



Formas de prevenir tragédia havia; o que faltou foi governo

Síntese: Desde 2003 o governo Lula vem recebendo alertas de que a desatenção em relação ao setor aéreo poderia resultar em deterioração do sistema e em aumento de riscos para os usuários. A reação, porém, foi de indiferença: os investimentos em proteção de vôo e segurança de tráfego caíram pela metade e mais de R\$ 2 bilhões de fundos setoriais foram engordar o superávit fiscal. As perspectivas não são animadoras: até 2010, o PAC prevê aplicar em aeroportos apenas um terço do mínimo considerado adequado para fazer frente a um crescimento mediano da economia.

O desastre que levou 199 pessoas à morte no último dia 17 de julho em Congonhas é a mais acabada ilustração da dificuldade – para dizer o mínimo – que o governo Lula tem de bem gerir o país. Jamais se poderá alegar que a administração petista foi pega de surpresa ou que não havia sinais claros de que era preciso agir para evitar o pior – afinal, desde setembro do ano passado a aviação brasileira vive em sobressaltos. O desempenho orçamentário e o descuido em relação às condições de vôo e à gestão eficiente de nosso espaço aéreo comprovam que a principal marca desta crise é o desdém com que o PT governa e zela pela segurança e o bem-estar dos brasileiros.

Alertas quanto à deterioração das condições e da segurança de tráfego no espaço aéreo brasileiro vêm de longe. Foram primeiro postos no papel ainda em 2003 por um ministro de Estado de Lula: José Viegas, então à frente da Defesa. Em outubro daquele ano, o Conselho de Aviação Civil alertava: “A diminuição dos recursos aplicados nessa atividade produz reflexos na própria segurança dos vôos, podendo acarretar degradação do sistema”.

Por quatro anos seguidos, também o Decea (Departamento de Controle do Espaço Aéreo), órgão da Aeronáutica encarregado de cuidar da infra-estrutura de segurança, alertou sobre a situação emergencial e os riscos decorrentes de cortes nos sistemas de proteção de vôo. Em resposta, tudo o que o governo fez foi reduzir ainda mais os investimentos. Foi o suficiente para o Tribunal de Contas da União (TCU) constatar, em recente relatório sobre o caos aéreo, que se trata de “uma sucessão de equívocos quanto aos cortes nas propostas orçamentárias; ao contingenciamento de recursos para o setor; à indolência em relação às necessidades de expansão e modernização do sistema”.

Bilhões guardados no cofre

Um dos alvos desses avisos é o crescente contingenciamento de verbas de dois fundos setoriais mantidos pelo governo federal: o Aeronáutico e o Aeroviário. O primeiro cobre gastos com serviços de segurança e proteção ao vôo, construção e obras em aeroportos. O segundo serve para bancar instalações e serviços de infra-estrutura aeronáutica. Na gestão Lula, porém, tiveram destino bem distinto daqueles para os quais foram criados décadas atrás: engordaram os seguidos superávits fiscais recordes do governo petista.

Existem mais de R\$ 2 bilhões empilhados nos dois fundos. O crescimento é vertiginoso na era Lula: mais polpudo, o Fundo Aeronáutico acumula hoje R\$ 2,04 bilhões. Apenas para comparar, em 2002, último ano da gestão Fernando Henrique, havia lá exatos R\$ 609 milhões. No Fundo Aeroviário estão guardados outros R\$ 101 milhões. Para se ter uma idéia, os reais contingenciados nos dois fundos equivalem a todo o investimento em aeroportos previsto no Programa de Aceleração do Crescimento para os próximos três anos.

A prática é comum no governo Lula: impor fortes arrochos às contas públicas enquanto necessidades reais e urgentes da população deixam de ser atendidas. Tal receita continua a produzir resultados fiscais cada vez mais robustos, como o verificado no primeiro semestre deste ano. Só para pagar juros da dívida pública foram gastos R\$ 78,8 bilhões; o superávit fiscal cresceu 25,4% em comparação com os primeiros seis meses de 2006. Na outra ponta, os investimentos em projetos prioritários somaram apenas R\$ 1,2 bilhão no período, ou apenas um real para cada dez previstos.

