

A POLÍTICA NACIONAL DE PRIVATIZAÇÃO DAS EMPRESAS

Thyciana Maria B. Barroso de Carvalho

1 CASO

O Programa Nacional de Desestatização (PND) foi criado pelo presidente Fernando Collor de Mello por meio da Medida Provisória de nº 155 de março de 1990, que fora convertida na Lei nº 8.031/90 vigorando até o ano de 1997, que posteriormente foi substituída pela Lei nº 9.491/97. O programa Nacional de Desestatização, ao longo de vinte anos, serviu para regulamentar a privatização de várias empresas estatais brasileiras e em administrações tão distintas quanto de Fernando Henrique Cardoso e Dilma Rousseff, isso porque este é um programa que permite ao administrador público discricionariedade para adotar critérios de acordo com as necessidades específicas para cada empresa a ser desestatizada.

2 ANÁLISE DO CASO

O crescimento desmedido do Estado é considerado por muitos como causa principal da onda de desestatização, que surgiu na década de 70 (PINTO, 2007) com o presidente Fernando Collor de Melo. E, de acordo com o art. 2º parágrafo 1º da Lei nº 9.491/1997, considera-se o fenômeno da desestatização:

- a) alienação, pela União, de direitos que lhes assegurem, diretamente ou através de outras controladas, preponderância nas deliberações sociais e o poder de eleger a maioria dos administradores da sociedade;
- b) a transferência, para a iniciativa privada, da execução de **serviços públicos** explorados pela União, diretamente ou através de entidades controladas, bem como daqueles de sua responsabilidade.
- c) a transferência ou outorga de direitos sobre bens móveis e imóveis da União, nos termos desta Lei.

O país vivenciou o primeiro programa de privatizações com o então presidente do Brasil Fernando Collor de Melo que instituiu o Programa Nacional de Desestatização – PND. O processo de privatização foi formulado por economistas e instituições financeiras que tinham como “bandeira” a abertura econômica dos países que estavam em desenvolvimento, mas que se deparavam com inúmeras dificuldades para que suas economias alavancassem. O plano do então presidente do Brasil, fora idealizado pela ministra Zélia Cardoso que “adotou o modelo mais liberal de ampla abertura às importações, modernização industrial e tecnológica e preparou o país para a série de desestatizações que viriam nos governos seguintes” (RUSSO, 2013, p. [?]). A primeira empresa a ser privatizada no país foi a Usiminas, no ano de 1991, pelo Grupo Gerdau, fato que gerou grande polêmica, uma vez que esta empresa era uma das mais lucrativas do país.

Após o processo de impeachment de Collor, Itamar Franco assumiu seu cargo de Presidente da República (1992 - 1994), nesse período a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) foi privatizada pelo montante de 1,2 bilhão pelo empresário Benjamin Steinbruch do Grupo Vicunha. (RUSSO, 2013). Itamar Franco, em contrapartida ao ex-presidente Collor, não era um adepto à medida de privatização e enquanto o país estava sob seu comando, o programa de desestatização foi desacelerado, contudo, no final de seu mandato a Embraer, símbolo da indústria aeronáutica do Brasil que fora criada durante o período da ditadura militar (ano de 1969) foi arrematada em leilão pela quantia de R\$ 265 milhões pelo Grupo Bozano, Simonsen (RUSSO, 2013).

Setores do Estado como os de energia, telecomunicações e siderurgia, foram os mais ofertados a empresas e companhias privadas no governo de Fernando Henrique Cardoso

(1995 - 2002), nesse período o programa de desestatização quase que redobrou, isso porque o programa visava “expandir o acesso da população aos serviços de telefonia e criar bases sólidas para as licitações, o governo federal fez várias articulações políticas e desenvolveu um modelo de engenharia financeira que enquadrasse os estados ao programa, através de transferências de recursos do caixa da União” (RUSSO,2013, p [?]).

