



GOVERNO DILMA: O AVANÇO DAS REFORMAS PRÓ-MERCADO (2011-2014)

Doi: 10.4025/8cih.pphuem.3844

Camila Ferreira Alves, UEM

Resumo

Neste artigo apresentamos os resultados da nossa pesquisa realizada através do Programa de Iniciação Científica. No intuito de compreender as reformas pró-mercado implementadas no Brasil, iniciadas durante o Governo de Fernando Collor de Mello (1990-1992), sistematizadas no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), mantidas durante os dois mandatos do Governo Lula (2003-2010), e que ganham novo fôlego com a eleição de Dilma Rousseff, com maior intensidade e aprofundamento das reformas, investigamos as privatizações realizadas no âmbito dos transportes, no período de 2011-2014, correspondente ao primeiro Governo Dilma. Através da análise de documentos e dados oficiais, como a alteração e criação de nova legislação que regulamenta o processo de privatização, consulta ao Diário Oficial da União, aos relatórios anuais do BNDES de 2011 a 2014 e aos sites oficiais da Empresa de Planejamento e Logística e da Agência Nacional de Aviação Civil, identificamos a privatização de 6 aeroportos e de 6 trechos rodoviários concluídas no período em estudo. Também levantamos e apontamos a forte presença de empresas estrangeiras presentes nos consórcios vencedores dos leilões dos aeroportos brasileiros, demonstrando assim algumas das características das reformas neoliberais como os processos de privatizações, a supressão da soberania do Estado frente ao capital nacional e, sobretudo, em face do capital internacional e mercado global. Desta forma, averiguamos também a alteração do papel do Estado que constitui o neoliberalismo, no qual, a preocupação com o aspecto social se dilui para canalizar em absoluto as ações do Estado em prol do mercado.

Palavras Chave:

Neoliberalismo;
Privatização; Governo
Dilma; Estado.

Introdução/Justificativa

Neste artigo apresentamos os resultados da nossa pesquisa realizada através do Programa de Iniciação Científica. No intuito de compreender algumas das reformas pró-mercado implementadas no Brasil, durante o primeiro Governo de Dilma Rousseff (2011-2014), investigamos as privatizações realizadas no âmbito dos transportes neste período.

A princípio vale dizer que o sistema socioeconômico sob o qual vivemos, a moderna sociedade capitalista, hoje é hegemônico a nível mundial. Compreender as mudanças que ocorrem a nível econômico, social, político e cultural em nossa sociedade é fundamental para nos colocarmos como sujeitos históricos ativos no processo social. Para atuar coerentemente em sociedade, de forma transformadora, é imprescindível conhecer nossa história, adquirir conhecimentos, realizar investigações que nos possibilitem interpretar nossa realidade social e compreender a partir desse conhecimento histórico, teorias adequadas e investigação científica as transformações que vivenciamos contemporaneamente.

Nesse sentido, o tema geral em discussão no presente trabalho é o Neoliberalismo e suas reformas debatido e analisado por diferentes autores, mas que, quando formulado por Octavio Ianni ganha significativa clareza. Segundo Ianni (1998), o neoliberalismo compreende:

a liberação crescente e generalizada das atividades econômicas, englobando produção, distribuição, troca e consumo. Funda-se no reconhecimento da primazia das liberdades relativas às atividades econômicas como pré-requisito e fundamento da organização e funcionamento das mais diversas formas de sociabilidade, compreendendo não só as empresas, corporações e

conglomerados, mas também as mais diferentes instituições sociais. [...] sob o neoliberalismo, reformase o Estado tanto dos países que se haviam organizado em moldes socialistas como os que sempre estiveram organizados em moldes capitalistas. Realizam-se a desregulamentação das atividades econômicas pelo Estado, a privatização das empresas produtivas estatais, a privatização das organizações e instituições governamentais relativas à habitação, aos transportes, à educação, à saúde e à previdência. O poder estatal é liberado de todo e qualquer empreendimento econômico ou social que possa interessar ao capital privado nacional e transnacional. (IANNI, 1998; p. 28)

