

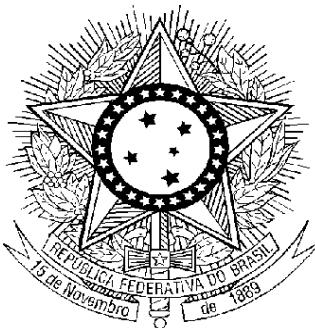
CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE TURISMO E DESPORTO – CFT
REQUERIMENTO Nº , DE 2010
(Do Sr. Rui Palmeira)

Requer a realização de Audiência Pública da Comissão de Turismo e Desporto para debater a possibilidade de privatização dos principais aeroportos brasileiros.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 255 do Regimento Interno, requeiro a Vossa Excelência, ouvido o Plenário desta Comissão, a realização de reunião de audiência pública em data a ser agendada a fim que seja explanada e debatida a atual política que pretende privatizar os principais aeroportos brasileiros. Para tanto, requeiro que sejam convidados a comparecer a esta Comissão e assim prestar esclarecimentos ao parlamento nacional e à sociedade brasileira os senhores:

- **Ministro-chefe da Casa Civil;**
- **Técnico de Planejamento e Pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) Carlos Álvares da Silva Campos Neto**
- **Presidente da Infraero e da Agencia Nacional de Aviação Civil;**
- **Ministro da Secretaria de Aviação Civil.**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

JUSTIFICATIVA

A privatização dos aeroportos brasileiros já é de conhecimento da sociedade brasileira. Autoridades governamentais já vêm sinalizando que a privatização será o caminho a ser trilhado rumo a uma maximização do atual estrutura aeroportuária nacional, precária diante da atual demanda do país e ainda mais crítica quando se visualiza dois eventos mundiais a serem sediados pelo Brasil: a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016.

Farto registro da imprensa nacional já da conta deste esforço privatista por parte do governo. Vejamos:

O Globo - De olho na Copa, governo vai conceder a empresas administração e construção de aeroportos¹

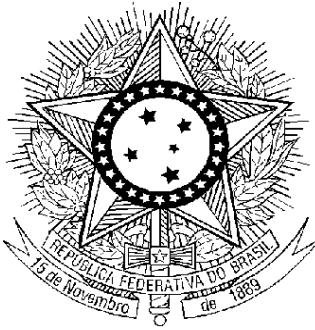
Publicada em 27/04/2011 às 00h46m

Chico de Gois, Geralda Doca, Martha Beck e Danielle Nogueira

BRASÍLIA e RIO - O governo bateu o martelo pela concessão parcial à iniciativa privada dos cinco principais aeroportos de conexão e internacionais do país, informou na terça-feira o ministro-chefe da Casa Civil, Antônio Palocci. Segundo ele, em reunião na segunda-feira com o ministro da Secretaria de Aviação Civil (SAC) da Presidência, Wagner Bittencourt, a presidente Dilma Rousseff definiu os modelos para Cumbica (Guarulhos) e Viracopos (Campinas), em São Paulo, e Brasília. Continuam em estudo, que será concluído em pouco tempo, frisou Palocci, as opções para Confins (Belo Horizonte) e Antonio Carlos Jobim (Galeão, no Rio de Janeiro).

Com a decisão, caberá ao PT - tradicionalmente refratário às privatizações realizadas em governos anteriores, como a das

¹ <http://oglobo.globo.com/economia/mat/2011/04/27/de-olho-na-copa-governo-vai-conceder-empresas-administracao-construcao-de-aeroportos-924329706.asp#ixzz1KhgqfyhK>



CÂMARA DOS DEPUTADOS

telecomunicações - abrir às empresas privadas a exploração do setor aeroportuário, única área da infraestrutura nacional que continua sob comando exclusivo do Estado. Os 67 principais terminais do país são administrados pela Infraero.