O governo também transferiu o monopólio do sistema Telebrás (que inclui companhias do Rio de Janeiro – Telerj e de São Paulo – Telesp) para o setor privado, o sistema Telebrás foi rateado por regiões, e esta desestatização é considerada a maior ocorrida em todo Brasil, o governo arrecadou o montante de 22 bilhões. É válido ressaltar que no ano de 1998, a Bolsa de Valores do Rio de Janeiro foi “transformada em uma verdadeira praça de guerra devido aos confrontos entre polícia e manifestantes contrários à privatização - foram arrecadados R\$ 22,05 bilhões, com um ágio médio de 63,7% sobre os valores mínimos estipulados” (RUSSO, 2013, p. [?]). Ainda no governo de Fernando Henrique Cardoso, foi desestatizada a Empresa Brasileira de Telecomunicações (Embratel), empresa essa responsável por ligações para o exterior, ligações de longa distância e por teleconferência, hoje a empresa é administrada pela Telmex (RUSSO, 2013).

O governo de FHC é conhecido pelo “governo da privatização” e dentre as grandes companhias privatizadas, encontra-se a Companhia Vale do Rio Doce, privatizada no ano de 1997. A Vale do Rio Doce era conhecida como a maior exportadora de minério de ferro do mundo, muitas foram as críticas de opositores à privatização, uma vez que esta companhia era considerada “o maior triunfo” do nosso país. “A empresa foi arrematada por US\$ 3,3 bilhões pelo consórcio Brasil, liderado pela CSN e que incluía fundos de pensão administrados pela Previ - do Banco do Brasil - e grupos nacionais e estrangeiros com menor participação” (RUSSO, 2013, p. [?]). Entre os anos de 1996 e 1999 houve a fragmentação de estatais ferroviária, sendo concedida quase a totalidade para a iniciativa privada, o objetivo desta privatização era arrecadar recursos, objetivo esse logrado com êxito. Se por um lado a pretensão foi alcançada, por outro, tem-se o fato de que o transporte de passageiros fora quase extinto, em oposição ao transporte de cargas que teve um significativo aumento.

No setor de energia, “as privatizações reservaram uma parte da geração ao Estado via Centrais Elétricas Brasileiras (Eletrobrás) e a outras estatais, como a Cemig e a Cesp” (RUSSO, 2013, p. [?]). No ano de 1996, no Estado do Rio de Janeiro, foram privatizadas a Light pelo montante de 2,26 bilhões de dólares (sem ágio) e a Cerj, companhia responsável por atender o interior do Estado, esta sendo arrematada pelo valor de R\$ 605 milhões (com ágio de 30,3%) as duas maiores distribuidoras de energia (RUSSO, 2013).

No que concerne aos bancos, a maioria dos bancos estaduais foi adquirida pelos bancos privados “como Bradesco, Itaú e Santander, que em novembro de 2000 arrematou um dos mais emblemáticos, o Banespa, por R\$ 7 bilhões, pagando um ágio de 281,02%, um dos mais altos já registrados no país até hoje” (RUSSO, 2013, p. [?]).

O programa de privatizações do governo de Fernando Henrique Cardoso foi o maior já empreendido no país, calcula-se que os cofres públicos tenham arrecadado a quantia de US\$ 78,6 bilhões (RUSSO, 2013), fato esse que não conseguiu acabar com a dívida pública, mas que beneficiou a população na medida em que houve a expansão de serviços à população, serviços de energia, telefonia, internet entre outros, sendo essa universalização dos serviços uma característica marcante do socialismo.

Na administração do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o programa de desestatização continuou nas rodovias federais, bancos estaduais e no setor de energia. Para a concessão de rodovias federais, ganhava a licitação, a empresa que tivesse como proposta o pedágio mais barato, critério esse considerado de cunho marcadamente social. Já na gestão de sua sucessora, a presidente Dilma Rousseff o processo de privatização se deu por meio dos Programas de Parceria Privadas (PPPs), contudo, o processo licitatório ainda era marcado pelo aspecto social.

