

Financiamento e Gestão da
Infraestrutura de Transportes do Brasil

“Aeroportos e Multimodalidade”

08/07/2013

Cleveland Prates Teixeira



Agenda para reflexão

- Princípios básicos
- O “Estágio da Arte” da infraestrutura aeroportuária
- Modelos de gestão
- Modelos de regulação
- O modelo de concessões proposto pelo governo
- Fontes de financiamento

Princípios básicos

- “Não existe almoço grátis”
 - alguém sempre paga a conta
- Toda escolha implica a presença de custo de oportunidade
 - escolher a aplicação de determinado recursos em um setor implica abrir mão de redireciona-lo para outro.
- A inteligência está em aprender com os erros dos outros e evita-los, e não resolve-los
 - Que tal olhar a experiência internacional?
- O que interessa para a sociedade é um modelo eficiente
 - Combinação de melhor qualidade e menor preço possíveis

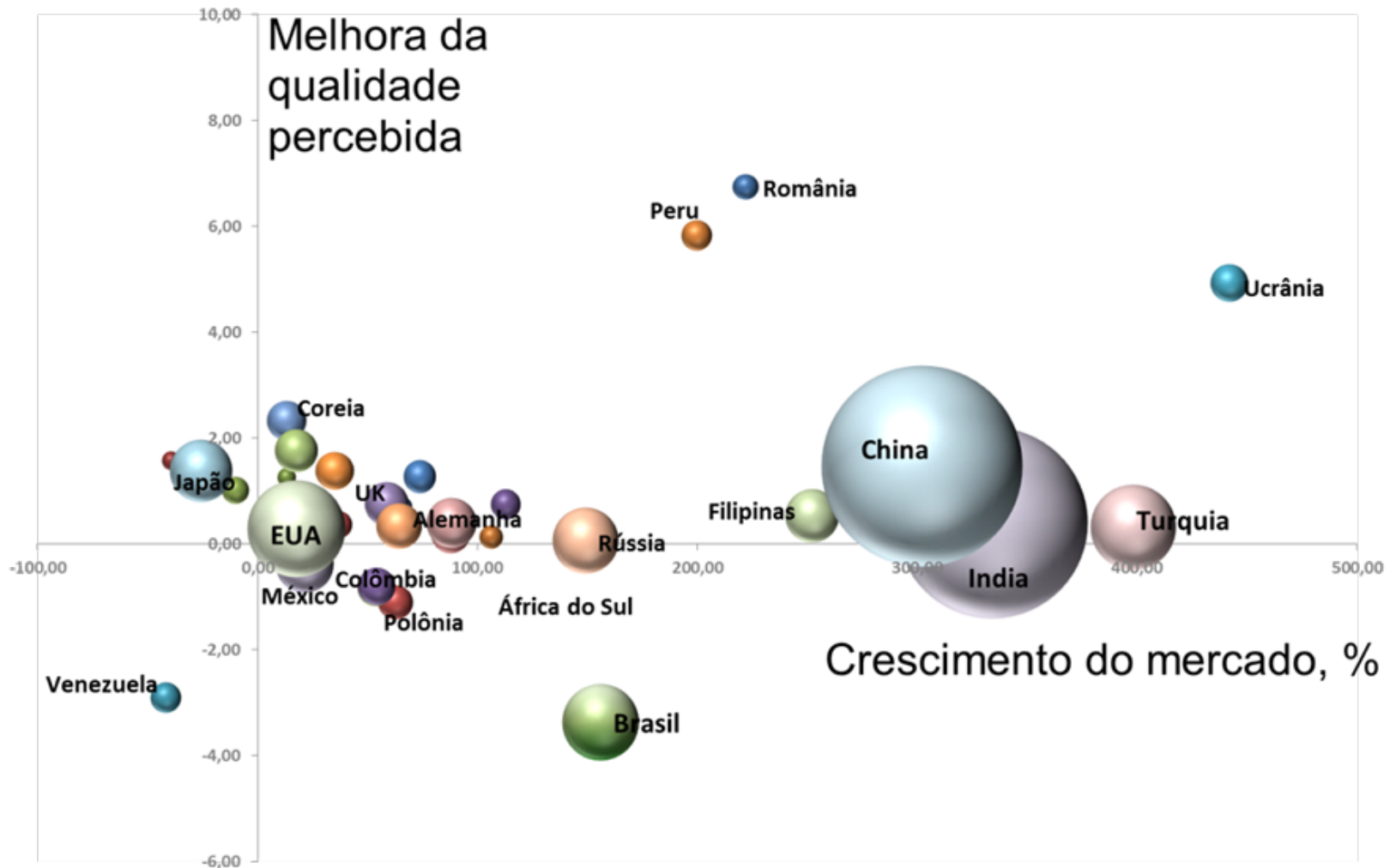
O Estágio da arte

- Desregulamentação relativamente recente do transporte aéreo
- Forte crescimento da demanda
- Baixo investimento no setor aeroportuário
- Problemas de gestão, inclusive no tráfego aéreo

