

Um estudo sobre a necessária reestruturação da INFRAERO

Em fevereiro deste ano de 2017, uma revista de grande circulação no Brasil, publicou uma matéria bastante peculiar sobre as privatizações ao redor do mundo.

Diz a matéria que privatizar ativos públicos em decorrência de queda na arrecadação dos estados é um péssimo negócio. Aponta que a experiência na era Fernando Henrique Cardoso não trouxe qualquer benefício ou resultados positivos e duradouros para o Brasil.

A matéria explicita pontos favoráveis e negativos em modelos de concessões e privatizações. Uma justificativa pró-privatista seria a incapacidade do estado em gerir com eficiência o negócio, além de ser ineficiente em prover os investimentos necessários para o desenvolvimento do setor, o qual – via de regra – necessita de maior celeridade, sobretudo em relação a contratações de obras.

Uma breve análise nos setores de telecomunicações, elétrico e de infraestrutura aeroportuária revelam certas curiosidades nos modelos adotados no Brasil.

Nos setores de telecomunicações e elétrico os avanços pós-privatização são inegáveis. Houve sim mais acesso dos serviços à população e maior expansão da infraestrutura, evidentemente.

Entretanto, o número de problemas judiciais devido a péssima qualidade do serviço prestado bem como dos exorbitantes preços cobrados, também é fato incontestável. E solapam ainda mais custoso judiciário brasileiro.

Além do serviço com qualidade muito inferior à de países desenvolvidos e dos preços abusivamente altos, a precarização da relação de trabalho (mão de obra) é constante e o volume de dinheiro em sonegação de impostos é alarmantemente absurdo no Brasil.

Se, por um lado a promessa de aportes financeiros com o pagamento de outorgas ao governo é comemorada nos pregões com ágios estratosféricos, por outro, a realidade que se evidencia pós-euforia é desanimador e completamente prejudicial ao cidadão brasileiro.

Ademais, as investigações da polícia federal, nesses últimos anos no Brasil, vêm revelando grandes indícios de fraudes em contratações de obras após concessões e privatizações de estatais, o que também levanta suspeita sobre possíveis sonegação no recolhimento de impostos e fraudes nos demonstrativos financeiros dos novos administradores daquele bem público.

Em se tratando dos principais aeroportos do Brasil, concedidos nos últimos cinco anos, cujos ágios dos arrematantes nos pregões representou mais que euforia no governo, iniciado o processo de operação daqueles aeroportos vimos que a realidade foi/é cruel.

Nenhum dos aeroportos concedidos conseguiu seguir os investimentos necessários no setor em conformidade com o cronograma. Todas as obras estão em atraso, o pagamento de outorga está atrasado e os aeroportos – que sob gestão da estatal INFRAERO – eram altamente lucrativos passaram a, intrigantemente, apresentar prejuízos na ordem de bilhões de reais, como no caso do Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos) – mesmo tendo dobrado seu faturamento.

Os novos operadores entraram com pedidos de revisão contratual para reequilíbrio econômico-financeiro em decorrência de perdas com o “desaquecimento do setor”. No entanto, grande investimento sem risco só existe na ficção.

Assim, azar de quem não soube fazer ou brincou em projetar seus lances no leilão. O Brasil precisa ser levado mais a sério, senão a instabilidade jurídica prejudicará nossos negócios.

As verdades sobre as concessões dos principais aeroportos brasileiros

A respeito das melhorias, todos os novos operadores privados dos aeroportos em questão pagam à INFRAERO para utilizarem sistemas desenvolvidos pela estatal, como o sistema de informação de voo e dos transelevadores dos terminais de logística de carga, dentre outros. Ou seja, pouca tecnologia foi agregada de fato.

Em consulta recente às SAC (Secretaria de Aviação Civil) e ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) a respeito de quais novas tecnologias ou melhorias no setor de aviação civil os novos *players* trouxeram, a resposta à ANEI (Associação Nacional de Empregados da INFRAERO) foi o silêncio ensurdecido de quem não tem o que dizer.

Simplesmente não há essa contribuição efetiva dos operadores privados, como uma das promessas, apesar de índices de qualidade de serviços terem melhorado um pouco. Mas a melhora ocorreu em todos os aeroportos, incluindo os operados pela INFRAERO.

Outra promessa que não prosperou foi que a INFRAERO receberia dividendos e lucraria sem o custeio daqueles aeroportos. Mais outra promessa que ficou no esteio de projeções mal definidas foi a tão sonhada concorrência entre aeroportos e a necessidade de a estatal INFRAERO ser mais eficiente.

O que é possível enxergar é a incoerência da ANAC em não certificar de uma vez o aeroporto do centro de Belo Horizonte (Pampulha) voltar a operar jatos comerciais, tendo em vista que as não conformidades apontadas anteriormente pela Agência terem sido sanadas em dezembro de 2016. Tal atitude claramente protege o “concorrente” operador do aeroporto internacional em Confins. E o problema da ANAC é somente boa vontade em realizar as inspeções.

No Rio de Janeiro temos Santos Dumont concorrendo com Galeão, em São Paulo temos Congonhas concorrendo com Guarulhos, mas em Minas Gerais... e não há mais o menor

cabimento a proibição da ANAC em vetar Pampulha a retomar as operações como antes. É um enorme benefício para a própria população mineira que clama – em coro – com a INFRAERO pelo retorno dos voos.

Portanto, se a justificativa do governo para conceder os aeroportos – e continua determinado a conceder mais terminais ainda – é a de ampliar e modernizar os terminais envelhecidos por mau planejamento do próprio governo, bem como arrecadar grandes somas de dinheiro com as outorgas, o modelo não parece ter dado certo também.

Há quem possa dizer que os aeroportos concedidos ficaram muito melhores ou mais bonitos depois das reformas. Sim, é inegável que com o montante de investimento – via aporte da INFRAERO (49% na Sociedade de Propósitos Específicos) e mais o grande financiamento do BNDES e outros bancos financiadores foi possível avançar bastante e em bom tempo, sobretudo sem as amarras legais e intervenções de diversos órgãos do próprio estado brasileiro apontando sobrepreço disto e daquilo. Pelo menos não para esses operadores privados.

Entretanto, também é importante salientar que os preços de obras e serviços na reforma daqueles aeroportos concedidos ficaram aos cuidados exclusivos das empreiteiras – sócias do consórcio, todas envolvidas no escândalo de corrupção da Lava Jato. Porém, quem fiscalizou sobrepreços, possíveis inadequações contratuais e sonegação de impostos? Não se tem notícia até o presente momento, apenas em algumas “denúncias” de jornal.

Contudo, verdade seja dita, a INFRAERO sozinha também conseguiu ampliar e modernizar vários aeroportos e, no último ano, especificamente os de Goiânia e de Manaus. Tais aeroportos geram receita para a própria estatal e para os governos, local e federal, com impostos e encargos sociais, além de postos de trabalho e renda.

