

NOVO MODELO DE GESTÃO DO TRANSPORTE AÉREO

O texto a seguir corresponde às recomendações aprovadas no Seminário sobre o transporte aéreo, realizado pela Fundação Liberdade e Cidadania (São Paulo, junho, 2007)

Controle aéreo

Creio poder dizer que um dos resultados destacados deste SEMINÁRIO consiste em permitir compreender que a questão do controle do tráfego aéreo, como tem sido sugerido por muitos, não deve ser o principal objeto de nossas preocupações. Além disto, proporcionou-nos os elementos requeridos para situá-lo de maneira devida. Em síntese, o fato de que o Brasil haja optado por unificar os controles do tráfego aéreo civil e militar deveu-se estritamente a razões econômicas. A existência de dois sistemas autônomos, nos Estados Unidos, explica-se pelas razões inversas, isto é, a possibilidade financeira de fazê-lo. Do ponto de vista técnico não há porque preferi-lo. O sistema brasileiro incorpora os avanços técnicos registrados nessa atividade. As questões relacionadas à formação de novos quadros parecem equacionadas. Os fatos relacionados a esse tema servem também para evidenciar o caráter imperativo de serem disciplinadas as greves nos serviços públicos.

Duplicar o setor é um desperdício de dinheiro público. Considerados apenas os dispêndios com equipamentos, os investimentos requeridos seriam nunca menos de oito bilhões de dólares. Ao que acresceria a necessidade de contratar e formar novos quadros.

E, a desmilitarização, por sua vez, uma temeridade, que permitiria, a qualquer momento, um colapso do setor por inteiro.

O verdadeiro estrangulamento

A partir de agora podemos afirmar com toda a tranqüilidade: as causas verdadeiras das dificuldades no atendimento da demanda crescente residem no sistema de gestão do transporte aéreo, como havíamos pressentido ao nos propor, neste SEMINÁRIO, examinar o tema da adoção de novo modelo. Não há evidências de que a projetada expansão dos terminais possa responder à nova tendência. O panorama mundial confirma que se trata de um bom negócio, havendo, portanto uma ampla margem para

incorporação da iniciativa privada, imprescindível em face das notórias dificuldades com que se defronta o governo para efetivar investimentos em setores da infra-estrutura.

Aqui foram apresentadas providências de curto e médio prazo no que seria o principal ponto de estrangulamento: a Região Metropolitana de São Paulo. Ficamos sabendo que é imperativo tentar reduzir a demanda em Congonhas, para ganharmos algum tempo. Transferir as aeronaves de menor porte para Campo de Marte, preparar Viracopos ou Guarulhos para receber vôos de conexão.

Ao mesmo tempo, precisaríamos viabilizar a implantação do Terceiro Terminal de Guarulhos e darmos início à implantação de novo Terminal para a Região Metropolitana, cuja localização deverá ser decidida pelos requeridos estudos.

Sem falar nos investimentos que os acessos terrestres aos terminais irão requerer, estima-se que serão necessários investimentos tão somente na Região Metropolitana de São Paulo, nos próximos quatro anos, da ordem de US\$ 10 bilhões, em torno, portanto de vinte bilhões de reais. O governo prevê investimentos, no conjunto dos aeródromos do país, de três bilhões nos próximos quatro anos. As informações de que dispõem os técnicos é de que as estimativas da ANAC e da INFRAERO chegam a cerca de sete milhões de reais. Assim, os investimentos previstos no PAC –três bilhões em quatro anos – sequer levam em conta as projeções dos órgãos governamentais responsáveis.

Além disto, a julgar pela experiência e admitida a hipótese de que existiriam de fato tais recursos, a experiência indica que o governo prima por fazer promessas bombásticas seguidas dos conhecidos contingenciamentos.

Portanto, podemos falar com toda a tranquilidade na necessidade de ser introduzido um novo modelo de gestão que faculte a possibilidade de mobilizar os recursos requeridos por investimentos que se tornaram imprescindíveis.

Novo modelo

As valiosas indicações que nos foram proporcionadas permitem-nos conceber as linhas gerais do novo modelo de gestão aeroportuária. Adiante-se ainda que se trata de criar condições para que a iniciativa

privada assuma os investimentos requeridos, sem o que corremos sério risco de transformar, em autêntico colapso, o que se convencionou denominar de “apagão aéreo”.

O novo modelo consistiria basicamente na transformação da INFRAERO numa empresa subordinada à ANAC, atendendo à lei que a criou (n. 11.182, de 27 de setembro de 2005), ao dispor entre as suas competências “o estabelecimento de modelo de concessão de infraestrutura aeroportuária”.

Essa transformação leva em conta igualmente o fato de que a empresa vem sendo utilizada para compor arranjos políticos do governo, de que resulta desnecessário gigantismo. Basta dizer que tem atualmente 23 mil funcionários, dos quais 13 mil terceirizados, quando precisaria dispor de reduzido núcleo técnico na sede central e administrações enxutas nos aeroportos que lhe são subordinados, onde o atendimento ao público é efetivado pela empresa privada. Em razão disto, competiria indenizar, na forma da lei, aqueles que não possuem qualidade técnica e ingressaram no quadro da empresa por apadrinhamento político.

As atribuições da INFRAERO passariam a ser:

- 1º) exercer, por delegação da ANAC, a atividade de fiscalização que lhe cabe; e,
- 2º) incumbir-se do planejamento estratégico.