Na mesma direção, naquilo que se refere a economia nacional, o Estado e a economia global, prossegue Ianni (1998):

O neoliberalismo está transformando os Estados em amortecedores situados entre as forças econômicas externas e a economia nacional; isto é, agências destinadas à adaptação das economias nacionais às exigências da economia global. Assim, o mercado irrompe livre de quaisquer barreiras nacionais, submetendo a sociedade global às suas leis. (IANNI, 1998; p. 29)

Nas décadas de 1980 e 1990, conforme nos aponta Meire Mathias (2012), ocorrem importantes transformações políticas e econômicas no cenário mundial, com a desintegração do bloco socialista, esgotamento dos partidos comunistas na Europa, intensificação da crise da dívida externa dos países latino-americanos, formação de blocos econômicos, de organismos internacionais, que culminam na alteração do sentido e da concepção de estratégias de desenvolvimento destinadas aos países periféricos e na mudança do papel que

desempenha o Estado, na economia e na sociedade, principalmente nos países não hegemônicos. Assim, através dessas transformações e diretamente articulado a elas, ocorre o processo de consolidação do neoliberalismo e a reafirmação da tendência de acumulação do capital em escala mundial.

Sob o discurso da liberalização das economias, fazia-se parecer que os países, sejam eles centrais ou periféricos, teriam condições semelhantes de competição no cenário internacional. No entanto, se por um lado defende-se e, de fato, promove-se a abertura dos mercados dos países latino-americanos, subdesenvolvidos, por outro os países hegemônicos, potências mundiais, atravessam um processo oposto, de maior regulação e controle sobre a economia, como nos demonstra Meire Mathias (2012):

À época, a leitura um tanto simplificada sobre o fim da Guerra Fria associada ao advento de uma “nova ordem” mundial, inadequadamente, favoreceu a difusão de uma ideia que se pautava pela probabilidade de certa horizontalidade gerada no âmbito da interdependência econômica, bastando somente que os Estados promovessem a abertura dos seus mercados para desfrutar os lucros gerados. Em virtude dos interesses envolvidos, tanto dos governos, quanto de empresas de capital privado, quis-se fazer acreditar que os países passariam a competir em igualdade de condições. Não obstante, por parte dos países potências (hegemônicos), o que vimos foi a manutenção de barreiras tarifárias e dificuldades na negociação de barreiras não-tarifárias, proteção dos chamados setores sensíveis, medidas restritivas contínuas em relação à exportação de tecnologia [...] (MATHIAS, 2012; p. 122)

Neste contexto, em 1989 ocorre o chamado “Consenso de Washington”, reunião na capital dos Estados Unidos que conta com a presença de funcionários do governo estadunidense, organismos financeiros internacionais como FMI, Banco Mundial e BID e economistas latino-americanos com o objetivo de avaliar as reformas econômicas aplicadas nos países da América Latina. Para os presentes na reunião, as reformas voltadas para o mercado foram consideradas de excelência - já que eram capazes de garantir que determinadas corporações e grupos de poder possuísem o controle e domínio sobre o mercado mundial - passando a constituir requisito necessário para a concessão de cooperação financeira externa e servindo de modelo para que o regime político-econômico fosse implementado em outros países e regiões do mundo.

Nesse mesmo período, dá-se início as reformas neoliberais no Brasil, segundo Paulo Nogueira Batista (1994):

Com Collor é que se produziria a adesão do Brasil aos postulados neoliberais recém-consolidados no Consenso de Washington. Comprometido na campanha e no discurso de posse com uma plataforma essencialmente neoliberal e de alinhamento aos Estados Unidos, o ex-presidente se disporia a negociar bilateralmente com aquele país uma revisão, a fundo, da legislação brasileira tanto sobre informática quanto sobre propriedade industrial, enviando subsequentemente ao Congresso projeto de lei que encampava as principais reivindicações americanas. Com base em recomendações do Banco Mundial, procederia a uma profunda liberalização do regime de importações, dando execução por atos administrativos a um programa de abertura unilateral do mercado brasileiro. (BATISTA, 1994; p. 27)