Essa verdade pode ser observada no quadro abaixo, publicitado pela INFRAERO no último demonstrativo financeiro. A estatal publicou que só de créditos tributários de curto prazo, **recuperáveis**, proveniente de retenções na fonte, possui um montante de mais de cento e cinquenta milhões de reais.

Comparando com pessoa física, para nivelar o entendimento, esse crédito é uma espécie de devolução do montante que o cidadão tem direito depois de declarar seu imposto de renda. Ou seja, quando o imposto retido foi maior que o devido a Receita Federal é obrigada a devolver a quantia devida ao cidadão.

(em milhares de Reais)

Quadro 1 – Tributos a recuperar

	31/12/2016	31/12/2015
PASEP e COFINS	102.467	91.468
INSS	10.164	2.371
Imposto a Recuperar (retido) - Lei 9430/96	29.415	31.795
IRRF	10.261	9.408
Outros	11	0
Total	152.316	135.043

Fonte: relatório anual da INFRAERO (2016)

Em passado recente, a respeito de percentual de volume com investimentos, a estatal INFRAERO chegou a ser a que mais conseguiu investir no setor público, basta cruzar as informações.

Por outro lado, o *know how* dos servidores, com vasta experiência e excelente currículo profissional de uma empresa administradora com mais de quatro décadas de experiência, foi quem pôde garantir certa eficiência e segurança dos novos operadores no setor.

Muitos dos servidores da estatal migraram para esses novos operadores. Ademais, a INFRAERO vem somando e colecionando troféus por excelência dos níveis de serviço e eficiência em pesquisas anuais da Secretaria de Aviação Civil.

Neste ano de 2017, apenas o Aeroporto Internacional Afonso Pena (Curitiba-PR), operado pela estatal INFRAERO, conquistou cinco grandes prêmios pela votação dos passageiros, tais como: melhor aeroporto do Brasil, mais confortável, mais limpo, mais eficiente e mais cordial. Assim, a pergunta que todo servidor da estatal se faz é: “Quais interesses em conceder a melhor eficiência?”.

A INFRAERO entrou em operação no governo do presidente Médici, em 31 de maio de 1973, sob comando do Tenente Brigadeiro do Ar Hélio Costa. Ninguém menos que um técnico do setor da aviação, com experiência de 15 anos como integrante e diretor da OACI (Organização de Aviação Civil Internacional - com sede no Canadá), principal órgão governamental de aviação civil do mundo.

De acordo com servidores fundadores da estatal, Hélio Costa foi um presidente engajado com o progresso e logo estabeleceu os fundamentos sólidos para uma companhia gigante e próspera – pronta para o futuro.

Foram vinculados, então, à INFRAERO os principais 66 terminais (aeroportos) do Brasil e, desde a inauguração do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (Galeão), em 1977, a estatal passou a ser autossuficiente financeiramente, não precisando de repasses da União para gerir os aeroportos.

No entanto, com a retirada dos 10 aeroportos (grandes geradores de receitas), como Guarulhos, Viracopos, Brasília, Galeão, Confins, Natal e agora, mais recentemente Florianópolis, Porto Alegre, Salvador e Fortaleza – aeroportos, *distorcidamente*, apontados como possuindo grandes volumes de obras necessárias, a INFRAERO sucumbe à desgraça de amargar terríveis prejuízos previsíveis.

Portanto, o desmantelamento da rede INFRAERO, por qualquer que tenha sido o discurso para conceder os aeroportos do Brasil não prosperou e não vai prosperar. Compare e tire suas próprias conclusões.

1. Não adianta demonizar o setor público na operação aeroportuária porque a estatal INFRAERO é eficiente, e seus prêmios anuais bem como os sistemas alugados aos novos *players* validam essa máxima. Outrossim, mister fazer jus de que foi a INFRAERO quem idealizou com as companhias aéreas de então e manteve o sistema aeroportuário brasileiro, dando total suporte e propiciando o avanço tecnológico necessário para novas rotas conectando o Brasil com o Brasil e com o mundo.
2. Não adianta arrazoar que o dinheiro das outorgas trouxe grande volume ao caixa do governo. O desembolso do governo com o repasse de bilhões de reais como contrapartida dos 49% da sociedade da INFRAERO nos consórcios, os prejuízos seguintes da estatal com a perda de seus principais ativos e, portanto, necessidade de socorro financeiro do tesouro, além do calote daqueles operadores com o não pagamento das outorgas são evidências mais que suficientes que a conta não fecha.
3. Não adianta argumentar que os terminais foram ampliados para atender a uma capacidade operacional que estava à beira do colapso, porque a quantidade da oferta era insuficiente ante à demanda de passageiros. Hoje vemos o gigante Galeão com todo o seu Terminal de Passageiros 1 inutilizado, como também é possível observar o novo terminal de Guarulhos exageradamente construído, além de o terminal de Brasília operar com enorme ociosidade também – e altíssimo custo decorrente –, ainda, o de Viracopos inacabado e o de Confins apavorado de abrirem o aeroporto da Pampulha (administrado pela INFRAERO e concorrente direto em voos comerciais domésticos).
4. Não adianta tergiversar sobre a livre concorrência entre terminais e conseqüente quebra de monopólio da INFRAERO com diminuição dos preços das passagens aéreas. O que houve foi um aumento em escala jamais vista no setor de aviação desde o início das concessões aeroportuárias. De acordo com dados da ABEAR (Associação Brasileira das Empresas Aéreas) os aumentos totais ultrapassaram os 500% com tarifas e taxas de operação nos aeroportos brasileiros. De acordo com

uma entrevista do presidente da ABEAR houve leniência da ANAC com reajustes abusivos, como segue na íntegra parte da entrevista:

O Financista: Um estudo da ABEAR mostra que as tarifas, nos aeroportos privatizados, aumentaram cerca de 500%. A privatização dos aeroportos prejudicou a lucratividade das companhias aéreas? Sanovicz: No geral não. [...] Nós entendemos que as tarifas não reguladas subiram de forma abusiva. A regulamentação do processo de concessão diz que, quando alguém identifica um reajuste abusivo de tarifas, deve documentar isso e pedir à ANAC que se pronuncie, porque é a gestora do modelo. E foi o que fizemos: ***identificamos tarifas que subiram até 800% e pedimos à ANAC que se pronunciasse. Faz exatamente um ano, aliás, e estamos muito contrariados com isso. Como alguém leva um ano para analisar um estudo de pouco mais de 40 páginas?*** Grifos dos autores.

Interessante observar que os reajustes tarifários poderiam até ser considerados inexplicáveis, visto que estudos do BNDES e da McKinsey em 2010 apontavam que o preço das tarifas aéreas no Brasil era em média 32% superior à média internacional.

Assim, protecionismo para evitar a livre concorrência entre aeroportos, diminuição de ofertas de voos, perdão de dívidas e alteração de contratos com os novos *players* dos aeroportos, altos e novos preços no setor, além da chegada da comercialização de produtos alimentícios a bordo das aeronaves e até se sujeitar a ter de passar mais de duas horas para entrar em conexões desconexas para garantir descontos em passagens foi o que de fato aconteceu. Foi-se o tempo em que havia *glamour* em viajar de avião. Hoje os serviços oferecidos pelo transporte aéreo diferem-se pouco do terrestre, ficando restrito ao tempo da viagem.