A ANAC tem a atribuição legal de exercer função fiscalizadora do transporte aéreo, compreendendo não apenas o adequado atendimento aos usuários de parte das companhias aéreas, mas igualmente dos aeródromos. Nesse mister, não se pode desprezar a valiosa experiência acumulada pelos funcionários da INFRAERO que militam nos diversos aeródromos do país.

A par disto, o estudo que encomendamos ao renomado especialista Dr. Robert E. Caves evidencia a relevância do planejamento estratégico do setor.

O planejamento estratégico do transporte aéreo tornou-se essencial na medida em que cresce de forma exponencial o espantoso desenvolvimento tecnológico que registra há algumas décadas. Temos a convicção de que no corpo técnico da INFRAERO há pessoas de reconhecida competência, capas de desincumbir-se de tal acompanhamento. A importância de que o transporte aéreo se reveste para país de dimensões continentais como o Brasil, exige e pressupõe que saibamos, em tempo hábil, como proceder para a incorporação dos avanços

técnicos que se vislumbrem no horizonte tanto de médio como de longo prazos.

A par dessa transformação, os aeroportos subordinados à INFRAERO seriam desmembrados em três empresas, segundo o princípio estabelecido pelo Dr. Norman Ashford, que estudou especificamente o assunto, inclusive por incumbência da própria INFRAERO.

O princípio exclui a possibilidade de concessão de unidades isoladas e, ao agrupá-las, fazê-lo a partir de aeroporto capaz de liderar a determinado conjunto, levando em conta, também, a contigüidade espacial. A unidade líder disporá de rentabilidade que lhe faculte a possibilidade de suportar unidades menos rentáveis, que poderiam até sucumbir sem esse tipo de suporte. Ao mesmo tempo, assegurar a sua sobrevivência não seria imprescindível apenas em razões estratégicas, mas igualmente a partir da possibilidade de que venham a tornar-se rentáveis.

O aeroporto-líder seria a unidade classificada pelo Dr. Norman Ashford como Especial e de 1ª categoria. Na altura em que realizou o estudo (1998), somente o aeroporto do Galeão atenderia a tal circunstância no Rio de Janeiro, o mesmo ocorrendo em São Paulo, com o Aeroporto de Guarulhos. Presentemente, Brasília preencheria tal requisito. Os demais corresponderiam aos Aeroportos Internacionais ou Domésticos.

A concessão seria efetivada mediante leilão, dispondo o BNDES de suficiente experiência na matéria, inclusive no que respeita à fixação das exigências a serem observadas. Além da questão do adequado atendimento aos usuários, o que inclui em posição destacada a segurança dos passageiros, cabe enfatizar a necessidade de serem respeitados os direitos dos que efetivamente compõem os quadros técnicos da INFRAERO. O seu aproveitamento, aliás, parece ser uma exigência das funções que lhe serão atribuídas.

A título ilustrativo, apresenta-se a seguir o ordenamento segundo as diretrizes fixadas pelo Dr. Ashford, com base na distribuição dos Aeroportos entre as Superintendências Regionais da INFRAERO, constante de estudo anterior e ratificada neste SEMINÁRIO:

EMPRESA I – Líder: Brasília

Regiões Centro-Oeste e Norte

Superintendências Regionais do Centro-Oeste, do Norte e do Noroeste

Número de Aeroportos: 22

Movimento de passageiros em 2006: 19 milhões

EMPRESA II – Líder: Rio de Janeiro

Regiões Sudeste (exclusive S.Paulo) e Nordeste

Superintendências Regionais do Nordeste, do Leste e do Centro-Leste

Número de Aeroportos: 25

Movimento de passageiros em 2006: 36,1 milhões

EMPRESA III - Líder: São Paulo

São Paulo e Regiões Sul e parte do Centro-Oeste

Superintendências Regionais do Sudeste e do Sul

Número de Aeroportos: 19

Movimento de passageiros em 2006: 46 milhões

Portanto, é hora de colocarmos novamente na Ordem do Dia a questão das privatizações, inclusive por concessão, o modelo adequado ao setor. Nunca é demais enfatizar que foram injustamente difamadas e que trouxe significativos resultados para o país. Olhando para a difusão da telefonia móvel e fixa no país parece incrível que, antes das privatizações, os terminais telefônicos custavam uma fortuna. Com a retirada do Estado do setor, ficou evidente que se trata de um serviço de primeira necessidade, que estava sendo confinado a uma situação de privilégio. Para não falar dos resultados extraordinários que se registram nos demais setores que tiveram a mesma sorte, a exemplo da mineração ou na siderurgia.

Exercemos ciosamente o nosso papel de oposição responsável, ao longo do primeiro mandato.

Conscientes de nossa função fiscalizadora, neste início de segundo mandato lutamos pela instalação de Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas do chamado “apagão aéreo”, identificar eventuais culpados e exigir a necessária punição.

Porém, no entendimento dos DEMOCRATAS, oposição responsável envolve também o imperativo de procurarmos dar contribuições positivas. É a tarefa de que a FUNDAÇÃO LIBERDADE E CIDADANIA espera ter-se desincumbido com a realização deste SEMINÁRIO.

Brasília, 21 de junho de 2007. Na data, a presidência da Fundação Liberdade e Cidadania era exercida pelo ex-senador Jorge Bornhausen.