Pode-se vislumbrar que o processo de privatização das empresas estatais está presente no Brasil desde muito tempo, e da criação do Programa Nacional de Desestatização até hoje, muitas empresas já foram privatizadas, seja a título permanente seja a título de permissão, autorização, concessão para execução de serviços públicos. Importante ainda ressaltar o recente processo de concessão dos grandes aeroportos brasileiros que teve como principal

fator a crescente demanda pela utilização dos serviços aeroportuários no país, que por sua vez gerou a necessidade de investimentos para manutenção da qualidade no atendimento dos aeroportos. Desta feita, o governo adotou a modalidade de concessão em parceria com a iniciativa privada para os principais aeroportos do país com o objetivo de “adequar a infraestrutura aeroportuária, modernizar os espaços e inovar em tecnologias” para melhoria de qualidade no atendimento tendo em vista esses aeroportos reunir uma grande demanda de passageiros.

Nesse modelo de concessão dos aeroportos, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero passa a sócia das empresas concessionárias. A concessão dos aeroportos é feita através de leilões e é regulada através de contratos que estipulam a devolução dos bens e serviços ao ente público quando da finalização do contrato ou em qualquer momento quando for de interesse público. Tem-se a concessão dos aeroportos dividida em lotes, são eles:

Primeiro e segundo lotes

O **primeiro aeroporto concedido foi o de São Gonçalo do Amarante, em Natal**, no Rio Grande do Norte. O leilão foi realizado em agosto de 2011 e a concessão iniciada em janeiro de 2012.

A seguir, foram contemplados, **no segundo lote de concessões, os aeroportos Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek, Internacional de Guarulhos André Franco Montoro e o Internacional de Viracopos, em Campinas**. O leilão ocorreu em 7 de fevereiro e as concessões tiveram início em 11 de julho de 2012.

A partir da assinatura do contrato de concessão houve um período de transição no qual a administração desses terminais foi realizada em conjunto pela Infraero e a concessionária. Depois desse período as concessionárias assumiram integralmente as operações de seus respectivos aeroportos. **Nos três casos, a Infraero tem 49% do capital social de cada uma das concessões.**

Terceiro lote de concessões

O **terceiro lote de concessões contemplou os aeroportos Internacional do Rio de Janeiro, Galeão Antonio Carlos Jobim e o Internacional Tancredo Neves Confins, em Minas Gerais**. O primeiro foi arrematado pelo consórcio Aeroportos do Futuro, formado pela Odebrecht e Transport, com participação de 60%, e a Operadora do Aeroporto de Cingapura Changi, com 40%. O lance mínimo foi estipulado em 4,8 bilhões, superado em 293%. O vencedor ganhou a disputa com o lance de 19 bilhões para operar o aeroporto por 25 anos. O segundo, Confins, foi arrematado pelo consórcio Aero Brasil formado pela Cia de Participações em Concessões – CCR, com participação de 75%, Operadora do Aeroporto de Zurique, Flughafen Zürich AG, com 24% e Munich Airport International Beteiligungs GMBH, com 1%. O lance mínimo de 1,1 bilhão foi superado em 66%, e o consórcio venceu o certame com o lance de 1,8 bilhão para operar o aeroporto por 30 anos.

Assim como os demais pacotes de concessões, para o terceiro houve um leilão, realizado em 22 de novembro de 2013, sendo homologado em 23 de janeiro de 2014. (INFRAERO, 200[?], p. 1) (Grifo nosso)

REFERÊNCIAS

BRASIL. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9491.htm > Acesso em 21 de março de 2016.

INFRAERO AEROPORTOS. Disponível em: Acesso em 20 de março de 2016.

PAUL, Gustavo. Por que privatizar. Disponível em: Acesso em 20 de março de 2016.

PINTO, Claudia Maria Borges Costa. O processo de privatização e desestatização do Estado brasileiro. Disponível em: < <https://jus.com.br/artigos/12228/o-processo-de-privatizacao-e-desestatizacao-do-estado-brasileiro/1>> Acesso em 19 de março de 2016.

RUSSO, Mario. Privatizações ganharam força a partir dos anos 90. Disponível em: < <http://oglobo.globo.com/economia/privatizacoes-ganharam-forca-partir-dos-anos-90-10448501>> Acesso em 18 de março de 2016.