonçalo do Amarante (Natal), Belo Horizonte (Confins) e Rio de Janeiro (Galeão) estariam em crise, inclusive, devendo outorgas, resultando em demissão em massa de trabalhadores, precarização das condições de trabalho, redução do efetivo de segurança aeroportuária?

VIII) A Infraero, com 44 anos de existência, é responsável por praticamente toda a infraestrutura aeroportuária do País, e é reconhecida por sua excelência e porte, internacionalmente, atuando numa área técnica de extrema complexidade e grande capacidade de arrecadação de recursos, sendo fundamental para a defesa da soberania, segurança e economia nacionais. Neste sentido, quais ações de governo estão sendo colocadas em prática para o fortalecimento da Infraero, em nível nacional e internacional?

IX) O Governo Federal/Ministério do Transportes pretende e/ou tem projetos para continuação de atividades de concessão dos Aeroportos da Rede Infraero? Existe algum estudo de impacto acerca de eventual processo de privatização da Infraero?



X) O Governo Federal/Ministério do Transportes pretende e/ou tem projetos de extinção da Infraero por via de concessão dos Aeroportos da Rede Infraero? Houve internamente em qualquer órgão ou no Ministério dos Transportes alguma discussão sobre proposta de privatização da Infraero?

XI) A INFRAERO tem como executar o plano de sustentabilidade que ela, a SAC e o Ministério dos Transportes apresentaram para o Tribunal de Contas da União com novas concessões de Aeroportos? Qual o impacto financeiro, técnico, operacional ou administrativo que as novas concessões causariam em face do plano de sustentabilidade da INFRAERO, bem como para a manutenção dos aeroportos deficitários que a INFRAERO administra?

XII) O que será feito com os trabalhadores da INFRAERO nos Aeroportos já concedidos e em fase de transição para a iniciativa privada (Aeroportos de Porto Alegre, Salvador, Fortaleza e Florianópolis)?

XIII) O que será feito com os trabalhadores da INFRAERO nos Aeroportos que ainda estão sob a administração da INFRAERO que eventualmente vierem a ser concedidos/privatizados.

XIV) A INFRAERO, até o início do programa de concessões, era uma empresa lucrativa? Qual o lucro da INFRAERO nos últimos três anos anteriores às primeiras concessões?

XV) Quantos aportes financeiros foram feitos para as Concessionárias dos Aeroportos privatizados até o momento relativos aos pagamentos parciais das outorgas ou programa de investimentos nas SPE'S – integralização de capital - desde o início das concessões dos Aeroportos da rede INFRAERO? Qual o montante de tais aportes foi retirado diretamente das contas da INFRAERO? Quais foram as datas e valores (favor apresentar planilha e comprovantes) dos aportes financeiros feitos para as Concessionárias dos Aeroportos privatizados até o momento relativos aos pagamentos parciais das outorgas ou programa de investimentos nas SPE'S? As concessionárias atrasaram os pagamentos das parcelas outorgas ou integralização de capital? As multas e os encargos desses atrasos foram cobrados sobre o atraso das parcelas outorgas ou integralização de capital? Quais parcelas de outorgas ou integralização de capital ainda se encontram em aberto? Qual a razão do Ministério dos Transportes, a SAC e a ANAC, não ter aplicado o contrato de concessão no sentido de retomar a administração dos aeroportos administrados pelas concessionárias em atraso no pagamento?

XVI) Qual a razão da INFRAERO, da ANAC e da SAC não terem fiscalizado o valor das obras executadas pelos concessionários, bem como não terem exercido o poder de veto em face dos orçamentos apresentados? Favor listar os nomes dos responsáveis finais da INFRAERO que autorizaram os pagamentos e/ou aportes em tais obras, bem como os nomes e períodos de todos os representantes da INFRAERO perante as empresas concessionárias. O



Ministério Público Federal já foi comunicado de tais irregularidades? Se ainda não foi, o Ministério dos Transportes irá comunicar o MPF?

XVII) Na data de 02.07.2017 os principais jornais do país veicularam que a INFRAERO constatou superfaturamento de 1,3 bilhões de reais nas obras das empresas concessionárias responsáveis pelos Aeroportos de Viracopos e Guarulhos. Quais as medidas para o ressarcimento ao erário que o Ministério dos Transportes, a SAC e a ANAC irão tomar em relação a este assunto? O Ministério Público Federal já foi comunicado de tais irregularidades? Se ainda não foi, o Ministério dos Transportes irá comunicar o MPF?

XVIII) As irregularidades constatadas no Acórdão nº 1865/2016 do Tribunal de Contas da União já foram solucionadas pelo Ministério dos Transportes, SAC ou ANAC? Quais das pendências já foram solucionadas e quais estão pendentes? O Ministério Público Federal já foi comunicado de tais irregularidades? Se ainda não foi, o Ministério dos Transportes irá comunicar o MPF?

XIX) A empresa Odebrecht/Rio Galeão foi uma das empresas que atrasaram muito o pagamento das outorgas. Quais as punições efetivas que o Ministério dos Transportes, SAC ou ANAC aplicaram contra a empresa? Considerando que o Aeroporto do Galeão sempre foi um dos mais lucrativos do país, qual a razão do Governo Federal ter concordado em conceder moratória para as dívidas da concessionária Rio-Galeão? O Ministério Público Federal já foi comunicado de tais irregularidades? Se ainda não foi, o Ministério dos Transportes irá comunicar o MPF?

XX) Recentemente, o Ministro dos Transportes, o Presidente da INFRAERO e o Secretário da SAC viajaram para Paris para tentar obter novos interessados na compra “concessão” dos Aeroportos da rede Infraero. Quais empresas tiveram interesse? O que foi tratado de efetivo nesta viagem em relação aos Aeroportos da rede Infraero? O que foi ofertado para tais empresas? Requisita-se relatório minucioso do evento.

JUSTIFICAÇÃO

Segundo informações, o governo federal estaria estudando privatizar a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, administradora de 59 (cinquenta e nove) aeroportos no país, empresa pública com 44 anos de relevantes serviços prestados à sociedade brasileira, e que conta com 10 mil trabalhadores orgânicos e cerca de 11 mil terceirizados.



Indubitavelmente, qualquer processo de privatização dessa autarquia sem que se faça amplo e profundo debate com o conjunto de trabalhadores e com a sociedade em geral, configuraria ato irresponsável e altamente lesivo que pode resultar em consequências extremamente danosas ao patrimônio público, comprometendo a soberania, a segurança e a economia nacionais, isto sem falar que tal medida pode afetar de forma ainda mais drástica a qualidade dos serviços aeroportuários, se levarmos em consideração os principais problemas que já são verificados atualmente naqueles aeroportos administrados pela iniciativa privada.

A medida, uma vez implementada, coloca em risco os aeroportos, a segurança de voo e o acesso a um transporte aéreo de qualidade, que são fundamentais para o desenvolvimento regional e a soberania nacional. Tomar a decisão de privatizar a Infraero, sem antes proceder uma ampla consulta e discussão com todos os segmentos intrinsecamente ligados ao setor, é o mesmo que colocar um patrimônio público sob risco e à mercê de interesses do capital internacional.

Face ao exposto, julgamos mais que pertinente o encaminhamento do presente Requerimento de Informação, para que se possa auferir os devidos esclarecimentos sobre a existência ou não de eventual processo de privatização que esteja em curso no âmbito da INFRAERO, bem como sobre os potenciais impactos que poderiam advir da concretização de semelhante iniciativa.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2017.

Deputada **ERIKA KOKAY – PT/DF**