

# *Aeroportos no Brasil: investimentos e concessões*

**Carlos Campos Neto**

*carlos.campos@ipea.gov.br*

Julho 2012

**DISET**

# OBJETIVOS

- Esta apresentação tem dois objetivos principais: o primeiro é fazer uma avaliação dos investimentos nos aeroportos com recursos da Infraero e do orçamento fiscal no período 2002 a 2011, o movimento de passageiros e utilização da capacidade operacional dos 20 maiores aeroportos em 2011 e uma avaliação da situação atual das obras a cargo da Infraero referentes aos terminais de passageiros dos 13 aeroportos envolvidos com a Copa do Mundo de 2014; o outro objetivo é analisar, por meio do Edital / Contrato, o processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Campinas e Brasília, destacadamente no que respeita aos aspectos relativos à regulação econômica, incluindo a política tarifária, e aos investimentos programados e seus prazos.

## *Investimentos em aeroportos no Brasil de 2003 a 2011*

*(valores em R\$ milhões constantes <sup>a</sup>)*

Ano	Orçamento fiscal e seguridade social <sup>b</sup>	Orçamento INFRAERO	Total
2003	49.18	89.04	138.22
2004	94.79	64.06	158.85
2005	655.50	392.74	1,048.24
2006	534.03	806.01	1,340.04
2007	256.70	662.01	918.71
2008	196.52	432.59	629.11
2009	327.72	492.92	820.64
2010	243.31	678.52	921.83
2011	231.27	1,144.75	1,376.02
<b>Total</b>	<b>2,589.02</b>	<b>4,762.64</b>	<b>7,351.66</b>

Notas: (a) Valores deflacionados pelo IGP-M (dez/2011)

(b) Refere-se ao Programa Desenvolvimento da Infraestrutura Aeroportuária

Fonte: SIAFI, DEST. Elaboração: IPEA. \* Orçto Fiscal 2011; Infraero 2011.

## *Investimentos em aeroportos no Brasil – 2011*

ORÇAMENTO	AUTORIZADO (a) R\$ milhões	EXECUTADO (b) R\$ milhões	b/a (%)
Orçamento Fiscal	472,00	231,30	49,0%
Orçamento Infraero	2.215,00	1.144,75	51,7%
<b>TOTAL</b>	2.687,00	1.376,05	51,2%

# Plano de investimentos da Infraero para a Copa de 2014

Aeroporto	Etapa*	Investimento**	Data inauguração*
		(R\$ milhões)	
Brasília	Concedido	626.5	Abr-14
Campinas	Concedido	873.0	Abr-14
Confins	<b>Em projeto</b> (básico concluído)	508.6	Dez-13
Cuiabá	Em obras	91.3	Dez-13
Curitiba	<b>Em projeto (básico)</b>	84.5	Dez-13
Fortaleza	Em obras	349.8	Dez-13
Galeão	Em obras	813.3	Dez-13
Guarulhos	Concedido	1,380.00	Abr-14
Manaus	Em obras	394.1	Dez-13
Porto Alegre	<b>Em projeto</b> (básico concluído)	579.2	Dez-13
Salvador	<b>Em projeto (básico)</b>	47.6	Dez-13
SUBTOTAL		5,747.9	
Natal	Construção novo aeroporto	582.4	
Recife	Constr. torre controle	18.4	Dez-13
<b>TOTAL COPA</b>		<b>6,348.7</b>	

Fonte: Infraero. Elaboração: IPEA. \*Informações referentes aos terminais de passageiros (existem outras obras);

\*\*Investimento total previsto para os aeroportos. (Dados acessados em 01/07/2012).

# Movimento de aviões e de passageiros nos aeroportos brasileiros

(em milhões de unidades)

Ano	Aviões	Passageiros
2003	1.77	71.22
2004	1.79	82.71
2005	1.84	96.08
2006	1.92	102.19
2007	2.04	110.57
2008	2.13	113.26
2009	2.29	128.14
2010	2.65	155.36
2011*	2.89	<b>180.10</b>
Variação (2003-2011)	63.7%	152.9%
Variação (média anual)	6,4%	12,3%

\* Valor previsto para 2011 considerando dados do jan/nov 2011 (tx cresc. pax 16,2% aa; tx cresc. aviões 9,5%a.a).

