



7 • Correio Braziliense — Brasília, domingo, 22 de maio de 2022

Bolsas Na sexta-feira	Pontuação B3 Ibovespa nos últimos dias	Salário mínimo	Dólar Últimas cotações (em R\$)	Euro Comercial, venda na sexta-feira	Capital de giro Na sexta-feira	CDB Prefixado 30 dias (ao ano)	Inflação IPCA do IBGE (em %)
1,39% São Paulo	108.789	R\$ 1.212	16/maio 5,052 17/maio 4,943 18/maio 4,983 219/maio 4,917	R\$ 5,145	6,76%	12,80%	Dezembro/2021 0,73 Janeiro/2022 0,54 Fevereiro/2022 1,01 Março/2022 1,62 Abril/2022 1,06
0,03% Nova York	17/5 18/5 19/5 20/5						

TRANSPORTE / Iniciada em 2011, a transferência de terminais públicos para o setor privado vem transformando a aviação no Brasil. Recentemente, ocorre em ritmo mais acelerado, mas o usuário quase nem tem percebido

A mudança silenciosa nos aeroportos do país

» ROSANA HESSEL
» DEBORAH HANA CARDOSO

Na última década, o brasileiro vivenciou mudança brutal nos principais aeroportos nacionais privatizados. Vários foram modernizados e, atualmente, são de padrão comparável ao internacional, como é o caso do Aeroporto Juscelino Kubitschek, em Brasília — que chegou a ter puxadinhos para o embarque remoto dos passageiros e era caótico sob a administração pública. O empreendimento foi concedido à iniciativa privada em 2012 e quem assumiu foi a argentina Inframérica.

De lá para cá, dezenas de terminais trocaram de mãos e a expectativa é de que o serviço prestado ao consumidor seja mais eficiente. O programa de privatização dos aeroportos começou no primeiro mandato da ex-presidente Dilma Rousseff (PT), que sempre preferiu utilizar o termo “concessão” em vez de “privatização”.

Naquela época, a modernização dos aeroportos tornou-se necessária para o país não fazer feio na Copa do Mundo de 2014. O primeiro aeroporto concedido à iniciativa privada foi São Gonçalo do Amarante, em Natal, em 2011.

Desde então, foram realizadas seis rodadas de concessões à iniciativa privada. E, com isso, dos 65 aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), hoje, restaram 20 sob a gestão da estatal, conforme dados do Ministério da Infraestrutura (MInfra). Contudo, três concessões foram devolvidas em meio à frustração da demanda: Galeão (RJ), Viracopos, em Campinas (SP), e São Gonçalo do Amarante (RN). Os terminais estão na programação das novas rodadas para serem relicitados no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

De acordo com a assessoria da Inframérica, que detinha a concessão, “após novos estudos e análises feitas para melhorar os contratos dos próximos aeroportos que foram leiloados, a única possibilidade de mudança contratual seria uma nova licitação do ativo”. Além disso, a queda no tráfego de passageiros durante a crise econômica, ocorrida justamente no período inicial da concessão, impactou diretamente o turismo. Os estudos iniciais previam um movimento de 4,3 milhões de passageiros em 2019. Contudo, o fluxo registrado foi de 2,3 milhões, cerca da metade do previsto. O pedido de devolução, inclusive, aconteceu antes mesmo do início da pandemia. “Com a covid-19, o impacto foi ainda maior”, afirma.

A partir de 2019, durante o governo do presidente Jair Bolsonaro (PL), 34 aeroportos do país foram concedidos à iniciativa privada, somando R\$ 9,62 bilhões em investimentos previstos, com R\$ 5,67 bilhões em outorgas, de acordo com o MInfra. A pasta informa que há duas rodadas programadas para este ano e para o próximo. Os processos para o leilão da 7ª rodada de concessão de aeroportos, a relicitação de Viracopos e de São Gonçalo do Amarante estão sendo analisados pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e a expectativa é de que o edital seja lançado no segundo semestre.

O MInfra programou a realização da 7ª rodada para o terceiro trimestre e tirou o Santos Dumont (RJ) da listagem. Estão previstas as concessões de 15 aeroportos, além

da relicitação dos terminais de São Gonçalo do Amarante e de Viracopos. Ao todo, o investimento previsto é de R\$ 7,3 bilhões. Inicialmente, serão ofertados três blocos de aeroportos: o primeiro, de aviação geral, é integrado pelos aeroportos de Campo de Marte e de Jacarepaguá (RJ). O segundo bloco, o Norte II, tem os terminais de Belém e Macapá. E o terceiro, o mais cobiçado, é composto pelos aeroportos de Congonhas (SP), Campo Grande (MS) e aeroportos regionais do Mato Grosso do Sul, do Pará e de Minas Gerais. Já a 8ª rodada contará com o leilão dos aeroportos do Galeão e Santos Dumont (RJ), segundo a pasta.

