

# Anac faz hoje leilão histórico de aeroportos

*Por Daniel Rittner e Fábio Pupo | De Brasília e São Paulo*

Sete meses depois do anúncio, o governo federal realiza hoje o leilão histórico para a concessão dos aeroportos de Guarulhos (SP), Campinas (SP) e Brasília (DF). Os protestos de entidades da sociedade civil organizada, as exigências da iniciativa privada e a pressão dos usuários, somados à urgência dos eventos esportivos de 2014 e 2016, fazem desse um dos mais esperados leilões de concessão na história do país.

Ao final do leilão, que começa às 10h na sede da BM&FBovespa, três grupos empresariais terão o compromisso de gerir os terminais e investir mais de R\$ 16 bilhões ao longo da duração do contrato - que pode chegar a 30 anos, dependendo do caso.

O leilão acontece em tempo "recorde", segundo a ministra do Planejamento, Miriam Belchior. Pouco mais de meio ano se passou desde a decisão de incluir os aeroportos no Programa Nacional de Desestatização até hoje.

Onze grupos disputam as concessões e ágios elevados são esperados nos lances. Isso porque as empresas acreditam que as demandas futuras dos terminais estão subestimadas pelo governo. Além disso, segundo especialistas, a iniciativa privada geralmente consegue economizar com custos e ainda manter taxas de remuneração mais altas do que as oficiais. O governo espera que o retorno seja de cerca de 6%. Grande parte das empresas aposta em algo maior.

Com as concessões, espera-se ainda o rompimento de um círculo vicioso na administração do sistema aeroportuário, em que a Infraero consolidou a imagem de inoperância e foco de irregularidades. A ineficácia da estatal é facilmente demonstrada pelos números. Entre 2002 e 2010, a Infraero fez um repasse líquido de R\$ 10,3 bilhões ao governo - Tesouro Nacional e Comando da Aeronáutica. Apesar de a aviação comercial ter crescido aproximadamente 120% nesse mesmo período, com o barateamento das passagens e a chegada da classe C aos aeroportos, nem metade disso - apenas R\$ 4,6 bilhões - foi investido em infraestrutura aeroportuária, como ampliações de terminais e reformas de pistas.

Os cálculos são de Gualter Ramalho e Laércio Mendes, ambos auditores do Tribunal de Contas da União (TCU), que fizeram um estudo divulgado no blog "Brasil - Economia e Governo". Eles concluem que, durante todo esse período, as transferências da estatal contribuíram mais para reforçar o superávit primário do que para atender à crescente demanda de passageiros. "A transferência dos recursos ao Tesouro e ao Comando da Aeronáutica não seria um problema se retornassem ao setor aeroportuário, por meio de investimentos públicos nos aeroportos. Mas não é o que acontece", afirmam os dois auditores.

A distorção é tão grave, na avaliação deles, que o perfil da Infraero "mais se assemelha ao de uma instituição financeira do que ao de uma administradora e prestadora de serviços aeroportuários". Isso ocorre porque, entre o recolhimento das tarifas nos aeroportos e o efetivo repasse ao governo, a estatal concentra seus esforços em obter o máximo rendimento financeiro - algo que passa longe de suas verdadeiras atribuições. "O retorno da atividade financeira da Infraero é tão preponderante que ajuda a sua rentabilidade a subir muito nos anos em que a atividade operacional gera lucro e impede que o prejuízo seja maior nos anos em que a atividade operacional gera prejuízos", conclui o estudo.

A concessão dos três aeroportos ganhou o apoio de quase todos os setores, excetuando os trabalhadores, mas o processo até chegar ao leilão teve questionamentos até o final. O ministro José Jorge, do

TCU, foi um dos mais contundentes nas críticas. Ele é favorável às concessões e, consciente do prazo apertado para as obras destinadas à Copa do Mundo de 2014, juntou-se aos colegas de tribunal e votou pela aprovação do edital. Mas aponta "retrocesso" do governo na decisão de estabelecer o maior valor de outorga como critério para a vitória na disputa. Ele lembra que, em contraponto à prática no governo Fernando Henrique Cardoso e no Estado de São Paulo, o governo Lula escolheu o modelo de "menor tarifa" para definir leilões de rodovias e hidrelétricas.

José Jorge teme que um ágio elevado no leilão de hoje possa se reverter em aspectos negativos no futuro. "Ou o serviço vai piorar ou as tarifas vão aumentar", teme o ministro. Embora as tarifas aeroportuárias não possam aumentar, de acordo com as regras da concessão, ele antevê a possibilidade de que haja aumento de taxas como aluguéis de lojas e estacionamentos, além de pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

O leilão, que começará no meio da manhã, poderá durar cinco horas ou mais, dependendo da disposição dos consórcios de apresentar novos lances. Primeiro haverá a abertura das propostas econômicas e a classificação das empresas; em seguida, o leilão a viva-voz será iniciado.

**Este artigo está disponível em:** <http://www.valor.com.br/impreso/especial/anac-faz-hoje-leilao-historico-de-aeroportos>