Segundo Palocci, a ideia é dividir a administração dos grandes terminais entre a estatal e o setor privado, para captar mais recursos, acelerar as obras e introduzir a competição no sistema. A concessão deverá ser feita por licitação, mediante pagamento ao governo (outorga). Os primeiros editais podem ser concluídos em maio:

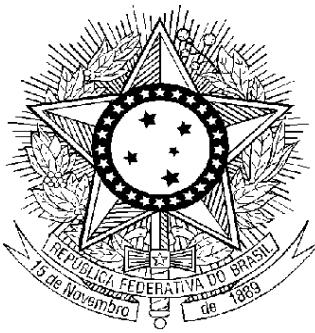
- A presidente já definiu o critério de concessão dos serviços para os terminais de Guarulhos, Viracopos e Brasília. Num curto espaço de tempo, vamos ter obras no regime de concessão nos três principais aeroportos que necessitam de investimento.

'Ideologia ficou de lado', diz especialista

A concessão de aeroportos foi sistematicamente postergada no governo Lula. Nas últimas campanhas presidenciais, as privatizações foram duramente criticadas pelo PT. Mas, segundo participantes do encontro ministerial de anteontem, Dilma foi enfática ao reconhecer que será impossível ampliar a capacidade de transporte de passageiros sem recursos privados. O governo corre contra o tempo para dar conta da maior des interna e da proximidade de Copa de 2014 e Olimpíadas de 2016.

- Dilma acredita que a concessão para o setor privado é a única forma de enfrentar a deficiência da infraestrutura aeroportuária brasileira - afirmou um ministro ao GLOBO.

Para o coordenador do núcleo de logística e infraestrutura da Fundação Dom Cabral, Paulo Resende, a decisão de conceder à iniciativa privada alguns principais aeroportos do país mostra que a face gestora de Dilma de sobrepor à face



CÂMARA DOS DEPUTADOS

política, diante das necessidades do setor e os possíveis constrangimentos durante a Copa:

- A voz da gestora falou mais alto. Enquanto em outras áreas da economia se percebe uma tendência à centralização nas mãos do Estado, na aviação a ideologia ficou de lado.

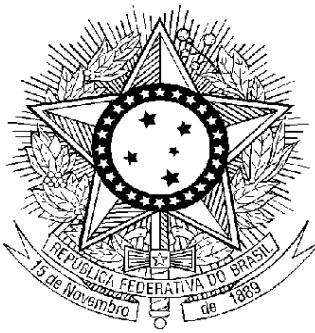
Concessões terão prazo de até 25 anos

Para Guarulhos - a atual joia da coroa, com metade das receitas com aluguel de áreas comerciais arrecadadas pela Infraero e 35% das taxas de embarque -, os planos de concessão estão restritos à construção e exploração de novas áreas, como o terceiro terminal de passageiros. Dois terminais remotos (que servem apenas para embarque e desembarque, sem área de check-in e recolhimento de bagagens) também podem entrar no lance.

Galeão será concedido mais por pressão política do governador do Rio, Sérgio Cabral, pois suas obras já estão em andamento. Uma nova reunião na sexta-feira vai decidir os rumos do aeroporto do Rio e também de Confins. A perspectiva é que os editais de Guarulhos e Brasília saiam em maio. Entre junho e julho, seriam conhecidas as regras de Viracopos e, depois, de Confins e Galeão. A concessão deverá ter prazo entre 20 e 25 anos.

Técnicos envolvidos nos trabalhos afirmam que o governo não quer acabar com a Infraero e vai adotar um modelo híbrido de administração aeroportuária, estatal e privada. A ideia é que a Infraero mantenha alguns terminais (alguns lucrativos, regionais e de fronteira), ficando com um total de 34. Os demais entrarão em regime de concessão parcial ou serão transferidos a governos e municípios que poderão fazer o mesmo.

Depreende-se que a decisão já está, do ponto de vista estratégico, tomada por parte do governo federal. Deve ser ressaltado que a privatização



CÂMARA DOS DEPUTADOS

atingiria os principais aeroportos do país – Cumbica/SP, Galeão/RJ e Confins/MG – e teria prazos de “concessão” de até 25 anos. Tal período de mais de duas décadas é gigantesco frente aos avanços tecnológicos do setor da aviação e face a dinâmica econômica deste segmento econômico, a qual vem registrando aumentos expressivos em sua demanda nos últimos anos.