Avanços

Fabio Rogério Carvalho, principal executivo (CEO) da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa), avalia que o setor aeroportuário brasileiro passou pela “maior transformação nos últimos 10 anos”, a partir do início do processo de concessão dos terminais aéreos. “A gestão privada mostrou-se absolutamente eficaz em responder às demandas que lhe foram apresentadas às épocas dos grandes eventos, e trouxe os aeroportos brasileiros para um nível de qualidade elevado, inclusive nos padrões internacionais”, afirma. Porém, ele reconhece que a pandemia trouxe lições à regulação, especialmente no que tange o compartilhamento de riscos de demanda.

“O Brasil teve um avanço importante nas concessões de aeroportos, apesar de a última década ter sido perdida do ponto de vista econômico. Alguns aeroportos tiveram problemas na modelagem e os passivos acumulados não foram bem resolvidos”, destaca o especialista em infraestrutura Claudio Porto, presidente da consultoria Macroplan. Ele cita como exemplo o caso de Viracopos e lembra que outro problema a ser resolvido é acertar a modelagem para a concessão do Aeroporto do Galeão, privatizado em 2014. A Changi, de Cingapura, assumiu o controle em 2017, quando a Odebrecht deixou o empreendimento. “Um aeroporto tão grande continua com potencial subaproveitado”, diz. Ele destaca que um dos principais problemas é a falta de uma ligação metropolitana com o Santos Dumont.

Não à toa, o lote que inclui Galeão e Santos Dumont ficou para 2023, mas tudo indica que eles poderão ser leiloados depois. “A concessão desses dois terminais deve ficar para 2024. O principal terminal da sétima rodada será o de Congonhas, que tem atratividade mesmo com o mercado em uma situação ruim. Existe tráfego e perspectiva de futuro. E o investidor só deve entrar nesses leilões se achar que o negócio é rentável”, explica Marcus Quintella, diretor do FGV Transportes, centro de estudos e pesquisas em transportes, logística e mobilidade urbana da Fundação Getúlio Vargas (FGV). Para ele, é provável que os valores pagos sejam menores do que os de leilões anteriores. “O risco e a incerteza atuais pesam muito na modelagem financeira, mas acho que haverá atratividade, mas com um apetite menor.”

Douglas Bassi, diretor da Virtus BR Partners, lembra que, com a inflação atual em dois dígitos, o custo do crédito para financiar empreendimentos do porte de um aeroporto vem aumentando, enquanto os títulos do governo pagam inflação

O que falta privatizar

Conforme dados do Ministério da Infraestrutura, ainda existem 20 aeroportos sob o comando da União que são administrados pela Infraero. São eles:



1. Altamira (PA)
2. Belém — Val-de-Cans (PA)
3. Belo Horizonte — Carlos Prates (MG)
4. Belo Horizonte — Pampulha (MG)
5. Campo Grande (MS)
6. Carajás (PA)
7. Corumbá (MS)
8. Macapá (AP)
9. Marabá (PA)
10. Montes Claros (MG)
11. Paulo Afonso (BA)
12. Ponta Porã (MS)
13. Rio de Janeiro — Jacarepaguá (RJ)
14. Rio de Janeiro — Santos Dumont (RJ)
15. Santarém (PA)
16. São José dos Campos (SP)
17. São Paulo — Campo de Marte (SP)
18. São Paulo — Congonhas (SP)
19. Uberaba (MG)
20. Uberlândia (MG)

Fonte: Ministério de Infraestrutura

mais 6%, no pós-fixado, ou de 12% a 13% ao ano, no pré-fixado. “Muitos investidores vão olhar para a taxa de retorno para um empreendimento de longo prazo, com horizonte de mais de 20 ou 25 anos. O investimento em infraestrutura tem uma maturidade grande e é uma boa oportunidade de investimento, desde que não se pretenda sair dentro de quatro ou cinco anos”, alerta. De acordo com o presidente da Infraero, o tenente-brigadeiro do ar Hélio Paes de Barros Júnior, com a maturidade dos processos, as coisas melhoraram para as empresas. Segundo ele, no passado, o TCU tinha ressalvas ao processo, mas isso mudou no decorrer dos anos. “O governo identificou que a estatal não tem dinheiro para fazer investimento em aeroportos e para melhorar a qualidade. Nas próximas rodadas, estarão inclusos Santos Dumont e Congonhas, “as joias da coroa”, como o mercado trata”, avalia.

Segundo ele, os contratos atuais são baseados em performance conforme as melhorias dos aeroportos, “deixando o processo mais palatável, mais técnico, aumentando o valor do bid (da aposta que o investidor fará na licitação)”. Barros Júnior

ainda lembra que poucos aeroportos são rentáveis para a estatal. “A maioria desses terminais são deficitários e, por intermédio de uma política pública, a gente consegue administrar para que sejam certificados para melhorar o serviço à população e voar com suas pernas”, afirma.