O Estágio da arte

	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Brasil – posição geral no ranking	58º em 139	53º em 142	48º em 144
Brasil - Infraestrutura – Geral	84º em 139	104º em 142	107º em 144
Qualidade das rodovias	105º em 139	118º em 142	123º em 144
Qualidade da infraestrutura ferroviária	87º em 139	91º em 142	100º em 144
Qualidade da infraestrutura portuária	123º em 139	130º em 142	135º em 144
Qualidade da infraestrutura de transporte aéreo	93º em 139	122º em 142	134º em 144
Aviação - assentos disponíveis x km por semana	9º em 139	9º em 142	7º em 144
Qualidade da oferta de eletricidade	63º em 139	69º em 142	68º em 144
Linhas telefônicas fixas por 100 habitantes	62º em 139	57º em 142	55º em 144
Linhas telefônicas móveis por 100 habitantes	76º em 139	66º em 142	41º em 144

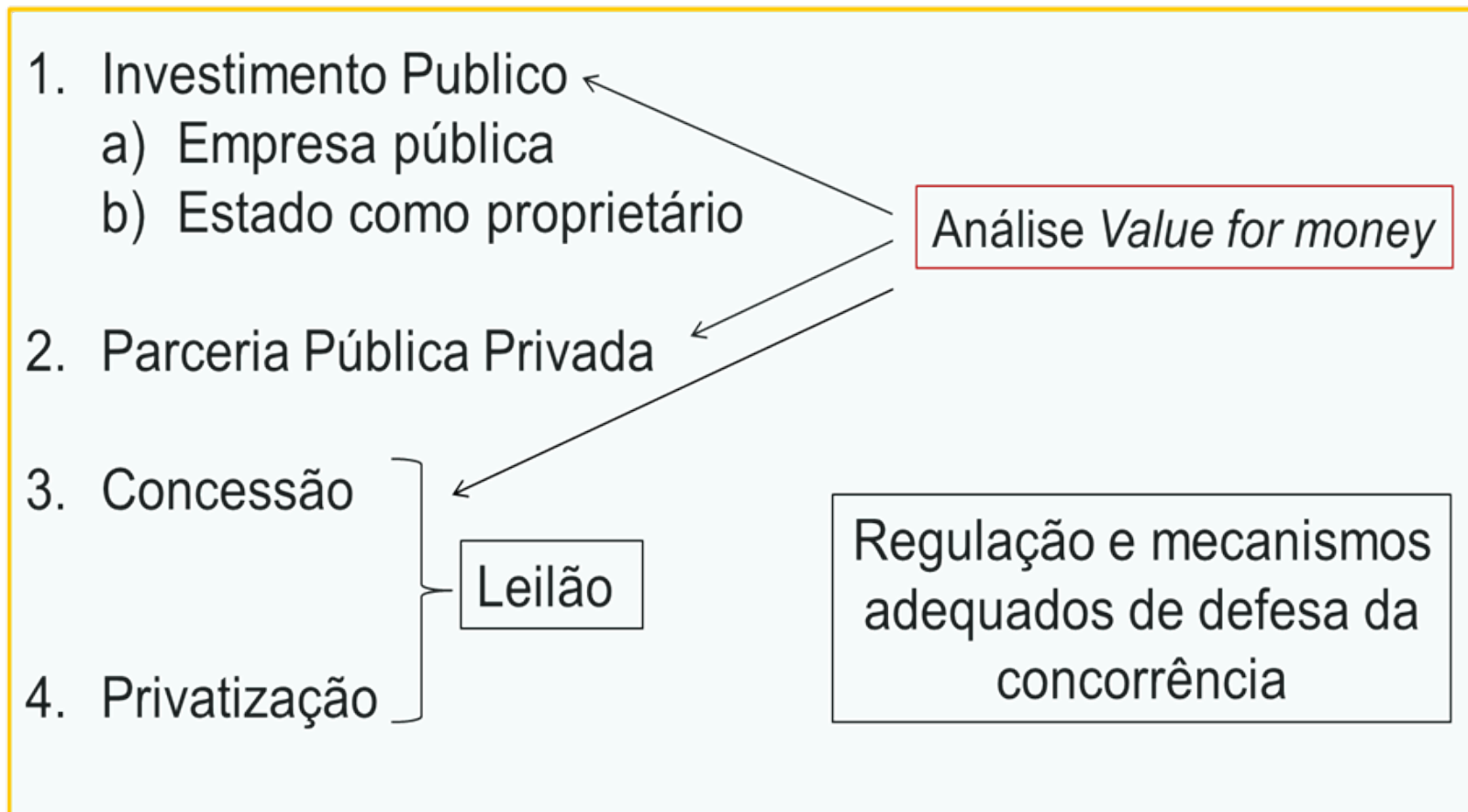
O Estágio da arte



Fonte: dados obtidos no World Competitiveness Yearbook/IMD

Modelo de Gestão

- Possíveis formas de prestação do serviço



Modelo de Propriedade e Gestão

- Não há consenso e a experiência internacional mostra as mais diferentes situações
- A experiência internacional permite concluir muito pouco

		Operação		
		Pública	Corporação sem fins lucrativos	Privada/Concessões
Propriedade	Pública	Brasil, Portugal, Espanha, Singapura, Finlândia e Suécia e EUA.	Canadá	Chile, Brasil (novo modelo), Argentina, Chile, Uruguai, Peru, Turquia (Istanbul Ataturk) Egito (Cairo) e Índia (Nova Deli e Mumbai)
	Parcialmente Privada			Roma (Itália), Frankfurt (Alemanha), Zurich (Suíça)
	Totalmente Privada			Maioria dos aeroportos no Reino Unido, Austrália e Nova Zelândia.

Modelo de Regulação

- Modelo estável de regulação é fundamental para se estimar o retorno do negócio.
- Devemos lembrar que o aeroporto é um empresa multi-serviços, e, portanto, pode obter sua receita com a composição de vários preços
 - Serviços aeroportuários
 - Serviços ancilares
- A questão é como a empresa escolhe sua “cesta de preços” para os serviços, e qual o papel do regulador nesta definição.
 - “Single till” (todas as receitas entra na definição da tarifa aeroportuária)
 - “Dual till” (só considera as receitas aeronáuticas)

Modelo de Regulação

