

JULIO COSTA*

PDAR decola sem ‘plano de voo’

Apenas com a publicação do Decreto nº 6.780/2009, que versa sobre a Política Nacional de Aviação Civil - PNAC, é que a concessão de aeroportos à iniciativa privada tornou-se uma política oficial de governo no Brasil. Desde então, não obstante os festejados resultados dos leilões que resultaram na ‘privatização’ dos maiores aeroportos do País entre 2011 e 2012, os concessionários seguem enfrentando as turbulências e incertezas do setor.

Se por um lado os concessionários vêm realizando pesados investimentos com a construção de novos terminais e a melhoria dos serviços aeroportuários, por outro lado, praticamente não houve contrapartida. Faltam investimentos na modernização dos sistemas de controle de tráfego aéreo, assim como é notória a falta de recursos dedicados a Polícia Federal, Receita Federal ou mesmo a ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária.

Apesar da exitosa organização da Copa do Mundo em 2014, os preços altos, a criminalidade e a ausência de infraestrutura adequada continuam afugentando os estrangeiros do País, impedindo assim que o turismo cresça e proporcione o desejado

efeito “mola propulsora” das atividades aérea e aeroportuária.

Segundo o governo, o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional - PDAR aumentará a quantidade de cidades brasileiras atendidas pelo transporte aéreo, auxiliando na redução das desigualdades sociais e fomentando o potencial turístico de referidas localidades. Entretanto, o recente veto da presidente Dilma Rousseff a dois artigos do projeto de conversão da Medida Provisória 656/14, que permitiriam a construção e exploração comercial de aeroportos pela iniciativa privada expõem, mais uma vez, a falta de um planejamento racional para o setor.

Ao mesmo tempo em que promove o desenvolvimento de um modelo regulatório focado em princípios como o da livre concorrência, da descentralização e da eficiência econômica, o governo parece vacilante na forma como vem enfrentando determinados desafios, sejam eles inerentes a adoção do ‘regime de outorga’ para os próximos leilões, às regras de distribuição da demanda (slots), bem como à questão concorrencial relacionada a construção de novos aeroportos em áreas de influência dos atuais concessionários.

Antes de implementar o ambicioso Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional - PDAR, seria necessário que o governo identificasse com maior clareza as especificidades do setor aéreo e aeroportuário e desenvolvesse uma matriz de risco para evitar novos desperdícios e a perda de oportunidades.

*

JULIO COSTA É SÓCIO DO ESCRITÓRIO TAUIL & CHEQUER ADVOGADOS