O processo de liberalização da economia brasileira, iniciado pelo Governo de Fernando Collor de Mello (1990-1992), foi só o primeiro passo na implementação das reformas neoliberais no Brasil. As medidas neoliberalizantes continuaram firmes mesmo após o impeachment do então presidente, durante os governos subsequentes de Itamar Franco (1992- 1994), sobretudo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), eleito sob a legenda do PSDB (Partido da Social Democracia Brasileira).

Com a eleição de Lula para a Presidência da República, sob o Partido dos Trabalhadores (2003-2010), há mudanças relevantes no projeto político de governo, se comparado aos governos anteriores, que se expressam visivelmente em tentativas de geração de postos de trabalho, ampliação do mercado consumidor e adoção de políticas compensatórias e assistencialistas para redução da pobreza extrema. Todavia, no que tange ao pacto com o grande capital monopolista, com as condições para a garantia do padrão de acumulação de capital, o que inclui, de maneira decisiva, o compromisso com a pragmática implementação das reformas em prol do mercado, podemos afirmar que houve importantes continuidades.

Se durante os dois mandatos de Lula, o projeto liberalizante esteve sempre presente, norteador a formulação e aplicação de políticas econômicas e sociais, com a eleição da Presidenta Dilma Rousseff (PT) em 2011, a investida pró-mercado em terras brasileiras ganha novo fôlego, tornando-se ainda mais intensa, profunda e ampla. Significa que, a partir do governo Dilma, ocorre o aprofundamento da Agenda Neoliberal.

Desse modo, nesse complexo quadro em que importantes mudanças se entrelaçam com o avanço no projeto liberalizante, investigamos algumas das reformas neoliberais oriundas do primeiro Governo Dilma, no período de 2011-2014. O foco da pesquisa manteve-

se sobre as privatizações realizadas na infraestrutura brasileira de transportes no período referido acima, em virtude deste setor representar uma área estratégica do Estado-Nação e por ter sido objeto de importantes modificações político-econômicas, como alterações na legislação vigente, criação de nova legislação e criação de uma empresa pública que viabilizasse o processo de privatização, garantindo sua execução de forma sistematizada, através de um Programa voltado para as privatizações, denominado Programa de Investimento em Logística (PIL), de 15 de agosto de 2012.

Objetivos

Diante do que foi acima exposto, o objetivo geral deste trabalho foi investigar e analisar criticamente o neoliberalismo no Brasil, com destaque ao primeiro governo Dilma, que abrange 2011 à 2014.

Em face da abrangência do tema e sua complexidade, visando alcançar uma compreensão mais profunda acerca do caráter liberalizante do projeto de governo em questão, nos detivemos a investigação de uma das grandes áreas que caracterizam as reformas pró-mercado, a área das privatizações. A escolha dessa área tem por justificativa a centralidade estratégica que os empreendimentos estatais possuem para a capacidade econômica e competitiva brasileira, ao desestatizá-las, torná-las privadas, o Estado brasileiro fere sua própria soberania e faz nossa economia se tornar ainda mais dependente e fragilizada.

Os objetivos específicos foram identificar as privatizações na infraestrutura de transportes no período de 2011-2014, compreender os esforços do Governo Federal para sistematizar o modo de privatização e relacioná-las com o papel assumido pelo Estado no neoliberalismo.

Resultados

Com a realização desta pesquisa, pode-se verificar que as privatizações no Governo Dilma têm por base a Lei Nº 9.491¹, de 9 de setembro de 1997, sancionada pelo então Presidente Fernando Henrique Cardoso que revoga a Lei Nº 8.031, de 12 de abril de 1990 e altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização e o [Decreto Nº 2.594², de 15 de maio de 1998](#) que Regulamenta a Lei Nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, que dispõe sobre o Programa Nacional de Desestatização, realizado também por Fernando Henrique Cardoso.