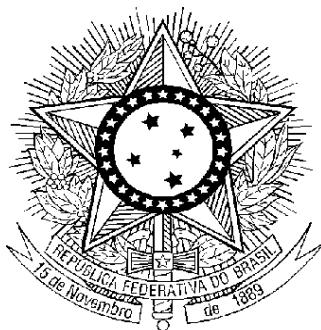
Somente a partir destes fatos já é possível afirmar que a privatização dos aeroportos brasileiros é uma questão que deve ser plenamente discutida pelo Congresso Nacional, uma vez que se trata de um setor estratégico em diversos aspectos, tanto econômico quanto militar. Mais ainda, o tema é essencialmente vinculado à esta Comissão de Turismo e Desporto (CTD), uma vez que aeroportos de nível e qualidade são vitais para a atividade turística e mais: grandes eventos esportivos de escala global serão realizados no Brasil nesta atual década.

Ademais, os aeroportos são pontos de entrada para o país e por onde circulam grande parte das mercadorias que o país importa e exporta. Mais ainda, o governo federal, com dinheiro da União, irá investir R\$ 5,5 bilhões nos aeroportos das 12 cidades-sede dos jogos da Copa da Copa de 2014.

Precisamos discutir o modelo que será adotado através da privatização dos aeroportos, já que não podemos privatizá-los sem um plano estratégico e saber se a privatização aeroportuária irá resolver os problemas dos aeroportos brasileiros.

Necessário frisar que, mesmo no seio do governo, o tema não é pacificado e as divergências e dissonâncias são explícitas. Tanto que técnicos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), instituto referência no planejamento estratégico nacional, indicam desvantagens para o país em caso da adoção deste modelo de gestão.

Tanto que reportagem da Agência Brasil, organismo estatal de comunicação vinculado ao Executivo Federal, aponta estas precariedades quando o tema em assunto é privatização a fim de minimizar déficits estruturais dos aeroportos rumo à Copa do Mundo e Olimpíadas sem “apagão” aéreo.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

O próprio Ipea em matéria vinculada abaixo afirma que a privatização não é a solução:

Agência Brasil - Para Ipea, nem a privatização resolveria problemas dos aeroportos até a Copa²

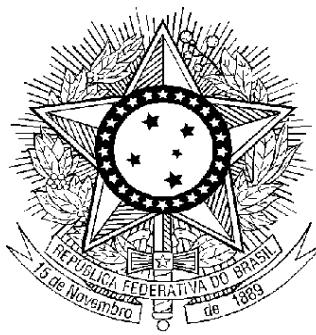
Brasília - Mesmo que o governo brasileiro decida abrir o capital da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) e permita a participação da iniciativa privada no setor, os aeroportos brasileiros não estarão prontos para atender ao aumento da demanda que vai ocorrer nos próximos anos, principalmente por causa da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016.

A conclusão é do técnico de Planejamento e Pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) Carlos Álvares da Silva Campos Neto, que participou hoje (26) de uma audiência pública da Comissão de Infraestrutura do Senado.

“Trazer o setor privado para investir demora, porque temos que passar por um processo de normatização, regulação, fazer a modelagem desses projetos, um processo licitatório, e essas coisas demandam tempo. Para 2014, nem o investimento privado teria tempo hábil de tocar essas obras importantes”, afirmou o técnico.

A audiência debateu um estudo do Ipea, divulgado recentemente, que mostra que as obras de ampliação de nove dos 12 aeroportos das cidades que sediarão os jogos da Copa de 2014 não deverão ser concluídas até o início da competição. Segundo o estudo, mesmo que os aeroportos ficassem prontos a tempo, o crescimento da demanda faria com que a maioria dos terminais já entrassem em operação acima da capacidade em 2014.