5. As passagens aéreas encareceram, a obrigatoriedade pela compra casada entre passagem aérea e tarifa de embarque continua, a livre cobrança de preços dos bilhetes sem tetos permanece, as empresas aéreas foram autorizadas a vender poltrona da saída de emergência como “espaço conforto”, o cliente paga apenas para voar, porque não existe garantia do assento marcado na compra do bilhete, pois eles alteram o assento que o cliente havia escolhido (voar sentado ao lado do seu cônjuge é igual sorteio). A última tentativa da ANAC para socorrer as empresas aéreas foi extinguir o direito da franquia de bagagem e permitir que as empresas aéreas cobrassem pelo seu despacho, numa forte campanha em conjunto com a própria ABEAR e SAC, mesmo que isso contribua em aumento da insegurança operacional e dos impactos no embarque. Todos da aviação sabem que essa ideia absurda de retirar o direito da gratuidade na franquia de bagagem levará a companhia aérea a despachar algumas bagagens no porão da aeronave de qualquer maneira porque o bagageiro superior dos assentos não suportará a quantidade de bagagens de mão com o peso dobrado (de 5kg para 10kg). A ideia seria traduzir no Brasil o que já é uma realidade nos EUA e na Europa. O detalhe, porém, é que naqueles países desenvolvidos avião “disputa passageiro” com trem

e por isso lá realmente existem as empresas aéreas de baixo custo. Além disso, os novos administradores dos aeroportos concedidos tiveram suas cobranças tarifárias com preços reajustados maiores que as cobradas pela própria estatal no início das concessões. Além disso, ainda, uma tarifa a mais, a de conexão, foi criada para beneficiar principalmente os aeroportos que são grandes *hubs* de conexão no Brasil, como Brasília, Guarulhos, Viracopos, Confins e Galeão – justo os mesmos entregues à iniciativa privada. Um pleito antigo da INFRAERO à ANAC.

Porém, a despeito da intenção do governo pelo desmantelamento da rede INFRAERO e de sua possível extinção por pura falta de coerência administrativa das orientações governamentais para o setor, a estatal vem fazendo seu papel para sobreviver e manter os aeroportos com um mínimo de segurança operacional.

Outra intenção do acionista sem planejamento adequado é a recente ideia de alguns gestores desse principal acionista da INFRAERO o qual determinou que toda a área de Navegação Aérea Civil da estatal deve ser remanejada para uma nova empresa a ser criada e administrada pelo comando do DECEA (Departamento de Controle do Espaço Aéreo da Aeronáutica) – órgão militar que controla o espaço aéreo brasileiro.

Entretanto, na contramão do viés daqueles países europeus e norte-americano o Brasil está optando por militarizar o setor ao invés de fazer o contrário, como funciona muito bem na maior parte do mundo. E o mais agravante é que a ideia é de se criar uma nova estatal para gerir o que a INFRAERO já faz há mais de quarenta anos, ou seja, mais custo totalmente desnecessário ao País.

Sobre esse tema, é importante salientar que os trágicos episódios dos dois últimos maiores acidentes aéreos da história brasileira (2006/2007), seguidos do jargão “caos aéreo”, problematizado por uma série de colapsos na infraestrutura da aviação civil brasileira, sobretudo no sistema de tráfego aéreo não foi sem aviso e em nada teve a ver com a INFRAERO ou com a infraestrutura aeroportuária, mas sim com problemas financeiros do ente militar, como segue o relato abaixo.

De acordo com o Relatório de Levantamento de Auditoria no Sistema de Controle do Tráfego Aéreo, elaborado pelo TCU (Tribunal de Contas da União) em 2006 (TC-026.789/2006-9, apenso TC-026.804/2006-7) “o DECEA, em suas pré-propostas orçamentárias de 2004 a 2006, registrou alertas para a relevância da manutenção dos recursos referentes ao SISCEAB e os riscos para o Sistema, decorrentes de cortes na proposta orçamentária”.

E os apontamentos foram feitos às claras. Foi dito no documento do DECEA que as consequências do não atendimento ao pleito da verba orçamentária para o sistema provocariam, dentre inúmeros transtornos, o seguinte:

- ✓ Atrasos e congestionamentos nos principais aeroportos do país.
- ✓ Maior tempo de espera entre pousos e decolagens de um mesmo aeroporto.

- ✓ Diminuição do grau de confiabilidade e oportunidade na prestação de informações aeronáuticas e meteorológicas às aeronaves domésticas e internacionais que cruzam o espaço aéreo brasileiro.

Com base nas informações acima é fácil concluir que os problemas do “apagão aéreo” foi exclusivamente problema de tráfego aéreo e não por insuficiência de infraestrutura nos aeroportos. Os aeroportos ficaram superlotados pelos atrasos e cancelamentos de voos em decorrência da falha no sistema do DECEA.

Porém, o Comando da Aeronáutica preocupou-se apenas em não deixar que a imagem da Força Aérea fosse maculada, enquanto a imagem da INFRAERO ia sendo pouco a pouco manchada por erros e falhas nos sistemas de seu chefe (Comando da Aeronáutica, vinculado ao Ministério da Defesa).

O voto do ministro-relator esboça o seguinte termo para sua reflexão:

Assim, a Aeronáutica, desprovida dos necessários recursos, ficou impossibilitada de prover com eficiência e efetividade o serviço de controle do tráfego aéreo, bem assim de ampliar a capacidade operativa dos Cindactas no sentido de permitir o fluxo de aviões adequado às demandas do tráfego aéreo.

Paralelo a tais episódios e após o acidente aéreo de setembro de 2006, os militares controladores de tráfego aéreo da Aeronáutica, em outubro do mesmo ano, resolveram reivindicar melhores condições de salário e trabalho e promoveram uma espécie de “greve branca”, similar àquelas de agentes das Polícia Federal e Receita Federal com “operação padrão”. No caso do tráfego aéreo, os controladores passaram a operar sequenciamentos de aeronaves com maiores espaçamentos.

Foi a partir de todo levantamento do TCU que houve certo convencimento do governo para “olhar com mais cuidado” para o setor de aviação e todo complexo sistema envolvido. Daquele relatório do tribunal foi possível autorizar os esperados reajustes nas tarifas de auxílio à navegação aérea, o que gerou menos estresse no alto comando do DECEA. Para este ano de 2017, somente com tais tarifas é esperado o recebimento de mais de seiscentos milhões de reais de arrecadação pelos serviços da INFRAERO.

Como os aportes dos recursos financeiros vêm diminuindo, ano após ano, nos diversos setores públicos – novamente – e com a enorme recessão econômica enfrentada pelo País, os cortes e reajustes orçamentários voltaram a afetar o setor de infraestrutura aeronáutica. E, uma das saídas, parece ter sido a retirada de toda área de Navegação Aérea da INFRAERO (NAE) para socorrer a FAB/DECEA com a arrecadação das tarifas.