O Programa Nacional de Desestatização, de acordo com o texto presente no Decreto Nº 2.594 acima citado, no Capítulo I, Seção I, Artigo 1º, tem por objetivos:

I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública líquida;

III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para a reestruturação econômica do setor privado, especialmente para a modernização da infraestrutura e do parque industrial do País, ampliando sua

competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia, inclusive através da concessão de crédito;

V - permitir que a Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;

VI - contribuir para o fortalecimento do mercado de capitais, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrem o PND.

Os objetivos do Programa Nacional de Desestatização serão analisados nas considerações finais. No momento, apenas realizamos a verificação da legislação que regulamenta estes processos, que remonta aos anos 1990.

A retomada do Programa Nacional de Desestatização durante o primeiro Governo Dilma (2011-2014) tem dois marcos fundamentais instituídos no mesmo dia pelo Governo Federal, 15 de Agosto de 2012. São eles, o lançamento do Programa de Investimento em Logística (PIL) - que visa ampliar a inserção do capital privado em toda a infraestrutura de transportes do País, abrangendo portos, aeroportos, ferrovias e rodovias – e a criação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL)³ através da Medida Provisória Nº 576, de 15 de Agosto de 2012, posteriormente convertida na [Lei Nº 12.743⁴, de 19 de dezembro de 2012](#).

¹ BRASIL. Lei Nº 9.491, de 9 de setembro de 1997. Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9491.htm> Acesso em 05/06/2017.

² BRASIL. Decreto Nº 2.594, de 15 de maio de 1998. Regulamenta a Lei Nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, que dispõe sobre o Programa Nacional de Desestatização e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2594.htm> Acesso em 05/06/2017.

³ Informações sobre PIL e EPL retiradas do site oficial do Palácio do Planalto, publicadas em 15/08/2012. Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br/acompanhe-o-planalto/releases/governo-lanca-programa-de-concessoes-para-ampliar-investimentos-em-rodovias-e-ferrovias>> Acesso em 10/07/2017.

⁴ BRASIL. Lei Nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012. Altera as Leis nos 10.233, de 5 de junho de 2001, e 12.404, de 4 de maio de 2011, para modificar a denominação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. - ETAV para Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL, e ampliar suas competências; e revoga

Estas medidas demonstram a sistematização e intensificação das privatizações, planejadas para todo o setor da infraestrutura de transportes e com papel fundamental exercido pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), empresa pública, vinculada ao Ministério dos Transportes, que na prática planeja todo o processo de privatização da infraestrutura de transportes.

A seguir, apresentamos duas tabelas com informações sobre as privatizações realizadas na infraestrutura de transportes no período de 2011 à 2014, identificando os objetos de privatizações, sendo eles 6 Aeroportos Internacionais e 6 trechos rodoviários, as concessionárias e os prazos de concessão:

Tabela 1: AEROPORTOS PRIVATIZADOS ENTRE 2011 E 2014

AEROPORTO	CONCESSÃO	PRAZO DE CONCESSÃO
Aeroporto Internacional Aloízo Alves – São Gonçalo do Amarante	INFRAMÉRICA	28 anos
Aeroporto Internacional Viracopos – Campinas	Aeroportos Brasil Viracopos	30 anos
Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro – Guarulhos	GRU AIRPORT	20 anos
Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek – Brasília	INFRAMÉRICA	25 anos
Aeroporto do Galeão - Rio de Janeiro	Aeroporto Rio de Janeiro S.A.	25 anos
Aeroporto de Confins - Região Metropolitana de Belo Horizonte	Aeroporto Internacional de Confins S.A	30 anos

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil. (ANAC). <http://www.anac.gov.br/> Acesso em 10/07/2017.

dispositivo da Lei no 11.772, de 17 de setembro de 2008. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12743.htm Acesso em 10/07/2017.

