

Ofício nº 010 /ANEI/2019
Brasília-DF, 29 de março de 2019.

Associação Nacional de
Empregados da Infraero

**Ao Presidente da Comissão Mista da Medida Provisória nº 866, de 2018
Excelentíssimo Senhor Deputado Mauro Lopes**

Copiados o Relator e demais membros da Comissão

Assunto: Empresa pública NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A.

Excelentíssimo senhor Presidente,

1. Ao passo que o parabenizamos pelo assento na presidência dessa importante Comissão, cumpre-nos apresentar a Associação Nacional de Empregados da Infraero – ANEI, entidade legalmente reconhecida como organização associativa e de representatividade de empregados públicos da estatal INFRAERO e solicitar atenção de todos os membros a respeito do relevante e contraditório tema criação da Nav Brasil.
2. O nobre parlamentar, convededor do sistema de infraestrutura do Brasil, sobretudo porque foi ministro da Secretaria de Aviação, sabe da importância da INFRAERO no contexto da aviação e no cenário nacional micro e macroeconômico.
3. Neste documento citaremos três motivos para a criteriosa avaliação dessa respeitada Comissão.

Das concessões aeroportuárias e ágios dos leilões:

4. As rodadas de concessão dos aeroportos brasileiros, desde as primeiras, nas Sociedades de Propósito Específico (SPE) bem como nas últimas duas (2017 e 2019), merecem destaque a respeito da necessidade da venda desses ativos (aeroportos federais), sobretudo devido a valoração do bem (*valuation*).
5. Importante esclarecer que os ativos pertencem do Governo Federal, *eles não são ativos da INFRAERO*. A estatal possui outros ativos próprios e os 49% de participação nos 5 aeroportos (Guarulhos, Viracopos, Brasília, Confins e Galeão), os quais deverão render dividendos em futuro próximo, caso o atual Governo mantenha a INFRAERO na sociedade para alcance do *payback* contido no cronograma do Plano de Negócios de cada aeroporto.
6. De acordo com o cronograma das SPEs, ao final do prazo de concessão a INFRAERO deverá receber um total de R\$ 57 bilhões de dividendos do *payback*, como segue detalhado:
 - a) R\$ 9 bilhões de Guarulhos
 - b) R\$ 12 bi de Campinas
 - c) R\$ 5 bilhões de Brasília
 - d) R\$ 24 bilhões do Galeão
 - e) R\$ 7 bilhões de Confins
7. Na contramão da lógica dos investimentos de longo prazo e do respeito ao planejamento, a boas práticas de governança e *compliance*, técnicos da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SNAC) vêm argumentando que a INFRAERO precisa vender seu percentual nas sociedades porque os aportes financeiros naqueles sócios chegam a casa dos R\$ 6 bilhões. No entanto, esse montante é repassado do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para a INFRAERO aplicar nos sócios e essa conta já recebeu mais de R\$ 28 bilhões desde que foi criada em 2013.





8. Significa dizer que se em 5 anos o FNAC já recebeu mais de R\$ 28 bilhões, daqui a 30 anos, aplicando matemática primária, a conta receberá mais de R\$ 200 bilhões. Se a INFRAERO existir daqui a 30 anos, também deverá receber mais R\$ 57 bilhões, conforme demonstrado no item 6.
9. Tocante aos ágios dos leilões envolvendo as SPEs, todos também foram supervalorizados, sobretudo porque a INFRAERO foi instada a sócia amordaçada, sem direito a opinar sobre os lances ofertados nos leilões e destinada a participar com 49% de todos os investimentos, mesmo sem assento em cargo de direção da sociedade.
10. Os técnicos do TCU descobriram superfaturamentos nas obras, contratos ilícitos e outras mazelas com os recursos públicos aportados pela INFRAERO na sociedade. Todos os especialistas sérios da época afirmaram que os lances dados nos leilões foram incompreensíveis e fugiram de qualquer racionalidade com investimento.
11. Servidores da carreira pública lotados na SNAC e até da ANAC também foram constituídos como membros dos Conselhos Fiscal e de Administração das SPEs na cadeira da INFRAERO recebendo pomposos jetons. A participação desses agentes do estado, reguladores do setor, nos entes privados daquelas sociedades pode resultar em uma série de problemas na política e regulação do setor, além de promover a prática de *revolving door* podendo comprometer estratégias do sistema e a livre concorrência entre os aeroportos. O atual diretor de Assuntos Corporativos da Inframérica/SA (BSB) é o maior exemplo disso.
12. O contexto é que **antes do impeachment os aeroportos foram leiloados com outorgas absurdamente altas também porque a INFRAERO garantiria os aportes bilionários para os compromissos firmados**, mesmo sem possuir qualquer capacidade técnica, orientação do Governo ou cadeira de diretoria naqueles 5 aeroportos.
13. **Após o impeachment, o governo decidiu inverter a lógica com o novo projeto do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Secretaria chefiada por Moreira Franco, e, assim, o modelo dos dois últimos leilões acabou piorando o que foi ruim. Isto é, nossos aeroportos (patrimônio) foram concedidos por outorgas irrisórias, facilmente pagas com receitas da própria INFRAERO.**
14. A propaganda do governo anterior e do atual foi que os ágios também foram supervalorizados. Porém, o lance inicial para o lote envolvendo os ativos de Vitória e Macaé foi de R\$ 46,9 milhões. Contudo, nos últimos três anos a INFRAERO investiu nos aeroportos de Vitória e Macaé, apenas em obras, algo próximo de R\$ 750 milhões. Evidente que assim a venda por R\$ 437 milhões gera um ágio de 830%.

