

# Governo do Estado quer assumir aeroporto

Interesse surgiu com a possibilidade da implantação de um modelo de concessão para os terminais brasileiros

Fernando Mendes

Diante da possibilidade de o Ministério da Defesa implantar um modelo de concessão para a administração dos aeroportos do País, o governo do Espírito Santo anunciou ontem o interesse em assumir a gestão do terminal de Vitória.

Depois de apresentar um crescimento na movimentação de passageiros de cerca de 17% em 2009 frente a 2008, o aeroporto da capital, mesmo com seus gargalos, passou a ser atrativo para o governo. “É um número estupendo. Teríamos interesse em encampar o aeroporto, pois ele teve um crescimento de 1,8 milhão de passagei-

ros em 2008 para 2,3 milhões em 2009”, argumentou o secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas, Neivaldo Bragato.

O secretário explica que é preciso aproveitar o momento em que o governo federal estuda a implantação de um novo marco regulatório para os aeroportos da União, administrados hoje pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero).

“Como está em discussão, temos de colocar na mesa as opções que podem existir. É uma coisa que não precisa ficar só na mão da União. Temos de trabalhar com mais opções”, ressaltou.

Ele explica que é possível haver três modelos de administração dos aeroportos no País. Um no modelo

“Não tem ciência e é um negócio como qualquer outro. Pode acelerar a melhora dos aeroportos”

Secretário Neivaldo Bragato

de concessão, outro da forma como está, comandado pela Infraero, e ainda outros administrados pelos estados ou por municípios.

O Aeroporto de Congonhas, por exemplo, o segundo mais movimentado do Brasil, é de propriedade do estado de São Paulo.

“Não é algo de outro mundo. Não tem ciência e é um negócio como qualquer outro”, acredita.

Bragato citou ainda os exemplos do Chile e da Colômbia, por onde passou recentemente, onde os aeroportos são privados.

Atualmente, a Infraero administra 67 aeroportos federais, 80 unidades de apoio à navegação aérea e 32 terminais de logística de carga.

Toda essa infraestrutura pertence à União, com exceção de alguns casos, como o de Congonhas.

Bragato acredita que o fato de a estatal apenas fazer a gestão, mas não ser dona de nada, contribui para os gargalos no sistema aéreo brasileiro, inclusive os do Estado.

“Não é que a Infraero não funciona. Essa é uma medida que pode acelerar a melhora dos aeroportos. É uma medida importante.”



VISTA do aeroporto de Vitória: governo federal estuda concessões

## Estudo sobre regras sai em março

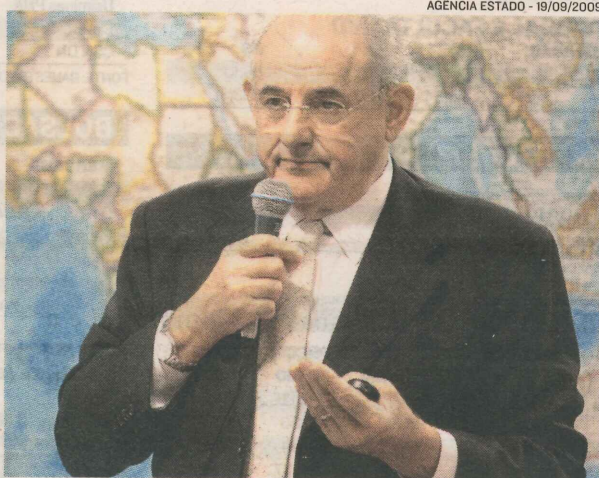
O estudo sobre o novo marco regulatório dos aeroportos encomendado pelo Ministério da Defesa deve ficar pronto no próximo mês e está sendo desenvolvido pela empresa McKinsey & Company.

A assessoria do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) também informou ontem que o órgão apenas está financiando o estudo, que, além da administração, também abordará questões relacionadas às pistas dos terminais aeroportuários.

Em entrevista ao jornal Valor Econômico, o ministro da Defesa, Nelson Jobim, afirmou que o novo marco regulatório permitirá que empresas privadas administrem alguns aeroportos do País e que a Infraero, ao se tornar também uma concessionária, disponha de ativos que são pré-condição para a abertura de seu capital.

Com isso, a empresa poderá captar recursos no mercado para investir nos aeroportos.

Como não possui ativos, a estatal não consegue tomar empréstimos para bancar os investimentos ne-



AGÊNCIA ESTADO - 19/09/2009

O MINISTRO Nelson Jobim, disse que o novo marco permitirá que empresas privadas administrem alguns aeroportos

cessários à modernização dos aeroportos, que se tornou ainda mais urgente com as definições do Brasil como sede da Copa do Mundo de Futebol em 2014 e da Olimpíada de 2016, no Rio de Janeiro.

No entanto, ao participar do balanço do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), ontem, o ministro descartou, pelo menos por enquanto, a possibilidade de concessão de aeroportos.

Perguntado sobre a abertura do capital da Infraero, Jobim esclareceu que a estatal terá, primeiro, de passar por um processo de reestruturação e reorganização.

Ele acrescentou que está sendo estudada uma linha de financiamento do BNDES para esse fim.

“A Infraero não tem patrimônio, é gestora. Não se pode abrir capital de uma empresa que não tem patrimônio”, explicou.

### DEPOIMENTOS

#### “Está estrangulada”

“Vejo com bons olhos a exploração dos aeroportos por meio de concessão, pois acho que a Infraero está estrangulada. Se ela puder exercer um papel de controle e fiscalização, é necessário.

O que importa para o cidadão é que haja um melhor serviço, pois hoje tudo é pago nos aeroportos. É público, mas é pago.”

Renato Casagrande (PSB), senador.

#### “Hoje não funciona”

“Acho que a concessão resolveria o problema, pois até hoje os aeroportos não funcionam.

A gente que está em aeroporto duas vezes por semana vê como é difícil o embarque e desembarque.

Temos que pegar ônibus para chegar ao avião. Fora do Brasil, não é assim. Quando o de Vitória ficar pronto, já estará defasado.”

Carlos Manato (PDT), deputado federal.

#### “Não confio tanto”

“Deve ser uma forma de resolver. Mas é uma forma de admitir uma total incompetência na administração dos aeroportos.

Passar para a iniciativa privada não resolve. Temos altos índices de tráfico de armas e drogas.

Como podemos abrir para a iniciativa privada? Eu não confio tanto assim.”

Rose de Freitas (PMDB), deputada federal

#### “Tem de ser local”

“Tem que descentralizar a autoridade portuária. Não faz sentido ser nacional. Tem de ser local.

Dependendo do aeroporto, tem que ser do Estado ou do município, ou consórcio de municípios. Pode ser também Estado mais município. Não faz sentido ser nacional a autoridade portuária e aeroportuária. Tem de ser concessão.”

Luiz Paulo Vellozo Lucas (PSDB), deputado federal