Tabela 2: TRECHOS RODOVIÁRIOS PRIVATIZADOS ENTRE 2011 E 2014

TRECHO RODOVIÁRIO	CONCESSIONÁRIA ⁵	PRAZO DE CONCESSÃO
BR-050 (GO/MG)	Consórcio Planalto	30 anos
BR-060/153/262 (DF/GO/MG)	Triunfo Participações e Investimentos S.A. – TPI.	30 anos
BR-163 (MT)	Odebrecht Transport S/A.	30 anos
BR-163 (MS)	Companhia de Participação em Concessões	30 anos
BR-040 (MG/GO/DF)	INVEPAR - Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A.	30 anos
BR-153 (GO/TO)	Concessionária de Rodovias Galvão BR-153 S. A	30 anos

Fonte: Empresa de Planejamento e Logística (EPL) - Governo Federal. Disponível em: <http://www.epl.gov.br> Acesso em 09/07/2017.

Além das privatizações dos aeroportos e rodovias concretizadas no período de 2011-2014, levantadas para análise nesse relatório, constam no site oficial da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) até a data do encerramento deste relatório, uma série de novos trechos de rodovias e ferrovias, aeroportos e portos autorizados para o processo de privatização, em um verdadeiro balcão de negócios online⁶, em que o Estado, através do Governo em exercício, continua sua disposição em transferir sistematicamente ao capital privado parte fundamental de sua infraestrutura estratégica, nesse caso no âmbito da estrutura de transportes. Entre os novos objetos de privatização estão, pelo menos, 20 trechos rodoviários, 4

⁵ As informações sobre as concessionárias vencedoras das licitações dos trechos rodoviários foram retiradas do Diário Oficial da União, em cada Ato de Outorga emitido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.

⁶ Para conferir, acesse: <http://www.epl.gov.br> Acesso em: 12/07/2017

ferrovias e 5 aeroportos internacionais.⁷

Considerações Finais

Ao término deste trabalho vale ressaltar, preliminarmente, alguns pontos que identificamos como reveladores da ação estatal sob a lógica neoliberalizante, especificamente, intensificando as reformas voltadas para o mercado no âmbito dos transportes, o que implica, de modo geral, na alteração do papel do Estado.

Como podemos observar na página 6 deste artigo, de acordo com o texto presente no Decreto Nº 2.594, no Capítulo I, Seção I, Artigo 1º, Incisos de I à VI, o Programa Nacional de Desestatização tem entre seus objetivos, reordenar a posição estratégica do Estado na economia ao transferir para a iniciativa privada “*atividades indevidamente exploradas pelo setor público*”. A partir da análise deste artigo, no conjunto de seus incisos, percebemos a realização da alteração do papel do Estado, com base nos princípios neoliberalizantes, em que o Estado abdica do seu papel sobre empreendimentos públicos voltados para garantir as necessidades públicas e se restringe ao papel de regulamentar normas gerais, transferindo para a iniciativa privada as responsabilidades pelas empresas até então estatais, construídas com investimentos públicos, bem como os lucros advindos de suas atividades, que conseqüentemente, também são transferidos para empresas privadas. Esta maneira de definir o papel do Estado, é típica dos pressupostos neoliberais como vemos em Hayek, um dos grandes representantes da Escola Austríaca do pensamento econômico neoliberal, em seu livro *O Caminho da Servidão*:

O Estado deve limitar-se a

estabelecer normas aplicáveis a situações gerais deixando os indivíduos livres em tudo que depende das circunstâncias de tempo e lugar, porque só os indivíduos poderão conhecer plenamente as circunstâncias relativas a cada caso e a elas adaptar as ações. [...] Por outro lado, se o Estado dirigisse as ações individuais visando a atingir objetivos específicos, teria de agir com base em todas as circunstâncias do momento, e, portanto, suas ações seriam imprevisíveis. Daí o conhecido fato de que, quanto mais o Estado “planeja”, mais difícil se torna para o indivíduo traçar seus próprios planos. (HAYEK, 1990; p. 99)