Mas, será essa proposta uma boa para o Brasil? A história precisará rimar novamente?

É inegável que desde a criação da estatal, subordinada ao então Ministério da Aeronáutica, a ingerência dos militares, assessores do acionista, foi quem deu o tom no ambiente e nas hierarquias da estatal. Aliás, foi uma “ideia genial” para melhorar e até

duplicar os rendimentos dos militares aposentados que voltavam à ativa na INFRAERO, por exemplo.

O desligamento desses últimos militares da estatal ocorreu somente em 2014, e, foram justamente aqueles profissionais que laboravam na Navegação Aérea, regidos por contrato especial entre INFRAERO e o Comando da Aeronáutica/DECEA.

Como a história costuma rimar, desde que um oficial da FAB assumiu uma cadeira no Conselho de Administração da INFRAERO, enquanto é o diretor geral do DECEA, simultaneamente, a área de Navegação Aérea Civil da estatal está guindada para aquele departamento militar. Se existe algum conflito de interesses e tráfico de influências nessa relação? Com a palavra o ministério público federal.

Insta salientar que somente as tarifas de navegação aérea representam 20% de toda receita da estatal INFRAERO. É este o papel do acionista? É este o papel de um representante do acionista dentro do Conselho de uma estatal? O assessor do chefe do DECEA já se reuniu com os empregados da estatal revelando os planos para quando assumir a nova empresa pública da FAB, mesmo sem haver – ao que parece – nenhuma manifestação do Palácio do Planalto, no sentido de liberar mais alguns milhões de reais para criar outra nova estatal.

Antes de o ex-ministro interino, secretário executivo da pasta da Secretaria de Aviação e também ex-presidente do Conselho de Administração da INFRAERO, por vários anos, sair da SAC/PR (hoje atua como presidente do Metrô Rio, do grupo Invepar – aquele mesmo que administra o aeroporto de Guarulhos), nomeou um membro da Secretaria como diretor financeiro da estatal, o qual foi quem protagonizou a negociação para a saída da área de Navegação Aérea da INFRAERO para o DECEA. Ano passado, 2016, com poucos meses como diretor na INFRAERO, a Aeronáutica homenageou o novato diretor financeiro com o mérito da medalha Santos Dumont pelos “excelentes serviços prestados à aviação”...

Depois de uma passagem meteórica, convencendo a todos acerca do “importante” repasse da NAE ao DECEA, inclusive com discurso em audiência pública na Câmara dos Deputados – ao lado do comandante do DECEA – o então diretor retornaria à SAC em janeiro deste ano de 2017 como chefe da Secretaria de Navegação Aérea Civil.

E assim o acionista governo segue atuando no setor com critérios para lá de questionáveis. O Brasil precisa de mais seriedade com os ativos públicos.

O novo ministro dos Transportes, Portos e Aeroportos, deputado Maurício Quintella, atual pasta à qual está subordinada a INFRAERO, parece uma pessoa sensata e vem ajudando a direção da estatal a seguir com certo plano de reestruturação e reequilíbrio econômico-financeiro, porém, ranços do passado precisam ser reestruturados também abaixo do ministério e acima da INFRAERO.

Os servidores da estatal não aguentam mais enxugar gelo. O acionista governo precisa entender que administrar aeroportos é um negócio rentável, caro e que exige muita responsabilidade. Assim como os novos operadores privados dos maiores aeroportos do Brasil solicitaram revisão dos contratos para reequilíbrio no caixa, a INFRAERO igualmente necessita de mais compromisso de seu acionista.

Números e comparativos

Entre erros e acertos, na tentativa de reestruturar a INFRAERO para este novo momento de terríveis perdas – a despeito de um plano de governo para a estatal –, alguns números da companhia vêm sendo reduzidos e otimizados.

Os números da redução com o efetivo de servidores concursados e de terceirizados ao longo dos últimos cinco anos por força de necessidade foi reduzido vertiginosamente. Programas de desligamentos incentivados de empregados foram criados e acordos com o governo para cessão de servidores a outros órgãos também foram realizados.

No quadro abaixo é possível verificar o esforço de gestão em substituir mão de obra contratada pela força interna de trabalho, uma vez que cerca de 80% do efetivo da INFRAERO optou por continuar na estatal após as concessões.

Quadro 2 – Evolução do quantitativo de pessoal

INFRAERO	2012	2013	2014	2015	2016	DIFERENÇA	REDUÇÃO
<i>EFETIVO ORGÂNICO</i>	14.163	13.477	12.831	12.333	11.682	2.481	18%
<i>EFETIVO TERCEIRIZADO</i>	26.515	18.644	14.258	11.695	9.803	16.712	63%

Fonte: consolidação da ANEI

Outros números também ajudam a entender as perdas e demais cortes na estatal, que, apesar de deixar de operar seis grandes aeroportos, com mais quatro à frente, vem se refazendo a cada golpe das concessões, inclusive, com exploração de novas receitas comerciais (não tarifárias).

Por outro lado, um bom exemplo de desalinhamento entre o único acionista da INFRAERO e o corpo de membros do Conselho de Administração da estatal, escolhido pelo mesmo acionista, é o Projeto de Concessões dos Complexos Logísticos (código 5093).

Esse projeto, uma grande sacada do pessoal da diretoria Comercial e de Logística de Cargas da INFRAERO, focaria em três pilares: redução de custos, aumento do portfólio de receitas e soluções logísticas integradas. Em números gerais as reduções com custo em logística de carga nos aeroportos administrados pela estatal foi projetada em 71%, com um aumento anual – mínimo – dos resultados em 140%, no primeiro ano de funcionamento.

Focaria porque o acionista vetou o projeto. Ou seja, um custo enorme para preparar toda nota técnica contendo projeções, cálculos de variáveis e etc., um projeto aprovado pelos fiscais do acionista para nada. Claro, para encarecer ainda mais a burocracia estatal. E quais as justificativas para impedir tamanha alavancagem nos negócios da INFRAERO? Só questionando ao Senhor acionista governo.

Essa instabilidade jurídica provocada por quem deveria zelar pelo patrimônio público, se a INFRAERO estivesse no mercado de ações, teria causado um prejuízo sem proporções.

A incoerência do acionista com a real situação da estatal, quer seja por ingerência política, pela nomeação de conselheiros despreparados ou por interesses insensatos revelam a falta de planejamento e alinhamento entre a Secretaria de Aviação Civil e o Ministério dos Transportes, Portos e Aeroportos a respeito do futuro da INFRAERO. Qual é o plano para a estatal federal dos aeroportos brasileiros?

Alheios aos problemas da herança maldita, e, engajada na busca de soluções para a Empresa, é possível observar no quadro abaixo que os investimentos continuaram se mantendo na rede de aeroportos administrados pela INFRAERO, cujo resultado operacional também vem sendo otimizado.