- A experiência internacional também não é conclusiva sobre qual gera maior eficiência (estática e dinâmica) e qual incentiva maiores investimentos.
 - A análise deve considerar cada caso (inclusive as diferenças entre aeroportos congestionados e outros com excesso de oferta).
- Em termos práticos, há uma tendência a encontrar maior aplicação de modelos preço teto (ex: UK)
 - Em alguns casos há ajustamento pela qualidade (França)
 - Em outros há acordo de repartição de receita (Alemanha)
- O caso da Austrália e Nova Zelândia é emblemático: mais próximo a uma espécie de monitoramento e estímulo à negociação

Modelo de concessão proposto

- Princípio de estímulo à concorrência no mercado (entre aeroportos)
- Restrição à entrada de operadores com experiência operacional inferior a 35 milhões de passageiros ano
- Elevação da exigência de participação de capital do operador aeroportuário no consórcio
- Manutenção da Infraero com participação em todos os aeroportos

Modelo de Concessão proposto

- Problemas
 - Pouca ênfase à concorrência pelo mercado (pelo direito de administrar), assumindo que determinados aeroportos concorrem ou concorrerão entre si, sem nenhuma evidência minimamente clara.
 - Não há razão justificável para se definir uma exigência tão elevada para operação nos aeroportos do Galeão e Confins
 - Problema de concorrência relacionado ao fato de que a Infraero permanece com participação nos consórcios, com direito a veto sobre decisões mercadologicamente relevantes e acesso a todas as informações

Fontes de financiamento

- Programa de apoio à construção de aeroportos regionais.
 - Aporte de 7,3 bilhões de reais em recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para investir em 270 aeroportos menores, que servem cidades com população inferior a um milhão de habitantes.
 - **Que tal estudar o caso espanhol?**
 - Será que PPP não pode ser uma alternativa em boa parte dos casos
- Investimentos em grandes aeroportos excessivamente centralizada em capital de terceiros público (BNDES)
 - Por que não temos um mercado de financiamento de longo prazo no país?
 - Será que o BNDES não reproduz o “Dilema de Tostines”?
- **Fato é que estamos concentrando muito das nossas expectativas em financiamento público**

Muito obrigado!



Cleveland Prates Teixeira

cleveland@pezco.com.br