

## PRIVATIZAÇÃO DOS AEROPORTOS NO CHILE E NA ARGENTINA ENTRE O SUCESSO E O FRACASSO

São Paulo - Os históricos dos vizinhos brasileiros na concessão de aeroportos mostram que essa experiência pode ser um êxito ou um fracasso completo. Argentina e Chile decidiram levar adiante seus **projetos de privatização** no mesmo momento, em meio à década de políticas neoliberais, mas os resultados observados são bastante diferentes. **No Brasil**, o governo Dilma Rousseff discute como e de que maneira fazer a passagem ao controle privado. A escolha do modelo é fundamental para evitar problemas que podem se arrastar por décadas e penalizar os usuários em um momento em que se promove certa democratização do acesso ao sistema aéreo brasileiro - o fluxo mais que dobrou entre 2003 e 2010, chegando a 154 milhões de usuários.

### Argentina

"Na Argentina, o que os três grandes ganhavam não cobriam os outros aeroportos da rede, que eram extremamente deficitários", relata Adir da Silva, presidente do Instituto do Transporte Aéreo do Brasil e ex-presidente da Infraero (1995-98). O problema é que o governo de Carlos Menem decidiu licitar todos os terminais para uma mesma empresa. A Aeropuertos Argentina 2000, do empresário Eduardo Eurnekian, foi mais uma das que recebeu as benesses do período menemista, mas logo a licitação se mostrou um presente de grego.

Há enorme diferença entre os dois principais aeroportos argentinos, localizados em Buenos Aires, e os demais terminais da rede. Para que se tenha uma ideia, em fevereiro deste ano passaram dois milhões de passageiros pelo sistema aeroportuário da nação vizinha. 1,5 milhão, ou três quartos do total, utilizaram Ezeiza e Aeroparque, na capital. O terceiro terminal mais utilizado foi o de Córdoba, com 128 mil passageiros, seis vezes menos que os do topo da lista.

A Internacional Air Transporte Association (IATA), entidade que trabalha na articulação entre empresas aéreas e governos, queixou-se ao governo Menem a respeito do modelo de concessão. A associação manifestou que o monopólio na exploração dos serviços resultaria em elevação das tarifas e em má prestação de serviços, o que de fato se confirmou. "À exceção do novo terminal do aeroporto de Ezeiza, não se viram benefícios aos usuários", afirmou Jaime Escobar, Gerente da IATA para a América Latina, durante uma palestra.

A Aeropuertos Argentina, que já abria mão de cumprir o investimento de US\$ 2,2 bilhões ao ano no desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária, piorou sua atuação devido a dois fatores quase simultâneos. Os ataques de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos reduziram drasticamente as viagens aéreas em todo o mundo. No caso argentino, o default de 2001-02, com queda brutal da renda e o país no buraco, teve forte impacto sobre o número de passageiros transportados. Somente em 2009 os terminais controlados pelo setor privado no país vizinho retomaram o nível de 1999, superior a vinte milhões de usuários.

No início do governo Néstor Kirchner houve um ensaio de reestatização do setor, mas o empresário Eurnekian conseguiu promover uma renegociação. Naquele momento, segundo a ex-deputada Alicia Castro, a Aeropuertos Argentina devia, em investimentos não realizados e em não pagamento do edital, quase um bilhão de dólares. Ao fim das conversas, a empresa reconheceu uma dívida de 570 milhões de pesos, que podem ser pagos ao Estado mediante cessão de ações, e se comprometeu a investir dois bilhões de dólares até 2028 sem aumentar as taxas aeroportuárias.

### Chile

No caso do Chile, o caminho das concessões foi menos conflituoso. Cada aeroporto foi passado à

---

iniciativa privada individualmente seguindo dois modelos, um para aeroportos já construídos, outro para os que ainda precisam ser erguidos.

Num primeiro momento, para diminuir riscos e atrair investidores, o governo lançou mão de subsídios e mecanismos que assegurassem o lucro. "Se assegurava o faturamento mínimo da concessão com um número de passageiros estimados. Quando ficava abaixo desse número, o governo fazia um pagamento", explica em conversa telefônica María Isabel Castillo, diretora Nacional de Aeroportos do Chile. Foi este o mecanismo utilizado após a queda temporária no fluxo de passageiros devido aos ataques de 2001.

No caso dos aeroportos regionais, que têm menos movimento, o vencedor dos editais ganha o direito não apenas à arrecadação tarifária, mas à exploração das áreas comerciais. Os prazos também variam de acordo com a lucratividade estimada, funcionando como mais um mecanismo para assegurar a atratividade.

O oferecimento de tarifas mais baixas aos usuários e às empresas aéreas, por outro lado, é o diferencial de algumas concessões. No caso de novos aeroportos, quando há necessidade de **construir pistas, torre e plataformas**, o governo oferece subsídios, que também são um fator que pesa na disputa do edital: o consórcio que oferecer o menor valor leva a disputa.

Além disso, as concorrências fixam estimativas quanto ao número de passageiros. Caso o fluxo previsto seja atingido antes da data de fim da concessão, antecipa-se a convocação de uma nova licitação. "Os primeiros aeroportos tinham prazo entre 12 e 15 anos, mas como a curva de passageiros embarcados subiu muito rapidamente, as novas licitações estão durando entre quatro e seis anos", explica María Isabel.

João Peres, adaptação do texto publicado na página de internet "Redebrasilatual"  
(11 Maio 2011)