Quadro 3 – Evolução de receitas e despesas

INFRAERO (Em milhões)	2012	2013	2014	2015	2016	PERDAS
RECEITA BRUTA	4.365.400	3.097.600	2.992.700	2.718.700	2.946.800	32%
CUSTO SERVIÇOS PREST	2.687.200	2.207.600	2.186.500	2.226.500	2.320.800	14%
LUCRO BRUTO	1.678.200	889.900	806.200	492.200	626.100	63%
INVESTIMENTO	1.694.700	2.313.100	2.185.600	1.849.000	1.293.600	24%
RESULTADO OPERACIONAL	606.525	1.224.575	886.456	2.118.857	110.149	
RESULTADO ABRANGENTE	19.146	2.912.196	2.112.529	3.343.541	1.004.612	

Fonte: consolidação da ANEI

Por outro lado, também é possível observar que o lucro bruto da companhia despencou 63% desde que deixou de operar aqueles gigantes de sua rede.

Outro dado alarmante é o prejuízo do resultado abrangente da INFRAERO, totalizando nos últimos quatro anos, quase dez bilhões de reais.

Contudo, a despeito da situação econômico-financeira decadente da estatal, os aportes nas SPE (Sociedade de Propósitos Específicos) foram garantidos, como segue no quadro abaixo em azul. Em preto é possível observar o pagamento das outorgas dos novos operadores ao governo, não tendo sido contabilizados neste os pagamentos judiciais e não pagamentos – negociados com o governo recentemente.

Quadro 4 – Evolução do pagamento de outorgas e aportes da INFRAERO

Pagamento de outorga pelas SPE	2013	2014	2015	2016	TOTAIS
GRU	891.022.948,82	1.077.089.202,58	1.200.086.313,99	1.258.541.063,47	4.426.739.528,86
INFRAERO EM GRU	422.490.740,00	-	102.409.973,05	171.499.872,60	696.400.585,65
BSB	194.838.171,33	215.251.686,67	232.061.461,24	7.226.444,00	649.377.763,24
INFRAERO EM BSB	113.084.752,00	176.133.122,55	49.947.826,45	29.400.000,00	368.565.701,00
VCP	140.016.624,66	167.606.494,82	104.491.365,15	112.237.996,23	524.352.480,86
INFRAERO EM VCP	136.807.061,42	277.957.201,56	80.648.235,29	23.404.705,88	518.817.204,15
GIG	-	-	866.390.870,16	1.110.187.670,95	1.976.578.541,11
INFRAERO EM GIG	-	177.078.650,00	486.330.880,00	213.883.040,00	877.292.570,00
CNF	-	-	71.846.736,16	10.942.499,42	82.789.235,58
INFRAERO EM CNF	-	129.100.300,00	-	170.750.300,00	299.850.600,00
ARRECAÇÃO ANUAL	1.225.877.744,81	1.459.947.384,07	2.474.876.746,70	2.499.135.674,07	7.659.837.549,65
				APORTES INFRAERO	2.760.926.660,80

Fonte: consolidação da ANEI

Assim, os aportes da INFRAERO nas sociedades correspondem a mais de dois bilhões e setecentos reais. Já o repasse das outorgas dos consórcios pagas ao governo correspondem a pouco mais de sete bilhões e meio de reais.

No comparativo abaixo é possível verificar que, apesar de toda a rede INFRAERO processar mais passageiros nacionais (domésticos), as perdas no âmbito operacional de voos internacionais e de logística de carga aérea são expressivas. O demonstrativo se restringe aos indicadores da rede INFRAERO (60 aeroportos) e GRU Airport (aeroporto de Guarulhos).

Quadro 5 – Indicadores de 2016 entre operação estatal e privado

ANO DE 2016	PAX DOM (mil)	PAX INT (mil)	CARGA IMPOR(ton)	CARGA EXPOR(ton)
REDE INFRAERO	103,0	1,7	68,7	35,8
GRU AIRPORT	23,1	13,5	124,1	116,9

Fonte: consolidação da ANEI

Analisando a eficiência na gestão, tocante ao custo com despesas operacionais de acordo com o relatório da Administração de 2016 publicado por GRU Airport e com os números da INFRAERO em 2012, quando ainda administrava Guarulhos temos o seguinte panorama.

Quadro 6 – Comparativo de despesas operacionais

	2012-INFRAERO	2016-GRU AIRPORT
<i>DESpesas Operacionais com GRU (mil)</i>	375.984.462	368.000.000

Fonte: consolidação da ANEI

Assim, é possível afirmar que a nova administradora do aeroporto de Guarulhos não conseguiu reduzir significativamente suas despesas operacionais, otimizando e automatizando serviços, embora tenha conseguido expressivos resultados em exploração comercial, proporcionado decerto pela liberdade contratual sem amarras da legislação brasileira.

Por outro lado, como os resultados daqueles sócios interferem no resultado da INFRAERO, o quadro abaixo apresenta a evolução dramática de uma estatal que antes das concessões apresentava um patrimônio líquido superior a um bilhão de reais, mas que, ao fechar 2016 apresenta prejuízo próximo a **quatro bilhões**.

(em milhares de Reais)

Quadro 7 – Evolução do prejuízo no patrimônio líquido da INFRAERO

PATRIMÔNIO LÍQUIDO INFRAERO	2012	2013	2014	2015	2016
	R\$ 1.126.800	R\$ -211.200	R\$ -3.600.000	R\$ -2.954.000	R\$ -3.958.900

Fonte: consolidação da ANEI

O governo federal, em 2012, após estudos preliminares ainda em 2009 e 2010, sentiu que seria o momento de conceder os terminais para aprimorar a gestão e produzir as obras necessárias para as ampliações, mesmo sem qualquer indicador que qualificasse essa necessidade. No quadro a seguir é representado o volume de dinheiro prometido para arrecadação ao longo da concessão com o leilão dos primeiros lotes.

Quadro 8 – Panorama das primeiras concessões

CONCESSÕES	OUTORGA	TEMPO	OUTORGA	TEMPO
NATAL (milhões)	R\$ 170	28 ANOS		
BRASÍLIA (bilhões)	R\$ 4.501	25 ANOS		
GUARULHOS (bilhões)	R\$ 16.213	20 ANOS		
VIRACOPOS (bilhões)	R\$ 3.821	30 ANOS		
GALEÃO (bilhões)			R\$ 19.018	25 ANOS
CONFINS (bilhões)			R\$ 1.8	30 ANOS

Fonte: consolidação da ANEI

Uma arrecadação superior a quarenta bilhões ao longo dos contratos. Estima-se que até ano passado (2016), o volume total investido em melhorias e ampliações nos seis aeroportos concedidos teria ficado em torno de onze bilhões de reais.

Num primeiro momento é possível inferir que as grandes somas de recursos empenhados nas concessões seja, aparentemente, um bom negócio. Todavia, basta aprofundar certas análises para observar outros detalhes, tais como:

- 1- Qual é a garantia de que as obras para o investimento de R\$ 11 bilhões não foram superfaturadas, provocando inúmeros prejuízos ao custo Brasil?
- 2- Do volume de R\$ 11 bilhões com os investimentos, quanto ou qual percentual foi custeado por financiamento via BNDES e outros?

