

Aeroportos: a privatização não virá

Georges de Moura Ferreira 19 de junho de 2011 (sábado)

Foi no dia 9 a sabatina no Senado do senhor Marcelo Guarany, indicado para ocupar o cargo de presidente da Agência Nacional da Aviação Civil (Anac), que culminou com sua unânime aprovação pelos membros da Comissão de Infraestrutura do Senado. O assunto mais abordado durante a sabatina voltou-se às questões dos aeroportos e a privatização de seus terminais, sendo discutidos vários modelos ao redor do mundo e que essa será a saída para garantir investimentos aos ultrapassados sítios aeroportuários brasileiros.

Como solução, a privatização dos terminais de nossos aeroportos poderia ser muito boa, mas seu modus operandi reflete uma deficiência grave no setor, pois as decisões envolvendo o tema aviação vêm ocorrendo de maneira responsável, mas de forma muito lenta e com problemas de comunicação, especialmente entre os próprios órgãos responsáveis em administrar diretamente a aviação no Brasil.

Por exemplo, na semana passada, enquanto ainda se discutiam os modelos para a privatização dos sítios aeroportuários (o que não acontecerá), os funcionários da Infraero ameaçaram realizar uma paralisação nacional, eis que aos mesmos não foram repassadas informações a respeito de qual será seu papel no tocante às futuras privatizações/concessões.

E tanto mais grave, pois privatizar aeroportos, como dito, é algo impossível no Brasil, sendo que a legislação atual que trata do assunto, o Código Brasileiro de Aeronáutica, ou CBA (Lei 7565/86), define em seus artigos 31 e 36 que a construção, a manutenção de aeródromos públicos (onde pode haver terminal de passageiros) e sua exploração, se dará diretamente pela União, ou por concessão ou autorização. Resumindo: sobre os aeroportos existentes serão feitas concessões, o que significa que os empresários da iniciativa privada, por mais que invistam ou atualizem esses espaços, não poderão agregar tais estruturas ao seu patrimônio, devendo restituí-las ao governo após certo tempo, o que não contempla os objetivos de uma empresa em ver patrimônio agregado em troca de investimentos.

O mais interessante é que essa situação não tende a mudar mesmo com as reformas que estão sendo feitas no atual CBA, pois o Projeto de Lei 6961 de 2010, que trata de suas alterações e que está nesse momento em trâmite no Congresso, mantém a União como detentora de direitos exclusivos sobre a construção e concessão de aeroportos. Portanto, as empresas aéreas seguirão sem poder construir e explorar um sítio aeroportuário com terminal de passageiros próprio.

Porém, enquanto que a maior parte do assunto "aviação" tem se voltado aos aeroportos, os demais aspectos da atividade aeronáutica (controle do tráfego aéreo, formação de pilotos, aviação geral e táxis aéreos que atendem mais

de 3 mil localidades, etc.) seguem de forma autocatalítica, o que não poderá se dar para sempre, pois todos os setores demandam pela criação de uma nova política que atenda o sistema da aviação civil em sua plenitude, e não apenas em sua resultante final para o público, que são as grandes linhas aéreas regulares, que atendem a não mais que 150 cidades em todo o Brasil.

Georges de Moura Ferreira é aviador, advogado, professor de Direito Aeronáutico Internacional e Nacional da PUC-GO, consultor da Associação Brasileira de Táxis Aéreos (ABTAer), conferencista e membro da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra Adesg