² <http://agenciabrasil.ebc.com.br/noticia/2011-04-26/para-ipea-nem-privatizacao-resolveria-problemas-dos-aeroportos-ate-copa>



CÂMARA DOS DEPUTADOS

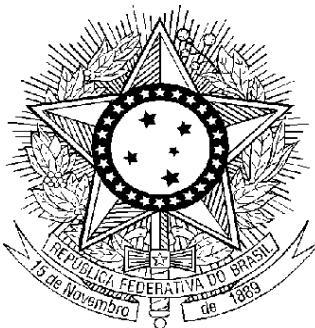
Para Campos Neto, o setor aéreo tem que ser pensado com 30 anos de antecedência. “Não podemos ter como meta 2014, 2016 porque vamos estar sempre correndo atrás, planejando o setor olhando pelo retrovisor”.

Os representantes do Sindicato Nacional das Empresas Aerooviárias (Snea), José Márcio Monsão Mollo, alertou que não adianta o governo investir na ampliação dos terminais de passageiros se não ampliar também a capacidade dos pátios de estacionamento e taxiamento de aeronaves. “Não adianta ter passageiros se o avião não consegue chegar no terminal”, afirmou.

Segundo ele, hoje já há excesso de aviões e, em pelo menos 12 aeroportos, não há lugar para estacionar aeronaves nos horários de pico. Mollo destacou que, mesmo que todas as obras previstas pela Infraero sejam feitas no ritmo adequado, em 2014 grande parte dos aeroportos já estará com a capacidade ultrapassada ou no limite.

A presidente da Comissão de Infraestrutura, senadora Lúcia Vânia (PSDB-GO), disse que o estudo do Ipea deve ser acatado pelo governo com humildade. Já a senadora Vanessa Grazziotin (PCdoB-AM) ressaltou que ações como a criação da Secretaria de Aviação Civil e as reuniões da presidente Dilma Rousseff com o setor mostram a disposição do governo de resolver os problemas de infraestrutura dos aeroportos brasileiros. A Comissão deverá promover uma nova audiência nos próximos dias com a presença de representantes da Infraero e da Anac.

Senhor presidente, em assim sendo vejo como necessária e producente a presença do Ministro-chefe da Casa Civil Antonio Palocci; do Técnico de Planejamento e Pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) Carlos Álvares da Silva Campos Neto; do Presidente da Infraero Gustavo do Vale; do Presidente (interino) da Agencia Nacional de Aviação Civil Carlos



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Eduardo Pelegrino; e do Ministro da Secretaria de Aviação Civil Wagner Bittencourt de Oliveira nesta Comissão.

Do Ministro-chefe da Casa Civil Antonio Palocci, ministro coordenador do projeto de privatização em sua nuance política estratégica, ouviríamos esclarecimentos sobre a macro visão do Executivo Federal sobre o assunto.

O Técnico de Planejamento e Pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) Carlos Álvares da Silva Campos Neto apresentaria os “porquês” de ser um contra senso a privatização de nossos aeroportos, expondo dados concretos e técnicos sobre o tema.

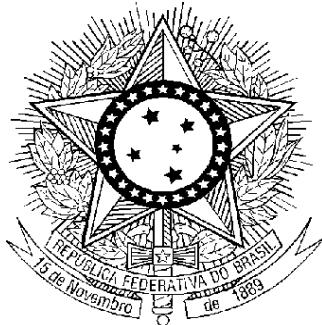
Já o Presidente da Infraero Gustavo do Vale, explicaria o papel da empresa neste contexto, uma vez que atualmente cabe à Infraero a gestão de nossos aeroportos.

O Presidente (interino) da Agencia Nacional de Aviação Civil Carlos Eduardo Pelegrino seria ouvido sobre a fiscalização dos futuros aeroportos privatizados e qual o cenário de garantia de qualidade e defesa do consumidor passageiro neste contexto.

Já o Ministro da Secretaria de Aviação Civil Wagner Bittencourt de Oliveira nesta Comissão, Secretaria esta recém criada na estrutura do governo federal, abordaria qual o papel desta nova estrutura de governo no cenário de aeroportos privatizados

Senhor Presidente, na esperança de ter este pleito atendido, em nome da população brasileira que sofre as consequências nocivas de aeroportos inoperantes, despeço-me clamando pela realização desta Audiência com a presença integral das autoridades supracitadas.

Atenciosamente,



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Rui Palmeira

Deputado Federal