

# A mão desnecessária do Estado

Cláudio Frischtak

*Folha de S.Paulo*, 19.1.2014

**Com o modelo de concessão de aeroportos escolhido, o governo expõe o setor público a gastos que deveriam ser privados**

Em 2012 e 2013, os cinco principais aeroportos do país foram privatizados: pelos próximos 20 a 35 anos, cada um deles será gerido por uma empresa operadora sob controle privado, constituída pela associação do consórcio ganhador do leilão e a Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária). Apesar de muitos considerarem que o governo finalmente acertou com essas novas concessões, creio que o modelo esteja em certa medida equivocado.

O problema certamente não foi a demora ou hesitação do governo em privatizar os aeroportos. Afinal, são operações complexas, e o governo deve mesmo se assegurar de que o operador será capaz de trazer uma melhora substancial em termos de gestão e qualidade de serviços. Até aí, nada há de errado.

É verdade que, por algum tempo, havia no governo a esperança de que a Infraero permanecesse no controle. A falta de interessados deu cabo a essa hipótese. E é provável --assim se espera-- que os serviços melhorem significativamente sob uma gestão privada, com a fiscalização da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), especialmente porque a gestão da Infraero dos aeroportos mais importantes tem sido no mínimo falha, quando não desastrosa, a exemplo do Galeão, no Rio de Janeiro.

O que há de errado, então, com o modelo? Em síntese, o governo escolheu expor desnecessariamente o setor público nos próximos anos a dezenas de bilhões de reais em obrigações --R\$ 22,24 bilhões apenas em outorgas e outros R\$ 12,5 bilhões em investimentos-- que deveriam (e poderiam) ser absorvidas pelo setor privado.

Primeiro, colocou-se a Infraero, apesar de sua fragilidade financeira, numa situação bastante inusitada: é responsável por 49% dos aportes (investimentos e ainda os pagamentos anuais da outorga), mas é um sócio na prática passivo e no mais silencioso.

O conceito de um leilão com base no maior ágio sobre o valor mínimo de outorga está correto, porém o ágio ser determinado privadamente e a Infraero (que não participou da decisão de quanto pagar) se ver obrigada a acompanhar o vencedor é algo que escapa à razão.

Ademais, ainda que no acordo de acionistas a Infraero tenha poder de veto sobre determinadas matérias, inclusive em relação a transações com partes relacionadas (para garantir, por exemplo, que obras e outros serviços sejam contratados em bases competitivas), nada assegura que ela não o exerça judiciosamente --afinal, seu histórico como gestora em suas próprias operações não é bom.

A privatização dos aeroportos tem um problema adicional. Como nas demais concessões, o governo dispõe do BNDES para financiar a operadora a custos

extremamente competitivos. A questão é: por que recursos públicos deveriam ser usados para o financiamento desses investimentos quando os bancos privados e o mercado de capitais teriam capacidade de fazê-lo? Em que medida o interesse público é priorizado?

Em ambas as frentes --os aportes da Infraero e o financiamento do BNDES--, serão criadas obrigações adicionais para o Tesouro, desnecessariamente. Afinal, os aeroportos tais como foram privatizados não deveriam depender de recursos públicos. Vão muito bem, obrigado, se bem geridos. Os escassos recursos públicos deveriam ser direcionados às áreas prioritárias para o bem-estar da população.

O governo, no afã de garantir o sucesso das privatizações aeroportuárias --e números vistosos para apresentar-- errou o modelo e a medida. Exagerou nos subsídios implícitos do Tesouro repassados via Infraero e BNDES, além da recente operação com o BNDESPar (braço de participações em empresas do BNDES) e do FI-FGTS (fundo criado com recursos do FGTS para investimento em infraestrutura). Esqueceu-se de que esse tipo de privatização não necessita da mão (financeira) bem visível do Estado.