

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.511, DE 2023

Altera a Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, que autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, e dá outras providências, para vedar a atuação da INFRAERO no exterior.

Autora: Deputada ADRIANA VENTURA

Relator: Deputado GILBERTO ABRAMO

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 4.511, de 2023, de autoria da Deputada Adriana Ventura. A iniciativa altera o art. 2º da Lei nº 5.862, de 1972, que autoriza o Poder Executivo a constituir a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO), com a finalidade de impedir que tal empresa, suas subsidiárias ou as sociedades públicas ou privadas de que participe implantem, administrem, operem ou explorem infraestrutura aeroportuária no exterior.

Na justificção, a Autora afirma que o governo brasileiro tem o objetivo de posicionar a Infraero como uma concorrente na concessão de aeroportos no exterior, citando o Aeroporto Internacional Agostinho Neto, em Angola, como uma das oportunidades à vista. S. Exa. argumenta, porém, que a *“Constituição Federal é clara ao estabelecer, em seu Art. 173, que a exploração direta de atividade econômica pelo Estado só será permitida quando necessária aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo”*. Para a Parlamentar, a operação de um aeroporto no exterior não cumpre nenhum desses requisitos. Acrescenta, ainda, que “a



expansão da Infraero para o exterior poderia resultar em um ambiente menos transparente e eficiente, tornando mais complexa a tarefa de monitorar suas operações e garantir o uso adequado de recursos públicos”.

A matéria foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário.

Não houve emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 4.511, de 2023, altera o art. 2º da Lei nº 5.862, de 1972, que autoriza o Poder Executivo a constituir a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO), com o objetivo de impedir que tal empresa, suas subsidiárias ou as sociedades públicas ou privadas de que participe implantem, administrem, operem ou explorem infraestrutura aeroportuária no exterior.

Na justificação, a autora enfatiza suposta inconstitucionalidade da mencionada lei, posto que, segundo S. Exa., a exploração direta de atividade econômica pelo Estado somente seria cabível “quando necessária aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo”, o que, nas suas palavras, não se aplica à operação de aeroportos no exterior. Argumenta, ademais, que a atuação internacional da INFRAERO tornaria mais complexa a tarefa de monitorar suas operações e garantir o uso adequado de recursos públicos.

Com relação à alegação de inconstitucionalidade de dispositivos legais que o projeto pretende dirimir, cumpre dizer que se trata de análise que transcende o campo de especulação deste Colegiado. Não nos cabe decidir pela alteração de lei com base na premissa de que comandos seus transgridam o texto constitucional. Esse tipo de correção, se necessária, deve ser realizada no Supremo Tribunal Federal, por intermédio de exame e



votação de Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adin), que pode ser encaminhada pelo Presidente da República, pelos Presidentes do Senado, da Câmara ou de assembleia legislativa, pela Ordem dos Advogados do Brasil, pelo Procurador-geral da República, por partido político e por entidade sindical de âmbito nacional.

Acerca da tese segundo a qual a eventual internacionalização das atividades da INFRAERO dificultaria a tarefa de fiscalizar as operações e contas da empresa, parece desarrazoado supor que a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), a Controladoria-Geral da União (CGU) e o Tribunal de Contas da União (TCU) – para não mencionar o próprio Congresso Nacional –, entidades públicas de reconhecida capacidade técnica, teriam dificuldade para acompanhar os desempenhos operacional e financeiro da empresa e levar adiante ações de correição, se preciso.

A par disso, convém assinalar que o governo do país que tenha contratado empreendimento com a INFRAERO tem seus próprios meios de fiscalizar os trabalhos que a empresa esteja levando a cabo em seu território.

Dito tudo isso, é preciso acrescentar que a INFRAERO ainda tem sob sua responsabilidade quase trinta aeroportos – entre eles o Santos Dumont, no Rio de Janeiro – e continua tendo quarenta e nove por cento de participação no capital da concessão dos aeroportos de Brasília, no Distrito Federal; Guarulhos e Viracopos, em São Paulo; Confins, em Minas Gerais; e Galeão, no Rio de Janeiro. Não há como negar que a empresa perdeu grande parte de sua receita com o processo de concessão aeroportuária, restando a ela administrar unidades que, em geral, não são superavitárias. Nos últimos anos, houve alguns aportes relevantes do Tesouro na empresa, até mesmo para resguardar a participação dela nas mencionadas concessões.

Em face desse cenário e considerando que a administração de aeroportos é atividade intensiva em capital, não parece fazer sentido, do ponto de vista econômico, privar a empresa de conquistar mercados no exterior, o que seria benéfico tanto para o aporte de receitas como para o aperfeiçoamento da governança e de práticas operacionais, a partir da experiência internacional.



Assim sendo, o voto é pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 4.511, de 2023.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado **GILBERTO ABRAMO**
Relator