Portanto, os desembolsos da INFRAERO para suportar a necessidade de acompanhamento nos investimentos desses sócios, mais o reflexo dos prejuízos do negócio e mais os prejuízos próprios da estatal, decorrentes da retirada dos gigantes arrecadadores, em números aproximados, temos:

- ✓ Resultado abrangente: R\$ 10 bilhões de prejuízo acumulado
- ✓ Aportes (SPE 49%) de 2012 a 2016: R\$ 2,7 bilhões

A conclusão óbvia é que o investimento de 11 bilhões de reais (a se verificar a autenticidade e possível superfaturamento desses valores efetivos de cada contrato firmado por aqueles operadores privados) em 6 aeroportos, nos últimos quatro anos e divulgado recentemente na imprensa, gerou mais outros quase 13 bilhões de reais em prejuízos ao sistema aeroportuário e à INFRAERO, que continua sustentando a maior e não menos importante rede de aeroportos vitais no Brasil.

Considerando o resultado financeiro dos consórcios com elevados prejuízos nos últimos anos é possível afirmar que o governo também deixou de arrecadar uma soma considerável (a ser contabilizada) de recursos com impostos, antes das concessões, também recebidos via INFRAERO.

Além disso, o financiamento da maior parte do capital privado foi custeado pelo governo como se observa, além de ter havido uma não pequena diminuição no trabalho e renda de trabalhadores do setor nos aeroportos, sobretudo com a elevadíssima rotatividade (demissões) de funcionários nesses terminais concedidos.

No quadro abaixo, é possível verificar que apenas o aeroporto de Guarulhos soma uma dívida bruta de três bilhões e meio de reais em empréstimos com o BNDES e afins. Na própria nota de GRU, no quadro seguinte, menciona: “A dívida líquida da Concessionária aumentou em R\$ 138,4 milhões (4,2%). O principal fator são as novas captações do Empréstimo de Longo Prazo com BNDES e bancos repassadores”.

Quadro 9 – Panorama da estrutura financeira do aeroporto de Guarulhos

R\$ MM	2016	2015	Var. %
Dívida Bruta	3.566,0	3.378,6	5,5%
Circulante	126,1	9,9	1173,5%
Não Circulante	2.700,9	2.677,1	0,9%
Debênture	739,1	691,6	6,9%
Disponibilidades	151,6	102,5	47,9%
Caixa e equivalentes de caixa	50,0	45,1	10,9%
Aplicações Financeiras	101,6	57,5	76,8%
Dívida Líquida	3.414,4	3.276,1	4,2%

Fonte: relatório da administração de GRU Airport (2016)

Portanto, não é difícil inferir que os cinco novos operadores tomaram enormes quantias de empréstimo com o BNDES e outros bancos e a situação financeira de todos esses consórcios é bastante delicada. Talvez por isso, a ANAC esteja amenizando a execução dos contratos com todos os problemas que surgiram nesse modelo de concessão.

Importante frisar, ainda, que apesar da retirada da INFRAERO como operadora daqueles aeroportos concedidos, diversas obrigações contratuais com vultosos pagamentos de despesas continuaram por algum tempo com a estatal, mesmo após as concessões, provocando mais rombo em seu resultado financeiro.

Outro fator que precisa muito ser analisado é se o resultado da Inframérica com o aeroporto de Brasília (BSB) não está sendo maculado por sobreposições de custeio com o aeroporto de São Gonçalo do Amarante em Natal (NAT), também administrado pela Inframérica. Outrossim, se o resultado da Invepar, administrando o aeroporto de Guarulhos, está dissociado de custeios com o Metrô Rio, onde o ex-secretário da SAC/PR assumiu o cargo de presidente após ser exonerado do cargo daquela Secretaria de Aviação.

Com todos os equívocos do passado com as concessões aeroportuárias, o governo decidiu retirar a INFRAERO, como sócia, da nova rodada onde mais quatro aeroportos da rede estatal foram igualmente concedidos, quais sejam: Florianópolis (Zurich International Airport AG), Porto Alegre (Fraport AG Frankfurt Airport Services), Salvador (Vinci Airport) e Fortaleza (Fraport AG Frankfurt Airport Services).

Neste caso, se a operadora Fraport, por exemplo, quiser operar com subsídios cruzados entre os aeroportos de Porto Alegre e Fortaleza não haverá problema algum, salvo melhor juízo. No entanto, no modelo em que a INFRAERO é acionista com 49% na sociedade há enormes prejuízos envolvidos se o que é aportado na Inframérica para o aeroporto de Brasília estiver sendo alocado, irregularmente, no aeroporto de Natal, por exemplo. Mesmo que seja com transferências de mão de obra com trabalhadores de BSB para NAT.

Este estudo deve servir para que tais situações sejam verificadas. Assim, não há qualquer ilação de que tal situação esteja ocorrendo, mas que o sócio INFRAERO e os órgãos de fiscalização do governo brasileiro, tais como ANAC, TCU e MPF possam intervir para esclarecer à sociedade por que os enormes prejuízos com aeroportos que antes somavam competência, desenvolvimento e dividendos ao Tesouro, mesmo faturando até um terço do que se fatura hoje com o modelo privado.

O encolhimento da aviação no Brasil

O setor de aviação civil brasileira, concernente a cidades atendidas por voos domésticos, sofreu um encolhimento de 32% nos últimos dez anos, desde que o DAC (Departamento de Aviação Civil) foi trocado pela ANAC, saltando de 180 cidades em 2007 para 122 em 2016. Porém, nesse mesmo período, o volume de passageiros saltou de 47,4 milhões para 88,7 milhões, quase o dobro.

Essa informação é importante para revelar como as empresas aéreas, com a permissão do estado brasileiro, passaram a lucrar muito mais com seus voos mais cheios à medida que encurtaram as rotas. Quem não pode voar para Ponta Porã, por exemplo, precisa voar para Campo Grande, ambas cidades no Mato Grosso do Sul. Assim, esvazia-se a rota de Ponta Porã e enche a rota de Campo Grande em um único voo ao invés de dois.

Em mais de 40 cidades brasileiras parece haver um acordo de cavalheiros entre as empresas aéreas para que somente uma opere sozinha. E num país em que não há “trilhos” para competir com os “ares”.

O plano de construir ou reformar cerca de 270 aeroportos regionais não saiu do papel há pelo menos cinco anos na SAC, onde sequer concurso público houve para se formarem servidores de carreira. A equipe da SAC é composta, essencialmente, por nomeações de apadrinhados políticos e servidores de carreira de outros órgãos que são amigos de amigos e acabam pousando naquele órgão de aviação. Geralmente gente sem qualquer experiência no setor, mas com liberdade para planejar a aviação civil brasileira.

Uma das justificativas de empresas aéreas para a não operação em aeroportos de “cidades pequenas” foi que a INFRAERO não fez os investimentos necessários em infraestrutura para suportar a operação de nova frota de jatos comerciais, em substituição às aeronaves mais antigas e mais leves.