Na avaliação de Quintella, da FGV, um dos principais problemas da devolução dos três aeroportos foi que eles foram concedidos em conjunturas política e econômica diferentes do momento atual, e as situações favoráveis não se concretizaram. “E, para piorar, veio a pandemia, que atingiu o setor aéreo em cheio”, explica, acrescentando os problemas do baixo crescimento do país, que não foram sanados. “O aeroporto é o termômetro da economia. Ele, por si só, não gera viagem, não gera passageiro e não gera demanda. A conjuntura econômica é que atrai viagens de negócios e de turismo. Não adianta ter os melhores aeroportos do mundo se não há uma situação política e econômica favorável”, explica.

LEIA MAIS NA PÁGINA 8

Cronograma

Desde 2019, 34 aeroportos do país foram concedidos à iniciativa privada, somando R\$ 9,62 bilhões em investimentos previstos, com R\$ 5,67 bilhões em outorgas. Veja as previsões do MInfra para os novos leilões neste ano e no próximo:

2022

Para 2022, estão previstas as concessões de 15 aeroportos do país, durante a 7ª rodada de concessões aeroportuárias, além da relicitação dos aeroportos de São Gonçalo do Amarante, em Natal (RN), e de Viracopos, em Campinas (SP).

7ª rodada

O processo está em análise no Tribunal de Contas da União (TCU). A previsão do governo é de que o edital seja lançado no segundo trimestre, com realização do leilão no terceiro trimestre deste ano, assegurando R\$ 7,3 bilhões em investimentos privados.

Os 15 aeroportos que integram a 7ª rodada estão divididos em três blocos:

• **Bloco Aviação Geral:** Integrado pelos aeroportos de Campo de Marte (SP) e Jacarepaguá (RJ), o lote tem R\$ 560 milhões em investimentos previstos.

Outorga inicial: R\$ 138 milhões.

• **Bloco Norte II:** Formado pelos terminais aéreos de Belém (PA) e Macapá (AP), tem R\$ 875 milhões em investimentos previstos.

Outorga inicial: R\$ 57 milhões.

• **Bloco SP/MS/PA/MG:** Formado pelos aeroportos de Congonhas (SP), Campo Grande (MS), Corumbá (MS), Ponta Porã (MS), Santarém (PA), Marabá (PA), Carajás (PA), Altamira (PA), Uberlândia (MG), Uberaba (MG) e Montes Claros (MG). O investimento previsto é de R\$ 5,889 bilhões.

Outorga inicial: R\$ 255 milhões.

Relicitação de São Gonçalo do Amarante:

Processo em análise no TCU. A expectativa do MInfra é de que o leilão seja realizado até o fim do primeiro semestre de 2022 — a depender da análise e aprovação do processo pelo TCU —, assegurando R\$ 308,9 milhões em investimentos privados.

Relicitação de Viracopos:

Processo em análise no TCU. Da mesma maneira, espera-se que o leilão aconteça ainda no primeiro semestre deste ano. No caso de Viracopos, o montante resultante dos investimentos privados ficará na ordem de R\$ 4,2 bilhões.

2023

Para 2023, estão previstas a primeira parceria público-privada do setor aéreo, com oito aeroportos do Amazonas, e a 8ª rodada de concessões aeroportuárias, com a concessão conjunta dos aeroportos Santos Dumont e Galeão (RJ), segundo o MInfra

PPP Aeroportos do Amazonas:

Pela primeira vez, a desestatização de aeroportos regionais será realizada por meio de parceria público-privada (PPP). Aprovada em 2021, a iniciativa prevê a concessão de oito aeroportos no Amazonas: Parintins, Carauari, Coari, Eirunepé, São Gabriel da Cachoeira, Barcelos, Lábrea e Maués. São previstos investimentos na ordem de R\$ 380 milhões.

Os estudos que vão embasar a PPI inédita estão em andamento. A expectativa é de que, ao longo de 2022, o processo passe por audiência pública e siga para análise do TCU, de forma que a desestatização seja realizada no início de 2023.

8ª rodada:

Será realizada em 2023 a 8ª rodada de concessões aeroportuárias, com leilão conjunto dos aeroportos de Santos Dumont, atualmente administrado pela Infraero, e do Galeão, cujo concessionário pediu recentemente a devolução do ativo à União, permitindo ao MInfra iniciar as tratativas para o processo de relicitação.

Somente no Santos Dumont são esperados R\$ 1,3 bilhão em investimentos privados durante a duração do contrato. Estudos são realizados para prever a quantidade de recursos necessária para revitalizar o Galeão.

A equipe do MInfra diz que está empenhada nos trabalhos internos que precedem todas as concessões: neste caso, os próximos passos serão qualificar a relicitação do Galeão no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), seguida de chamamento, elaboração e seleção dos estudos que vão embasar a 8ª rodada de concessões aeroportuárias.