Cabe destacar que a argumentação de Hayek apresenta-se de forma genérica de maneira proposital. Pois, sob a pretensão de defesa das liberdades individuais, da soberania das decisões dos indivíduos, abre-se o precedente necessário para justificar o domínio de empresas privadas em empreendimentos que antes eram públicos, já que aquelas são legalmente consideradas como indivíduos. Sobre essa característica do projeto neoliberal nos diz Harvey:

Considera-se um bem fundamental a liberdade de negócios e corporações (vistos legalmente como indivíduos) de operar nesse arcabouço institucional de livres mercados e livre comércio. A empresa privada e a iniciativa dos empreendedores são julgadas as chaves da inovação e da criação de riqueza. (HARVEY, 2014; p. 75)

Desse modo, indivíduos e empresas são iguados, como se qualquer pessoa possuísse condições semelhantes e capitais para competir com grandes empresas nas transações do livre mercado. A liberalização do Estado aparece no discurso neoliberal como uma forma de reduzir ao mínimo o controle do Estado sobre a vida e as ações dos

⁷ Informações retiradas do site oficial da EPL. Disponível em: <<http://www.epl.gov.br/index.php/content/view/2780.html>> Acesso em 10/07/2017.

indivíduos, mas o que realmente está em jogo é que o Estado direcione para o mercado reformas que ampliem a atuação de grandes empresas privadas e consequentemente ampliem seus lucros. Nesse sentido, a privatização no âmbito dos transportes corresponde a mais uma das premissas neoliberais, de estender o domínio do mercado para atividades ainda não alcançadas. Harvey nos fala sobre isso ao examinar as características de acumulação através da expropriação, no projeto neoliberal:

Privatização e mercadificação: A corporatização, a mercadificação e a privatização de ativos até então públicos têm sido uma marca registrada do projeto neoliberal. Seu objetivo primordial tem sido abrir à acumulação do capital novos campos até então considerados fora do alcance do cálculo de lucratividade. (HARVEY, 2014; p. 172)

Com levantamento preliminar realizado nos sites dos Consórcios e das empresas vencedoras dos leilões de “concessões” dos aeroportos, observamos que as composições dos consórcios são complexas, mas podemos destacar a forte presença de Grupos estrangeiros como participantes dos consórcios.

No consórcio vitorioso da “concessão” do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, Natal – Rio Grande do Norte e do Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek, de Brasília/DF, temos a presença da **“Corporación America”, Grupo Argentino** que controla empresas diversas. No Aeroporto Internacional de Viracopos, Campinas/SP temos a presença da empresa **Egis Airport Operation, de origem francesa**. No Aeroporto Internacional de Garulhos/SP, o **Grupo Airports Company South Africa, da África do Sul**, é componente do consórcio. No consórcio do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antônio Carlos

Jobim, há a participação da **Changi Airports International (CAI)**, investidora e operadora aeroportuária, subsidiária da Changi Airport Group (CAG), **com origem em Cingapura**. Já no caso do Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Confins há a participação da empresa **Zurich Airport, de origem suíça**. Com estes dados, que demonstram a presença de pelo menos uma empresa de origem estrangeira em cada consórcio comprador dos aeroportos analisados, fica em evidência mais uma das premissas do Estado neoliberalizante, a supressão da soberania do Estado frente aos capitais estrangeiros, como nos demonstra Harvey:

A livre mobilidade do capital entre setores, regiões e países é julgada crucial. Todas as barreiras ao livre movimento (como tarifas compensatórias, sobretaxas, o planejamento e o controle ambientais ou outros impedimentos específicos a um dado lugar) têm de ser removidas, exceto em áreas essenciais ao “interesse nacional”, como quer que este seja definido. A soberania do Estado com relação aos movimentos de mercadorias e de capital é entregue de bom grado ao mercado global. (HARVEY, 2014; p.76)

Em relação a concessão de rodovias é mister destacar que o relatório de licenciamento ambiental é produzido pela Empresa Estatal de Planejamento e Logística, efetivamente atendendo interesses privados e não públicos como deveria ser em virtude da sua natureza.