Da INFRAERO e seu potencial

15. Em 31 de maio de 1973 a INFRAERO iniciava suas atividades, tendo como primeiro presidente, o Tenente-Brigadeiro do Ar Hélio Costa. Aos poucos a empresa pública assumia os diversos aeroportos e aeródromos nesse gigante país. Em 1987 a administração dos aeroportos do Rio de Janeiro, que eram operados pela ARSA, foi incorporada à INFRAERO.
16. Até 07 de novembro de 1995 quem operava os serviços de navegação aérea no Brasil era a empresa TASA (Telecomunicações Aeronáuticas S.A.), uma estatal idêntica a nova estatal NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A.. A INFRAERO incorporou a TASA e seus empregados e passou a explorar também aqueles serviços a partir daquele ano.



17. A INFRAERO é uma empresa pública com quase meio século de existência, de premiações e destaques internacionais naquilo que melhor os empregados sabem fazer: explorar a infraestrutura aeroportuária.
18. O declínio da INFRAERO bem como do sistema de aviação civil no Brasil se deu nos mesmos moldes apontados pelo Relatório da CPI do Apagão Aéreo. Naquele relatório é possível identificar todo tipo de problema provocado no setor e na gestão da estatal.
19. Em depoimento naquela CPI, o chefe do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Major Brigadeiro Ramon Borges Cardoso, afirmou que além do contingenciamento orçamentário para o Órgão, R\$ 364 milhões do Fundo Aeroportuário ficaram retidos entre 2003 e 2006, prejudicando substancialmente a modernização dos serviços. A INFRAERO passou por problemas semelhantes.
20. É importante que os membros dessa Comissão saibam como a Secretaria de Aviação está gerenciando esse Fundo. Alertamos, outrossim, que lei de criação do FNAC vem sofrendo tentativas de remendos para que essa verba possa ser utilizada em outras finalidades. As reformas, ampliações, reaparelhamento e até construção de aeródromos e aeroportos de interesse de estados e municípios preconiza a finalidade do Fundo.
21. Não obstante a necessidade de se fomentar o desenvolvimento da aviação no Brasil, sobretudo a regional, há que se avaliar se os recursos do FNAC também não estão indo para os recentes operadores privados, arrematantes dos terminais concedidos, em favorecimento do privado em detrimento do público.
22. Em recentes entrevistas a interina presidente da INFRAERO, ex-Assessora-Chefe da Assessoria Especial da Casa Civil (de Eliseu Padilha – também ex-ministro da Aviação), vem argumentando da possibilidade de a estatal ser mantida para operar os aeroportos de pequeno porte (regionais), desde que a “nova INFRAERO” seja mais enxuta.
23. A argumentação da gestora, que ajudou a escrever os primeiros editais de concessão dos aeroportos em SPEs, não faz sentido com a ideia de romper a atividade de navegação aérea ou extinguir a estatal após a venda de todos os ativos, a menos que a sugestão seja privatizar a INFRAERO totalmente.
24. Nesse imbróglio de falta de planejamento para o setor, falta de políticas sérias para o desenvolvimento da aviação, haja vista as mil e uma sugestões do que fazer com a INFRAERO, os empregados amarguram desesperadamente sem saber do seu futuro. Muitos aliás, já trocaram de cidades e estados algumas vezes por conta da “privatização” e outros adoeceram com a iminência do fim da empresa.

Da NAV Brasil

25. A criação de uma nova empresa pública para executar o que a INFRAERO executa há décadas, transferindo os próprios empregados da estatal para a nova estatal, não se coaduna com a intenção do atual governo em diminuir o Estado, muito menos uma proposta inteligente, sobretudo se a INFRAERO for mantida.



Associação Nacional de
Empregados da Infraero

26. Preocupado com possível extinção ou privatização total da gloriosa INFRAERO, o nobre e estimado Senador Weverton Rocha, apresentou a ilustre emenda, em 05 de fevereiro deste 2019, que trata da transferência total dos empregados públicos da INFRAERO para a Nav Brasil. Preocupação legítima, honrosa e humana, na qual milhares de famílias dos trabalhadores da Estatal se martirizam desde que o processo de desmonte da empresa iniciou.
27. Ao que nos parece, a verdade é que a história de provocar a cisão da INFRAERO para criar uma empresa de navegação aérea foi iniciada em conflito de interesses pelo Chefe do DECEA enquanto esteve como membro do Conselho de Administração da estatal ao perceber que a atividade é extremamente deficitária financeiramente. Talvez no afã de querer ajudar a estatal, iniciou uma peregrinação de levantamentos de dados financeiros e articulações para levar a atividade ao DECEA.
28. Tendo como base essa realidade de que a atividade de navegação aérea não se remunera por si só, tendo a INFRAERO de promover subsídio cruzado para mantê-la, parir uma empresa pública deficitária sem qualquer necessidade é parir criança morta. A Nav Brasil, portanto, se criada, trará mais prejuízos aos cofres públicos e essa Comissão estará avalizando a desnecessária criação de uma estatal totalmente dependente da União.
29. Diante desse contexto obscuro e cenário nebuloso, solicitamos às vossas excelências uma Audiência Pública e a presença de representantes desta ANEI para compor, como auxiliares técnicos para avaliação dessa íntegra Comissão Mista sobre a necessidade da efetivação da criação de mais uma empresa pública, bem como em promover a devida avaliação do futuro da INFRAERO e de seus quase dez mil empregados.

Respeitosamente,


Alex Fabiano Viana Costa
Diretor-Executivo da ANEI