Apesar de ser uma verdade, há de se levar em consideração que houve certo desencontro entre o governo, neste caso representado pelo Departamento de Aviação Civil (DAC) com a regulação do setor e as empresas aéreas com uma substituição “repentina” de sua frota de aeronaves. Ademais, a atual situação da nova infraestrutura do aeroporto de Natal não está agradando às empresas aéreas, que já veem com pessimismo os problemas estruturais do sistema de pista. Assim, o problema parece decorrer de questões que extrapolam o operador aeroportuário.

A questão é que, claramente, as empresas aéreas precisam ter lucro, evidente, e não é possível voar com menos de 60% de ocupação, dizem os gestores das aéreas. Por outro lado, a alíquota do combustível de aviação é altíssima em algumas cidades brasileiras e o governo é ineficiente para provocar ação que resulte em fomento para o setor.

É por isso que o passageiro acaba penalizado tendo que pagar por despacho de bagagem e por tudo que puderem fazê-lo pagar para garantir lucro ao operador aéreo. Ademais, para fomentar a volta do atendimento aos voos regionais, agora, o estado brasileiro seguramente terá de arcar com subsídios para que as empresas aéreas voltem a operar aquelas e outras novas rotas.

Mercado de ações e a prometida abertura de capital da INFRAERO

O cenário das privatizações e concessões, em sua maioria no Brasil, se revelou um dos maiores erros do acionista governo nos últimos 20 anos e, contando com a ineficiência de planejamento das ANAC e SAC, não foi é compreender porque a concessão dos aeroportos foi muito ruim para o País.

Dentro desse período, em 2007 por exemplo, o Brasil se deparou com maior volume de IPO (Ofertas Públicas Iniciais de Ações) no mercado, seguido de 2009 (início dos estudos para vender os aeroportos da estatal) e 2013, um ano após a concessão de Guarulhos, Viracopos e Brasília.

Ou seja, caso os agentes do governo tivessem optado por abrir o capital da INFRAERO para capitalizá-la e depois vender seus ativos, teria sido muito mais inteligente e lucrativo, apontam especialistas.

Outra importante observação a ser feita é que o repasse dos dividendos da INFRAERO ao acionista (governo) foi alterado, enfraquecendo ainda mais a manutenção por subsídios cruzados na rede de aeroportos, onde daqueles 66 iniciais, apenas 20 eram lucrativos.

Isto é, do lucro que toda a estatal dava, apenas uma parcela era repassada ao Tesouro até 2002. Porém, a partir de 2003 todo o lucro da INFRAERO passou a ser incorporado ao caixa da União.

Com isso, a INFRAERO deixou de contar, também, com os recursos dos lucros para reinvestir em seus aeroportos, utilizando apenas seu fluxo de caixa, o que ajudou a inviabilizar ainda mais investimentos necessários nos aeroportos.

Em países desenvolvidos, exímios investidores – com visão de longo prazo – preferem ver suas ações sendo valorizadas em empresas que reinvestem integralmente seus dividendos aumentando ainda mais seu patrimônio. Mas, naqueles países, os acionistas possuem visão de longo prazo.

A única opção do governo brasileiro em não pensar no futuro da nação, tocante aos aeroportos, como no modelo de grandes países desenvolvidos neste setor, é a garantia de dinheiro rápido em caixa. Contudo, como em qualquer investimento, não existe fórmula mágica para se capitalizar sem adquirir dívidas ou responsabilidades. E é a irresponsabilidade – na grande maioria das vezes – que leva um investidor a diluir seu patrimônio, exatamente como se observa no caso INFRAERO.

Nesse aspecto e diante do cenário que se seguiram às concessões, o principal responsável pelo sucateamento dos aeroportos brasileiros foi o próprio acionista: Governo Federal.

Estudos mal elaborados, expectativas super otimistas, faltas de regulação e fiscalização adequadas inviabilizaram os dividendos aguardados pelo governo com a concessão das joias da coroa dos principais aeroportos brasileiros.

E o problema no setor aeroportuário só será observado, devidamente, pelo governo brasileiro quando outro acidente aéreo ocorrer? Será necessário o Brasil chorar mais vítimas para que SAC e ANAC cuidem melhor das políticas de desenvolvimento e estratégias para a não falência da infraestrutura dos aeroportos?

Existem problemas sérios de infraestrutura em alguns aeroportos do Brasil que necessitam da devida atenção do acionista governo. As concessões de joias da coroa somente retiram da INFRAERO os recursos, já escassos, para continuar investindo em necessárias revitalizações em infraestruturas de pátios e pistas.

Uma breve recapitulação necessária

Em 2011 a INFRAERO superava a cifra de 1 bilhão de reais em receitas comerciais, a qual se tornava um marco histórico da Empresa. No entanto, também em 2011 o Governo Federal anunciava a concessão dos primeiros aeroportos da rede INFRAERO: Guarulhos (SP), Campinas (SP) e Brasília (DF), com enormes volumes de obra e criticados por estrangulamento de suas capacidades.

Em 2012 o Governo Federal assinava, em 14 de junho, os contratos de concessão dos aeroportos de Guarulhos (SP), Campinas (SP) e Brasília (DF). As unidades passam a ser administradas por Sociedades de Propósitos Específicos, nas quais a INFRAERO passaria a possuir participação acionária de 49% com os três grupos de consórcios, nos quais grandes empreiteiras do Brasil entraram no certame.

O ano de 2013 chegava com grandes desafios para a estatal. O Brasil sediava a Copa das Confederações da Fifa em várias capitais e a Jornada Mundial da Juventude no Rio de Janeiro. Desafios superados com elogios formais dos passageiros e da federação de turismo.

O ano de 2014 inicia com a concessão de Galeão e Confins e com a Copa do Mundo. Grande sucesso durante a Jornada Mundial da Juventude, um ano antes, 12 *Fun Zones* foram espalhadas nos aeroportos de dez cidades-sede da Copa 2014.

Em 2015 e 2016 a INFRAERO inaugura reformas em diversos aeroportos de sua rede, apesar do forte período de retração no setor de aviação civil no País.

Em meados de 2016 a diretoria da INFRAERO fora modificada, assumindo a presidência da estatal – finalmente – o único técnico com visão e experiência de mercado privado. Junto com esse novo presidente, o engenheiro Antonio Claret de Oliveira, todos os esforços voltaram a ser envidados para sanar despesas e incrementar novas receitas na INFRAERO.

A despeito do sequestro intelectual da primazia operacional que os técnicos da INFRAERO sofreram, a força de trabalho dos atuais cerca de onze mil servidores diretos continua preparada e pronta para dia a dia. Faça chuva ou faça sol, com “teto baixo” ou “céu de brigadeiro”, prontos para auxiliar tripulações e passageiros com informações meteorológicas, para servir no pátio de manobras de aeronaves, no terminal de passageiros, nas seções contraincêndio, nos bastidores dos centros de controle e comando operacional ou na administração do aeroporto e na sede em Brasília.