Além disso, diferentemente do que foi verificado no caso dos aeroportos, os extratos referentes às “concessões” de trechos rodoviários não contam com informações sobre os valores das negociações e não havia exigências para que as empresas vencedoras dos leilões, novas proprietárias dos trechos de rodovias,

tivessem experiência no ramo.

Outro ponto de destaque refere-se ao discurso empregado no processo de privatização em que a ação privatizante é denominada de concessão, desestatização. Uma forma de atenuar o sentido e o conteúdo das privatizações perante a opinião pública, manobra discursiva para facilitar o convencimento da população diante dos interesses do mercado ideologicamente expressos como interesse geral dos indivíduos. Assim, têm-se a aparência de que “concessão” tem um conteúdo totalmente distinto de privatização.

Referências

BATISTA, Paulo Nogueira. O Consenso de Washington: a visão neoliberal dos problemas latino-americanos. In: Barbosa Lima Sobrinho e outros autores. **Em Defesa do Interesse Nacional: Desinformação e Alienação do Patrimônio Público**. São Paulo: Paz e Terra, 1994.

HARVEY, David. **O neoliberalismo: história e implicações**. 5ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014.

HAYEK, F. A. **O caminho da servidão**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Instituto Liberal, 1990.

IANNI, Octavio. Globalização e Neoliberalismo. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, 12 (2), p. 27 – 32, 1998.

MATHIAS, Meire. O desenvolvimento sob impacto das reformas na América Latina: o legado dos anos 1990. **Novos Rumos**, Marília, v. 49, n. 2, p. 121-134, Jul.-Dez., 2012.

Fontes

Aeroporto de Brasília. Disponível em: <<http://www.bsb.aero/br/>> Acesso em: 20/07/2017.

Agência Nacional de Aviação Civil. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/>> Acesso em 10/07/2017.

BH Airport – Aeroporto Internacional de Belo Horizonte. Disponível em: < <http://www.bh-airport.com.br/br/p/1/home.aspx>> Acesso em 20/07/2017.

BRASIL. [Decreto Nº 2.594, de 15 de maio de 1998](#). Regulamenta a Lei Nº 9.491, de 9 de

setembro de 1997, que dispõe sobre o Programa Nacional de Desestatização e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2594.htm> Acesso em 05/06/2017.

BRASIL. Lei Nº 9.491, de 9 de setembro de 1997. Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9491.htm> Acesso em 05/06/2017.

BRASIL. [Lei Nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012](#). Altera as Leis nos 10.233, de 5 de junho de 2001, e 12.404, de 4 de maio de 2011, para modificar a denominação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. - ETAV para Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL, e ampliar suas competências; e revoga dispositivo da Lei no 11.772, de 17 de setembro de 2008. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12743.htm> Acesso em 10/07/2017.

BRASIL. [Medida Provisória Nº 2.161-35, de 23 de agosto de 2001](#). Dá nova redação a dispositivos da Lei Nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, que altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei Nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/MPV/2161-35.htm#art5i> Acesso em 05/06/2017.

Corporacion America. Disponível em: <<https://www.corporacionamerica.com/>> Acesso em: 20/07/2017.

Empresa de Planejamento e Logística. Disponível em: <http://www.epl.gov.br/index.php/content/vie_w/2780.html> Acesso em 10/07/2017.

GruAirport – Aeroporto Internacional de São Paulo. Disponível em: <http://ri.gru.com.br/default_pt.asp?idioma=0&conta=28> Acesso em: 20/07/2017.

RioGaleão – Aeroporto Internacional Tom Jobim. Disponível em: <<http://www.riogaleao.com/>> Acesso em: 20/07/2017.

Viracopos Aeroportos Brasil. Disponível em: <<http://www.viracopos.com/>> Acesso em 20/07/2017.