Fonte: Infraero. Elaboração: IPEA

## ***Governo refaz conta e 'amplia' aeroportos***

- Sem qualquer modificação no seu plano de investimentos para a Copa, a Infraero alterou a metodologia usada para calcular a capacidade da infraestrutura e aumentou o número de passageiros que podem passar pelos terminais dos aeroportos, a partir de setembro de 2011. A nova metodologia considera o fato de que nas madrugadas existe capacidade ociosa nas instalações. Também incorpora avanços tecnológicos e a mudança de perfil dos usuários, que têm a possibilidade de fazer o check-in pelo computador ou pelo celular, reduzindo a necessidade de atendimento nos balcões das companhias aéreas.
- Assim, no caso dos treze aeroportos que atenderão à Copa de 2014, **a revisão abrangeu dez terminais**, que tiveram suas capacidades acrescidas, na média, em 65%, passando, de um dia para outro, de **66,6 milhões para 102,3 milhões de passageiros por ano**.

## *Governo refaz conta e 'amplia' aeroportos*

AEROPORTO	CRESCIMENTO DE CAPACIDADE
Porto Alegre	180,0%
Manaus	156,0%
Fortaleza	106,7%
Confins	104,0%
Viracopos	94,3%
Brasília	40,0%
Curitiba	30,0%
Salvador	22,9%
Guarulhos	21,5%
Cuiabá	18,8%
MÉDIA	65,0%

# Capacidade versus Movimentação nos Aeroportos Brasileiros em 2011

AEROPORTO	NOVA capacidade do terminal em 2011	Movto passageiros em 2011	Limite de eficiência operacional (80% da capacidade)	Ocupação (%)
Guarulhos (SP)	24,900.0	30,014.8	19,920.0	121%
Congonhas (SP)	12,000.0	16,872.3	9,600.0	141%
Brasília (DF)	14,000.0	15,493.4	11,200.0	111%
Galeão (RJ)	17,400.0	14,919.2	13,920.0	86%
Santos Dumont (RJ)	8,500.0	8,541.2	6,800.0	100%
Salvador (BA)	12,900.0	8,420.3	10,320.0	65%
Confins (MG)	10,200.0	9,412.9	8,160.0	92%
Porto Alegre (RS)	11,200.0	7,837.6	8,960.0	70%
Recife (PE)	8,000.0	6,463.4	6,400.0	81%
Curitiba (PR)	7,800.0	7,036.7	6,240.0	90%
Viracopos (SP)	6,800.0	7,603.6	5,440.0	112%
Fortaleza (CE)	6,200.0	5,691.8	4,960.0	92%
Manaus (AM)	6,400.0	3,037.5	5,120.0	47%
Florianópolis (SC)	1,100.0	3,131.0	880.0	285%
Vitória (ES)	560.0	3,203.0	448.0	572%
Belém (PA)	2,700.0	3,022.5	2,160.0	112%
Natal (RN)	1,900.0	2,619.9	1,520.0	138%
Goiânia (GO)	600.0	2,812.0	480.0	469%
Cuiabá (MT)	1,900.0	2,568.6	1,520.0	135%
Maceió (AL)	1,200.0	1,556.9	960.0	130%

Fonte: Infraero. Elaboração: Ipea. Nota: **Vermelho** = movimentação acima da capacidade. **Amarelo** = movimentação entre 80% e 100% da capacidade. **Verde** = movimentação abaixo de 80% capacidade.

# CONSTATAÇÃO

O crescimento da demanda foi muito expressivo nos últimos 9 anos e a estrutura dos terminais aeroportuários pouco se alterou, provocando estrangulamento em 17 dos 20 maiores aeroportos.

# CONSTATAÇÃO

- No atual estágio dos projetos de terminais de passageiros a cargo da Infraero e considerando-se os prazos médios de execução de obras de infraestrutura no Brasil, existe reduzida possibilidade de eles ficarem prontos nos prazos previstos (antes de 2014).

## *Características do processo de concessões Guarulhos, Campinas e Brasília*

- A determinação dos prazos das três concessões levaram em conta variáveis econômicas como receita estimada, investimentos programados, taxa de desconto e comportamento da demanda. Assim os resultados apontaram para uma vigência contratual de 25 anos para o aeroporto de Brasília, 30 anos para o de Campinas e 20 anos para Guarulhos;
- O processo licitatório consagrará vencedor o licitante que ofertar o maior valor de outorga, denominado pelo edital/contrato como **Contribuição Fixa**.
- A ANAC definiu os lances mínimos para os três aeroportos a serem leiloados: R\$ 3,424 bilhões para Guarulhos, R\$ 1,471 bilhão para Campinas e R\$ 582 milhões para o aeroporto de Brasília. O valor mínimo total arrecadado pelo poder concedente, a título de valor de outorga, foi de R\$ 5,477 bilhões. Esses valores serão divididos pelo número de anos dos contratos de concessão.