Sem investir

São números assim que tornam o horizonte da infra-estrutura brasileira ainda mais nebuloso. A Fundação Getúlio Vargas estima que serão necessários investimentos de R\$ 15 bilhões na ampliação da rede de aeroportos até o fim da década, ou cinco vezes mais que os gastos planejados pelo governo federal. Para piorar, a experiência recente desautoriza qualquer expectativa otimista: nos últimos quatro anos, os investimentos realizados em transportes no país equivaleram a apenas um terço do mínimo considerado adequado para sustentar um crescimento econômico da ordem de 3,5% ao ano.

O caos aéreo mostra que a equipe de Lula talvez saiba como esterilizar dinheiro, mas não faz a mínima idéia de como bem investi-lo, em prejuízo dos contribuintes. Dados recentes de pesquisa realizada pelos economistas José Roberto Afonso e Geraldo Biasoto Jr., publicada pelo BNDES, mostram o Brasil próximo à lanterna do ranking mundial de investimentos públicos, composto por 150 países, com algo em torno de 1,8% do PIB.

Considerando apenas transportes, o percentual é ainda mais pífio: 0,2% do PIB, ou um décimo do que a Índia investe, por exemplo. Com tamanha deterioração nos investimentos em infra-estrutura, custos associados à logística no Brasil, incluindo transporte e armazenagem, alcançam patamares proibitivos. Estima-se que o país gaste com isso algo em torno de 20% do PIB, o dobro do que despendem os Estados Unidos, por exemplo.

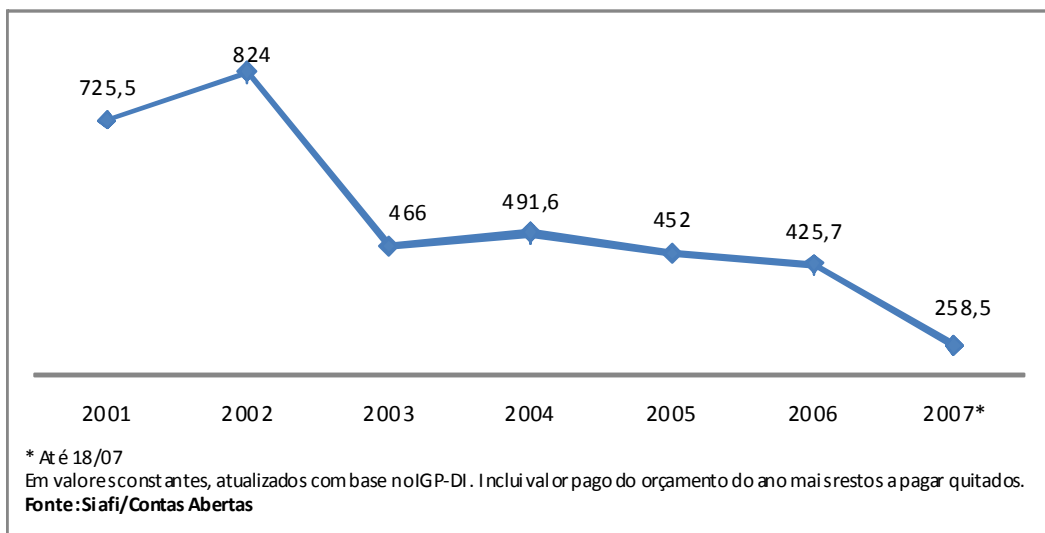
Para segurança, quase nada

Não é apenas nos fundos setoriais que o dinheiro público dormita sem gerar benefícios para a população. Com o número de passageiros de transporte aéreo explodindo, o Decea deixou de investir R\$ 527 milhões nos últimos três anos e meio. O valor refere-se ao montante apontado pelo órgão como o necessário para fazer a vigilância dos nossos céus e o que o governo federal efetivamente autorizou-o a gastar.

Mais que isso, os gastos com sistemas de proteção de vôo e segurança do tráfego aéreo foram simplesmente ceifados a partir da chegada do PT ao poder. Em 2002, já considerada a inflação do período, R\$ 824 milhões foram destinados a esta finalidade. Sempre declinantes, as mesmas atividades – que visam dar mais segurança e eficiência ao tráfego aéreo – receberam do

governo Lula apenas R\$ 425 milhões no ano passado. Já sob Lula, o Ministério do Planejamento reconheceu oficialmente que os gastos mais altos da época tucana obedeciam a uma diretriz presidencial e a "estudos que reconheciam a carência de investimentos no sistema".

