



Gabriel Chagas: Sucesso das concessões aeroportuárias depende de mudanças

19/12/2012

As recentes concessões de três dos mais importantes aeroportos nacionais representaram um significativo avanço na política de infraestrutura aeroportuária que, até então, estava estagnada e relegada a medidas esparsas.

Em razão da precariedade do setor e de sua defasagem em relação a outros segmentos de transporte, parece-nos que o caminho adotado pelo governo federal foi acertado, dado que, com o auxílio da iniciativa privada, a infraestrutura aeroportuária brasileira receberá, finalmente, os investimentos necessários para a sua modernização e adequação aos novos parâmetros de exigência do setor, especialmente no que se refere à capacidade de movimentação de passageiros, aeronaves e cargas.

Entretanto, em que pese o acerto decisório do governo federal quanto à utilização do aludido instrumento jurídico, a estruturação dos modelos de concessão deveriam permitir maior autonomia do particular contratado.

Isso porque, ao examinar com acuidade a modelagem das concessões já concluídas, a participação da Infraero nas sociedades de propósito específico firmadas com os vencedores do certame é de 49%, o que indica uma paridade acionária que ensejará uma forte interferência da máquina estatal nos contratos entabulados.

Conquanto o artigo 20 da Lei Federal 8.987/95 seja omissivo com relação à possibilidade de o Poder Público figurar como sócio da pessoa jurídica a ser concebida para a execução do contrato de concessão, é irrefutável que a participação da Infraero em patamares tão elevados compromete a mudança da forma de administração dos aeroportos concedidos, na medida em que há uma tendência de se resguardar o cerne do modelo de gestão estatal praticado até o presente momento.

O que se afirma é que a constituição de uma sociedade de propósito específico, com participação tão elevada do Estado, pode ensejar dificultosas travas para promoção da eficiência desejada, especialmente por conta do regime jurídico que lhe será afeto. Muito embora haja a participação privada, o interesse estatal, em inúmeros casos, acaba prevalecendo e as decisões a serem tomadas pela companhia que deveriam ser gerenciais, acabam sofrendo o influxo negativo de posições político-partidárias.

Da análise deste fato impera consignar que a situação pode se agravar ainda mais nos novos modelos que começam a ser discutidos, especialmente se for levada a cabo a intenção do governo federal de criar a Infrapar, que segundo notícias veiculadas na imprensa, figuraria como acionista majoritária da pessoa jurídica a ser criada para execução do contrato de concessão.

Impera destacar nesse ponto, que não há vedação a essa prática no já mencionado artigo 20 da Lei de Concessões Públicas.

Nesse particular, a participação majoritária da Administração em uma pessoa jurídica afasta por completo o regime de direito privado a ser aplicado a esta sociedade, de tal modo que ao passar a nortear suas ações calcadas no regime de direito público, tal pessoa jurídica estará compelida a todas as obrigações inerentes ao aludido regime, como por exemplo, licitar suas contratações, selecionar seus funcionários por intermédio de concurso público, dentre outras particularidades.

Sob esse prisma, as concessões até aqui existentes e as futuras delegações a serem promovidas parecem estar fadadas a não atingirem os seus objetivos precípuos, uma vez que impõem ao particular uma dependência desconfortável da sócia estatal, que terá participação suficiente para interferir nos rumos da concessão entabulada, tal qual um sócio com prerrogativas especialíssimas.

O cenário desenhado na primeira rodada de concessões aeroportuárias e que deve ser evitado nos modelos vindouros refletem uma preocupação alarmante: a de que o governo, em verdade, não está a licitar a concessão de um serviço a um ente particular, mas apenas tentando atrair um sócio privado capaz de capitalizar a Infraero de maneira a manter incólume o modelo de gestão estatal nos aeroportos.

Tal raciocínio se corrobora pelo o fato de que inúmeras empresas aptas a executarem os contratos almejados declinaram na participação do certame por vislumbrarem, justamente, que não seria vantajoso realizar os investimentos necessários sem a garantia de que a Infraero não interferiria na forma de execução da avença e, conseqüentemente, na exploração econômica dos aeroportos.

Além disso, a escolha dos quantitativos mínimos tendentes a apurar a qualificação técnica das licitantes apresentou-se um tanto quanto destoante das exigências que seriam legitimamente permitidas em projetos dessa magnitude. A atratividade do projeto poderia ser ainda maior se as parcelas de maior relevância tivessem sido fixadas de maneira a prestigiar adequadamente a capacitação técnica e econômico-financeira dos grupos que detinham interesse em participar.

Essa circunstância, se melhor entabulada nos editais lançados, traria ainda mais segurança à contratação, permitindo que corporações que detenham elevada expertise na administração de aeroportos pudessem promover um corte em relação a empresas que não detivessem essa reconhecida reputação técnica.

Apenas para exemplificar, o edital de concessão dos aeroportos de Brasília, Viracopos e Guarulhos validou a possibilidade de contratar com uma proposta insuficiente para atender às particularidades do objeto, uma vez que o Aeroporto de Guarulhos movimentou em 2010 quase 27 milhões de passageiros — quantitativo esse infinitamente superior ao mínimo exigido.

Dessa maneira, é imprescindível que para as próximas concessões, os quantitativos mínimos sejam elevados a patamares condizentes com o fluxo de passageiros dos aeroportos a serem licitados, sem configurar um aumento exacerbado passível de restringir a competitividade do



certame.

O sucesso das próximas concessões do setor aeroportuário depende de significativas mudanças, sobretudo no que se refere à concepção das Sociedades de Propósito Específico e à forma de atuação do Estado em tais contratos, sem embargo de se ressaltar que o empenho do governo federal em alavancar essas mudanças estruturais no setor deve ser enaltecido e visto com bons olhos por toda a sociedade.

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2012-dez-19/gabriel-chagas-sucesso-concessoes-aeroportuarias-depender-mudancas/>