## *Características do processo de concessões Guarulhos, Campinas e Brasília*

- O edital inovou ao instituir a **Contribuição Variável**, paga anualmente, com percentuais pré-definidos que **incidem sobre a receita bruta** das concessionárias. Estes percentuais são de **2%** para o aeroporto de **Brasília**, de **5%** para o aeroporto de **Viracopos** e de **10%** para **Guarulhos**. Como o contrato apresenta a receita bruta anual estimada para cada aeroporto é possível calcular os valores das Contribuições Variáveis: para o aeroporto de Guarulhos a receita bruta estimada foi de R\$ 17,70 bilhões, que representam R\$ 1,77 bilhão ao longo dos 20 anos do contrato; no caso de Viracopos a receita bruta projetada atingiu R\$ 12,98 bilhões, correspondendo a R\$ 649 milhões de contribuição variável arrecadada nos 30 anos contratuais; e, no caso do aeroporto de Brasília, a receita bruta considerada foi de R\$ 2,84 bilhões, que significam R\$ 107 milhões em 25 anos de contrato

## ***Características do processo de concessões Guarulhos, Campinas e Brasília***

- Ambas as contribuições (fixa e variável) arrecadas poderão significar uma receita de R\$ 24,5 bilhões nos três contratos de concessão. Estes recursos vão constituir parte da receita do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, que são valores disponibilizados ao Sistema de Aviação Civil. A ideia é utilizar a arrecadação oriunda das concessões de aeroportos privatizados como fonte de receita para apoiar os demais que continuarão sob controle da Infraero, que, em sua maioria, não têm viabilidade financeira.

## *Características do processo de concessões Guarulhos, Campinas e Brasília*

	Guarulhos	Campinas	Brasília
Prazo do contrato (anos)	20	30	25
Valor Lance Mínimo (R\$ milhões)	3.424,00	1.471,00	582,00
Lance vencedor (R\$ milhões)	16.200,00	3.821,00	4.510,00
Valor anual Contrib. Fixa (R\$ milhões)	810,00	127,36	180,40
Contribuição Variável (% da receita bruta)	10%	5%	2%
Taxa de Desconto Real (WACC)	6,46%	6,46%	6,46%

## ***Características do processo de concessões Guarulhos, Campinas e Brasília***

- O licitante vencedor (concessionário) constituirá SPE, a qual, obrigatoriamente, contará com parceiro privado detentor de, no mínimo, 51% das ações e a Infraero como a outra sócia, que será detentora de, no máximo, 49% da SPE. Esta estruturação societária, que obriga a SPE contar com a Infraero como sócia, tem gerado muita polêmica sobre a sua conveniência. O TCU debruçou-se sobre este tema, tecendo as seguintes considerações: “... a **coexistência da empresa pública e do agente privado na SPE responsável pela gestão do aeroporto ostenta significativa possibilidade de extenso prejuízo à capacidade decisória da concessionária, em detrimento da eficiência originalmente almejada pelo instituto da concessão... a obrigatoriedade de participação da Infraero potencializa os riscos quanto à governança corporativa da SPE... representando a injustificada permanência da Infraero no arranjo societário um desnecessário risco à concessão”**”.

# ESTRUTURA DE CAPITAL

Guarulhos	Campinas	Brasília
<b>PREVI</b> (11,475%)	<b>TRIUNFO</b> (22,95%)	<b>ENGEVIX</b> (25,5%)
<b>FUNCEF</b> (11,475%)	<b>UTC Participações</b> (22,95%)	<b>CORPORACION AMERICA</b> (25,5%)
<b>PETROS</b> (11,475%)	<b>EGIS</b> – operadora francesa (5,1%)	<b>INFRAERO</b> (49,0%)
<b>OAS</b> (11,475%)	<b>INFRAERO</b> (49,0%)	
<b>ACCA</b> –operadora sul-africana (5,1%)		
<b>INFRAERO</b> (49,0%)		