Muitos com lágrimas nos olhos e gritos engasgados na garganta em ver – de longe – a destruição desta que já foi a maior estatal operadora de aeroportos do mundo, edificada sobre no ápice do chamado milagre brasileiro, no auge da prosperidade econômica e do desenvolvimento em infraestrutura do Brasil.

INFRAERO, cuja missão fundamental era ajudar a integrar o Brasil e a sua gente, abrindo os portões de embarque e desembarque para permitir que alegria, saúde, prosperidade, encontros e reencontros fossem possíveis nesse imenso continente.

A INFRAERO, portanto, nasceu como um dos braços para o desenvolvimento do País e como protagonista imprescindível ao Plano de Integração Nacional. Este era cenário envolvendo o projeto para uma das maiores estatais do Brasil, chegando a figurar como uma estatal admirada, respeitada e visitada por diversas administradoras de aeroportos do mundo.

Mas o que aconteceu com aquele sonho do presidente Médici e de seu ministro da Fazenda Delfim Netto para a INFRAERO?

Se os ventos lhe eram e são favoráveis, quais os interesses em socializar prejuízos se a estatal desde seus quatro anos de existência foi rentável e mantinha uma excelente rede de aeroportos no Brasil?

Conclusão

Esses estudos não seriam conclusivos se não fosse mencionado o principal e único agente responsável pela situação caótica da INFRAERO.

O único acionista da estatal INFRAERO é o governo federal. Quem define as políticas de governança da estatal e seu futuro é o corpo diretivo, plano o qual é submetido ao seu conselho de administração – uma equipe multidisciplinar indicada pelo acionista.

Gerir o patrimônio da União é uma prerrogativa de ato discricionário da administração pública. Porém, existem leis que regulamentam as empresas, inclusive públicas como Sociedade Anônimas, como é o caso da INFRAERO.

Tais leis preveem que a administração estatal seja eficiente, possua boa governança, transparência e que seu corpo diretivo seja constituído de pessoas com reputação ilibada. No entanto, quem avalia tudo isso? Em parte, o acionista, por meio de seus conselheiros e, em parte, a bancada do Congresso nas sabatinas dos nomes indicados.

Assim, não é novidade concluir que os maiores escândalos envolvendo nomes de servidores na INFRAERO, enlameados em corrupção com obras de aeroportos, sejam justos aqueles sabatinados pelo Congresso Nacional.

Portanto, mais que analisar as nomeações com elevado critério e rigor, essa ingerência política tem se revelado nefasta em quaisquer segmentos do mercado onde o governo é o acionista majoritário, e, na INFRAERO não seria diferente como evidenciado por este estudo.

Em face do esboço, neste apresentado, é possível concluir, enfim, que, a despeito do que esteja realizando a diretoria da INFRAERO, sobretudo neste último ano de gestão com o presidente mais bem preparado, único com largo histórico no mercado privado, a ingerência política do Palácio do Planalto, seja pela Secretaria de Aviação Civil ou pela Agência Nacional de Aviação Civil tem contribuído diretamente para o insucesso dos planos de reestruturação e recuperação da estatal federal.

A valorização dos ativos públicos é uma obrigação de gestão do governo, representado por seus chefes de cada um dos três poderes da República Federativa do Brasil.

No caso INFRAERO, devido a intransigência, açodamentos e desgovernança do acionista, incluindo a Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais (SEST/MP), que deveria cuidar do patrimônio (aeroportos públicos), o cuidado com essa empresa pública não é somente uma questão de sobrevivência de milhares de empregos ou da segurança operacional para o sistema de aviação mantendo o risco de acidentes em níveis aceitáveis, mas uma questão de inteligência do acionista.

Entretanto, havendo descompromisso da União com o patrimônio público, não há super executivo, guru ou *headhunter* que dê jeito em organização que o acionista despreza ou intenciona extinguir por meio de sua inércia ou por ações inconsequentes.

O custo de oportunidade deve levar em consideração o custo Brasil, essa conta enorme de prejuízos que decorrem de “investimentos” (vendas/concessões do patrimônio)

açodados, com fracos e poucos estudos. Não existe acionista inteligente que invista em um mau negócio.

O slogan recente deste mesmo governo para convencer os brasileiros a “reformular hoje para garantir o amanhã” em relação à Previdência Privada também precisa ser válido em relação a estatal federal dos aeroportos brasileiros.

Doutra sorte, a quem tem interessado continuar inviabilizando a INFRAERO de ser reestruturada definitivamente para que cada brasileiro mantenha o orgulho de dizer que a administração pública no Brasil pode ser mais excelente que a da iniciativa privada pelo modelo da INFRAERO?

Pelas razões aqui apresentadas, é nítida a inversão de verdades tocante às necessárias concessões para viabilizar as obras nos aeroportos brasileiros para atender a Copa do Mundo, Olimpíadas e garantir o crescimento do setor. Como é nítida a intenção do acionista em precarizar e enfraquecer a suficiência financeira da estatal para inviabilizar a manutenção de sua rede.

Como visto, o Brasil teve retrocesso nos últimos dez anos no setor de aviação civil e em toda sua rede de aeroportos, mas não foi em decorrência do então questionado monopólio estatal, mas da burocracia de um acionista despreparado, açodado e mal-intencionado com espírito animal de ganância em retorno imediato.

Por fim, como demonstrado no estudo, só será possível proporcionar o crescimento de uma nova INFRAERO forte para o Brasil se – e somente se – houver interesse absoluto e irrestrito do acionista em investir nela hoje para sacar os dividendos no futuro.

Neste mês de maio a INFRAERO completa 44 anos, e, esse estudo da associação dos servidores é uma demonstração de respeito e carinho a todos aqueles que ajudaram a construir uma das redes mais importantes do Brasil e mais emocionantes para os brasileiros e viajantes.

Porque tudo que se faz na INFRAERO é com muito amor e dedicação, e, a sociedade brasileira precisa conhecer melhor as riquezas de seu patrimônio público.

Não administramos aeroportos, conectamos pessoas e conquistas.

O Brasil precisa decolar com certezas de seu destino e a INFRAERO aguarda decisões inteligentes de seu acionista.

Atenciosamente,

Diretoria Executiva da Associação Nacional de Empregados da INFRAERO (ANEI)

Referências

Relatório anual da INFRAERO (2016)

Relatório da Administração – 2016 GRU Airport

IPEA. Projeto Perspectiva do Desenvolvimento Brasileiro. Livro Eixo de Infraestrutura Econômica. Disponível em:

<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/100531_comunicaipea_54_apresentacao02.pdf> Acesso em 16.04.2016.

OGLOBO. Em dez anos, um país menos conectado.

Disponível em:

<<http://oglobo.globo.com/economia/em-dez-anos-um-pais-menos-conectado-21277331>> Acesso em 01.05.2017.

O Financista. Nem Olimpíada salva as empresas aéreas, diz presidente da Abear.

Disponível em:

<<https://www.redesul.com.br/noticias/show/noticia/47016-nem-olimpiada-salva-as-empresas-aereas,-diz-presidente-da-abear>> Acesso em 20.04.2017.