Gastos em proteção de voo e segurança do tráfego aéreo (em R\$ milhões)



Talvez seja por isso que a média brasileira de acidentes aéreos fatais (0,8 por milhão de decolagens) seja quatro vezes maior do que a verificada na Europa, nos EUA e no Canadá, segundo a National Transportation Safety Board, agência do governo americano que investiga tais ocorrências. Triste marca, nos últimos dois anos o Brasil é o país com mais vítimas em acidentes aéreos no mundo.

Paralisia e aparelhamento

A paralisia dos gestores do sistema aéreo nacional em meio à crise do setor assombra. Um exemplo emblemático: os investimentos da Infraero em obras de infra-estrutura aeroportuária nos terminais de Congonhas, Guarulhos e Viracopos (Campinas) este ano, para as quais estão reservados R\$ 136 milhões, encontram-se zerados. Ou seja, até semana passada, nenhum centavo foi gasto, ainda que a necessidade de reparos e melhorias em prol de maior segurança nessas pistas seja evidente.

Isso não impede, porém, o uso desabrido da estatal como abrigo seguro de afilhados políticos. Não é de hoje que a Infraero está ligada ao lado escuro da política petista: já na época da descoberta do mensalão, ela esteve no centro das denúncias de malversação de recursos públicos e direcionamento de verbas. Abriga mais de 400 apadrinhados em seus muitos cargos, irrigados com um vistoso orçamento de R\$ 2,2 bilhões. Superfaturamentos são uma constante nas milionárias obras do órgão, segundo o TCU: na ampliação do aeroporto de Vitória há indícios de valores até 357% maiores e no de Brasília, de até 122%. Já a reforma de Congonhas poderia ter saído pela metade dos R\$ 170 milhões gastos – dos quais apenas R\$ 40 milhões usados para ampliação e melhoria das condições de segurança e operação das pistas.

Situação parecida vive a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que, embora não conte com recursos orçamentários tão polpudos, foi retalhada entre partidários

do governo com pouca ou nenhuma intimidade com o setor ao qual deveriam regular. Expert em turismo, seu diretor-presidente, Milton Zuanazzi, chegou ao comando do órgão sob as bênçãos da ministra Dilma Rousseff; a diretora Denise Abreu foi apadrinhada por José Dirceu e o ex-deputado Leur Lomanto ganhou cargo de direção depois que trocou o PFL pelo PMDB baiano. De setor aéreo nenhum deles entende, o que torna a Anac – que consome 1/5 dos seus gastos com passagens e diárias – a antítese do que deve ser uma agência reguladora.

Um time de tamanha incompetência como o que esteve à frente do setor aéreo brasileiro até agora deveria pagar o preço do fracasso com, no mínimo, a perda do emprego. Mas não é isso o que vai acontecer; os penalizados serão outros. O governo petista gosta de alardear que, com o caos aéreo, quem perde é a classe média. Nada mais falso. A balbúrdia que se instalou no segmento também atingirá pessoas de menor renda – e de duas formas. Aqueles que só agora começavam a ter oportunidade de viajar de avião voltarão a ter dificuldade de fazê-lo. Pior que isso, os trabalhadores do setor serão diretamente afetados: o sindicato que representa as companhias aéreas estima que um terço de seus funcionários poderão ser demitidos ainda este ano.

Ao longo dos últimos dez meses de crise aguda, o governo “decretou” em pelo menos sete ocasiões o fim do caos – como se isso fosse possível sem ações efetivas além de meras palavras vazias. Até agora, o que conseguiu foi apenas produzir duas tragédias, 353 mortos, transtornos em série e o sucateamento de um setor vital para a expansão da economia do país. Resta claro que meios para prevenir o pior o governo tinha. O que faltou foi capacidade de gestão e compromisso com o bem-estar da população, o que, em se tratando no modo petista de administrar, não é nenhuma novidade.



"Brasil Real - Cartas de Conjuntura ITV" é uma publicação quinzenal do Instituto Teotônio Vilela.
Caso não queira voltar a recebê-la, clique [aqui](#).
Se preferir, basta responder este e-mail preenchendo o campo Assunto com a palavra "Cancelamento" e seu endereço será excluído de nossa lista.

INSTITUTO TEOTÔNIO VILELA

Instituto Teotônio Vilela . Senado Federal Anexo 1 - 17º andar - Sala 1707 . Cep 70165-900 . Brasília - DF . Tel.: (61) 3311-3986 / 3311-4338 / 3224-5282 / 3323-7990 . Fax: (61) 3311-3891 . e-mail: itv@itv.org.br . site: www.itv.org.br