## *Tarifas Aeroportuárias, investimentos e Prazos das Obras*

- As concessionárias terão dois tipos de fonte de arrecadação: as receitas tarifárias aeroportuárias e as receitas não tarifárias. A receita oriunda das Tarifas Aeroportuárias são constituídas da Tarifa de Embarque, **Tarifa de Conexão**, Tarifa de Pouso, Tarifa de Permanência, Tarifa de Armazenagem e Tarifa de Capatazia. A estrutura tarifária é a mesma utilizada na atualidade, com exceção da Tarifa de Conexão, instituída no edital de concessão, cujo valor foi estipulado em R\$ 7,00, tanto para voos domésticos como para os internacionais. É fato que, apesar de constar que esta tarifa é de responsabilidade da empresa aérea, ao entrar na estrutura de custo das companhias será repassada ao usuário do sistema, transformando-se em ônus adicional.
- A exceção da Tarifa de Conexão, sobre as demais incide o Adicional de Tarifa Aeroportuária (ATAERO), no percentual de 20,75% sobre os valores efetivamente cobrados. Estes recursos constituirão receita para o FNAC.

## *Tarifas Aeroportuárias, investimentos e Prazos das Obras*

- A outra fonte de receita das concessionárias de aeroportos é chamada de Não Tarifária (ou Receita Comercial), que tem como fato gerador a exploração de atividades econômicas, tais como: varejo e alimentação (restaurantes, bares, *duty free*, livraria etc.); locação de áreas para escritórios, hotéis, centro de convenções etc.; e a exploração de outros serviços como hotéis de trânsito, estacionamento, cinema, locação de automóveis, acesso à internet, etc.

## *Política tarifária (regulação econômica)*

- Instituição do **Fator X** (repasse de parte dos ganhos de produtividade e eficiência à modicidade tarifária); Isenção nos primeiros 2 anos;
- Instituição do **Fator Q** (qualidade) – avaliação dos indicadores de qualidade a ser aplicado nas revisões tarifárias;
- Instituição do “**Gatilho de Investimento**”: crescimento da demanda exigirá investimentos para manutenção do nível de serviço (PGI);

## *Política tarifária (regulação econômica)*

Reajustes e revisões visando manter o inicial Equilíbrio Econômico-Financeiro:

- O edital estipula que os parâmetros da concessão serão **revistos a cada 5 anos**, visando determinar os **IQS**, a metodologia de cálculo dos **fatores X e Q** e a **taxa de desconto** a ser utilizada no fluxo de caixa marginal, a fim de preservar o inicial EEF. Também está prevista a possibilidade de Revisão Extraordinária, solicitada e comprovada pela concessionária, quando riscos imputados ao poder concedente provocar alterações relevantes dos custos ou da receita da concessionária.
- O contrato de concessão prevê ainda o instituto do reajuste anual das tarifas. O reajuste tem por objetivo contribuir para a preservação do EEF. As tarifas serão reajustadas com base no IPCA/IBGE, tendo como referência a data de publicação do edital. A fórmula de reajuste anual incorpora os fatores X e Q descontados do valor do IPCA, visando à modicidade tarifária para o usuário.

## *Os Investimentos Programados e seus Prazos*

Investimentos	Guarulhos	Campinas	Brasília
Total Investimentos (R\$ milhões)	4.668,00	8.710,00	2.839,00
Investimentos para Copa 2014 (R\$ milhões)	1.380,00	873,05	626,53
Obras do Poder Público (R\$ milhões)	572,00	43,9	32,00
Atual programa da Infraero (R\$ milhões)	1.300,00	876,90	867,70

## *Os Investimentos Programados e seus Prazos*

EVENTO	PRAZO MÁXIMO
1 - Eficácia do Contrato	30 dias
2 - Elaboração de Projeto Básico (concessionária)	90 dias
3 - Análise e aprovação pela ANAC do PB	30 dias
4 - Início das obras	30 dias
<b>Total Primeira Etapa</b>	<b>180 dias</b>
5 - Prazo máximo para conclusão da obra	23 meses
6 - Prazo para construção dos terminais de pax	17 meses
<b>Previsão de conclusão dos terminais</b>	<b>Abril de 2014</b>

## *Os Investimentos Programados e seus Prazos*

- Fator de preocupação é quanto aos prazos definidos pelo edital para as várias etapas do processo de concessão. Pela exiguidade dos prazos, é real a possibilidade de que os terminais de passageiros previstos para os 3 aeroportos não fiquem prontos a tempo de atender ao evento de 2014.

*Obrigado!*

**Carlos Campos Neto**

*carlos.campos@ipea.gov.br*