Machado Meyer

IMPRENSA

CONCESSÕES AEROPORTUÁRIAS: O DESAFIO DE TEMER

22 DE NOVEMBRO DE 2017

O governo de Michel Temer editou em 24 de outubro o Decreto 9.180/17, pelo qual são incluídos no Programa Nacional de Desestatização os aeroportos federais que irão protagonizar a próxima rodada de concessões aeroportuárias.

Este novo bloco, maior que as últimas quatro rodadas em conjunto, possui 13 aeroportos hoje administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), distribuídos em três eixos regionais e tendo como destaque os de Vitória, Recife e Macaé.

O decreto segue a recomendação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), publicada em 23 de agosto, porém com a ausência de Congonhas, considerado a "joia da coroa''da Infraero.

Com dez aeroportos concedidos desde 2011, o presidente Temer planeja assim uma ousada expansão no programa de concessão aeroportuária, de modo a terminar seu mandato em 2018 com 23 aeroportos sob administração da iniciativa privada.

No entanto, o Planalto terá um apertado cronograma para realizar seu objetivo, visto que no último certame, no qual foram concedidos quatro aeroportos (Fortaleza, Salvador, Florianópolis e Porto Alegre), houve um intervalo de 21 meses entre o chamamento público de estudos e o leilão para a concessão.

O ambicioso plano de Temer é ainda mais agressivo. Tendo sido lançado o chamamento para estudos em 1º de setembro, é a intenção do governo publicar os editais de licitação no segundo trimestre de 2018 e realizar o leilão no terceiro semestre, ou seja, licitar estes 13 aeroportos em 12 meses.

Ainda que não haja um posicionamento do Governo, este já indicou a possibilidade de realizar a próxima rodada de concessões em blocos, e não individualmente, como vinha sendo realizado nas anteriores.

Um fator que pode levar à licitação em blocos é o tamanho de alguns aeroportos, que são menores e não possuem grande tráfego aéreo e, portanto, tendem a não serem tão atraentes do ponto de vista financeiro.

Optando-se por tal modelo, os blocos poderiam ser divididos por eixos, sendo o maior o nordestino, com seis: Recife, Juazeiro do Norte, João Pessoa, Campina Grande, Aracaju e Maceió, seguido pelo bloco do estado de Mato Grosso, que conta com cinco, entre eles o de Cuiabá e quatro regionais, e, por fim, o eixo Sudeste que conta com os aeroportos de Vitória e Macaé.

Muito embora dentro da mesma rodada, os 13 aeroportos possuem características bem distintas: há alguns que servem rotas primárias, localizados nas capitais dos estados e outros que atendem rotas secundárias, para o tráfego regional.

Além disso, há uma latente diferença entre a capacidade de movimento entre aeroportos, dada a atual infraestrutura existente e sua demanda por serviços.

Nota-se, também, o contraste de perfil dos passageiros, vez que há alguns que servem principalmente o turismo, concentrados no Nordeste, terminais regionais que têm uma alta utilização pelo agronegócio, tal como aqueles no interior do Mato Grosso, ou, ainda, o de Macaé, muito utilizado para transporte off-shore.

A possível concessão de Congonhas, por sua vez, vinha causando grande debate no meio político e aeronáutico. Localizado no coração de São Paulo, Congonhas é hoje o segundo aeroporto com maior tráfego de passageiros do Brasil, atrás apenas de Guarulhos, já licitado, sendo assim o mais movimentado e lucrativo sob gestão da Infraero.

Todavia, não possui área para expansão do sítio aeroportuário, visto que é localizado em uma povoada área da capital paulista, além de operar em sua capacidade máxima de pista, havendo assim pouca margem para o crescimento do movimento de passageiros e de aeronaves.

Do ponto de vista do Planalto e do mercado, a concessão de Congonhas era vista com grande interesse, uma vez que é considerado um ativo já desenvolvido, lucrativo e com baixo custo de investimento. Seria, portanto, muito atrativo à iniciativa privada, com expectativa de gerar um alto valor de outorga, que se traduziria em grande aporte de caixa a União.

Contudo, ao frear a licitação de Congonhas, pelo menos por ora, o governo deu novo fôlego à Infraero e ao sistema aeroportuário gerido pela estatal, composto por 59 aeroportos, já que a Infraero utiliza a receita de seus aeroportos superavitários - lista encabeçada por Congonhas -, para custear aqueles cuja receita não é suficiente para cobrir as próprias despesas.

Assim, a eventual saída de Congonhas do portfólio da estatal suscitaria um desbalanceamento nas já frágeis

contas desta, que passaria a necessitar de aportes do tesouro para se manter.
Sem o carro-chefe que seria a concessão de Congonhas, cabe neste momento aguardar a definição do modelo e das políticas que serão adotadas pela gestão de Temer para tornar este grande e heterogêneo bloco de aeroportos atrativo ao mercado e realizar uma licitação de sucesso.

*Fabio Falkenburger, Pedro Amim, Marina Estrella e Lucas Scaff são respectivamente sócio e advogados da área de Infraestrutura do Machado Meyer

O Estado de S. Paulo online
http://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/concessoes-aeroportuarias-o-desafio-de-temer/

Notícia na íntegra