

## AVIAÇÃO

# Salgado Filho entra na lista das concessões



Planos de modernização e de ampliação do aeroporto da Capital poderão ser assumidos por empresa que vencer disputa

O ministro Eliseu Padilha e até a presidente Dilma já confirmaram que o aeroporto de Porto Alegre pode estar na próxima fase de leilões

Rafael Vigna

rafael.vigna@jornaldocomercio.com.br

O Aeroporto Internacional Salgado Filho entrou definitivamente no topo da lista da nova fase do plano de concessões federais. Ao lado dos terminais de Florianópolis e Salvador, Porto Alegre também deve figurar entre as ofertas da terceira rodada de leilões, previstas para 2016. A intenção já era aventada pelo ministro-chefe da Secretaria Nacional da Aviação Civil (SAC), o gaúcho Eliseu Padilha, desde que assumiu a pasta no início do ano. Nas últimas semanas, a ideia ganhou corpo e foi confirmada pelo ministro do Planejamento Nelson Barbosa e,

recentemente, pela própria presidente, Dilma Rousseff.

Ao todo, nove aeródromos encontram-se em fase avançada de avaliação para serem entregues à iniciativa privada até o ano de 2018. A decisão, segundo informa o ministro, ainda depende da presidente. “Mostraremos a ela as opções e os resultados. Ela baterá o martelo”, sintetizou Padilha, em entrevista ao **Jornal do Comércio**. Segundo ele, neste momento, existe um processo de estudo de todos os aeroportos que podem ser oferecidos a uma parceria futura com o setor privado. Antes disso, porém, há um prazo médio estimado em 400 dias - que seria encerrado em abril de 2016 - até que se viabilizem os modelos de contratos. “Nossa meta é acelerar o processo para realizar um leilão ainda em dezembro deste ano. É muito difícil. A primeira rodada desta nova gestão deverá incluir três aeroportos”, disse Padilha.

Desde então, diariamente, surgem novas informações carregadas de expectativas. Sabe-se,

até o momento, que as atuais concessionárias poderão participar das novas rodadas. Entretanto, para evitar problemas de concorrência, a participação será limitada a um raio de distância dos terminais já privatizados. Atualmente, existe um conjunto de seis concessionárias, que administram os aeroportos concedidos (Brasília, Guarulhos, Viracopos, Galeão, Confins e São Gonçalo do Amarante) por prazos estipulados entre 20 e 30 anos. Juntos, os seis aeroportos movimentaram 97 milhões de passageiros em 2014, o equivalente a 54% da demanda interna.

Neste contexto, as 11 empresas que formam os consórcios respondem pelo pagamento de outorgas ao poder público de aproximadamente R\$ 45,2 bilhões (R\$ 20,8 bilhões, na primeira rodada, e R\$ 24,4 bilhões, na segunda rodada). Ao todo, os investimentos previstos (em melhorias nos aeroportos), ao longo do período de vigência dos contratos, somam quase R\$ 28,5 bilhões. O valor já inclui os

aportes de R\$ 650 milhões no Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (Natal) - o primeiro 100% construído pela iniciativa privada, em localização privilegiada para o transporte internacional de cargas, por se tratar da pista brasileira com a menor distância para o continente europeu.

Mais do que o valor arrecadado com o leilão, pago em parcelas anuais corrigidas pelo IPCA, os concessionários também recolhem anualmente uma contribuição, cujo percentual é fixado em 2% da receita bruta da concessionária do aeroporto de Brasília, 5% de Viracopos, Galeão e Confins, e 10% de Guarulhos. A arrecadação é direcionada ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), que, por sua vez, destina os recursos a projetos da aviação civil, como por exemplo, o plano de desenvolvimento da aviação regional.

Além disso, também são conhecidos os planos de reformulação da Infraero. Um dos objetivos é amenizar problemas de execução em obras registrados,

principalmente, nos sítios que integraram a segunda rodada de concessões (Rio de Janeiro/Galeão e Minas Gerais/Confins). Isso ocorre, porque, diferentemente da primeira fase de concessões, nesta segunda etapa, a Infraero, além de participação de 49% no capital social das concessionárias, ficou encarregada de concluir uma série de reformas que estavam em pleno andamento no momento da assinatura dos contratos.

“A experiência que temos é de que no Galeão e em Confins, a Infraero ficou com a responsabilidade de tocar parte das obras e o consórcio vencedor tocaria uma outra parte. No geral, as empresas concessionárias têm concluído a sua parte mais rapidamente e até demandam que possam assumir a parte cabível à Infraero. Por isso, as novas rodadas, no dia em que assinarmos os contratos, as obras em andamento já serão, automaticamente, transferidas para a nova concessionária e deduz-se do preço pago na concorrência”, comenta o ministro Padilha.

## Para Fortunati, licitação não encerra polêmica sobre a ampliação da pista

Mesmo após a confirmação do Salgado Filho para a nova etapa do plano de concessões, permanecem as indefinições sobre a abertura de licitação para a ampliação da pista do aeroporto da Capital. O projeto para a extensão de 920 metros, aumentaria a área para pousos e decolagens para 3,2 quilômetros, permitindo assim um maior fluxo de aeronaves cargueiras.

O impasse sobre as obras, que se arrasta por pelo menos quatro anos, desde 2011, agora, foi inflado com novas condições impostas pela Infraero. Para iniciar as obras, a empresa pública exige que sejam removidas, por completo, as 1.819 famílias das Vilas Dique, Nazaré e Floresta, situadas nos arredores do canteiro de obras. A prefeitura de Porto Alegre afirma que a desocupação será finalizada até o início da operação da nova pista e que as famílias renascentes não impedem o início imediato das intervenções previstas.

Para o prefeito de Porto Alegre, José Fortunati, “misturar a extensão da pista” com as concessões representa “alimentar uma falsa polêmica”. No que depende do prefeito, a mesma polêmica,

todavia, parece muito distante de esmorecer. Isso, porque Fortunati afirma não perceber no processo de concessão um impeditivo. “Vejo, sim, uma má vontade em relação à ampliação da pista. Não questiono a concessão, é porque mesmo na concessão, é possível fazer uma cláusula que preveja a ampliação.”

No entanto, resta uma pergunta em aberto: por que a Infraero tocaria a licitação das obras avaliadas em mais de R\$ 600 milhões, se, em menos de 12 meses, o aeroporto pode ser concedido a um consórcio que assumirá, conforme a intenção do governo, além das melhorias necessárias ao Salgado Filho, a responsabilidade pela construção de um novo aeroporto?

A resposta poderia explicar, inclusive, a razão para as novas condições impostas pela Infraero. Mas, enquanto a questão segue em ebulição, o ministro Eliseu Padilha dá alguns indícios, ao considerar que existem sítios em condições bastante deterioradas e Porto Alegre, que fechou 2014, com 8,4 milhões de passageiros transportados, já possui uma série de melhorias em pleno andamento. Entre elas, destacam-se o

pátio de estacionamento e o novo terminal de cargas, com capacidade para 91 mil toneladas ao ano, em substituição ao antigo, construído em 1974, para 6 mil toneladas. “Dos aeroportos que estão na lista, a demanda de Porto Alegre só perde para Salvador (9,3 milhões de passageiros, em 2014)”, afirma, ao lembrar que o Salgado Filho também deverá contar com a injeção de recursos privados nos próximos anos.

Ainda assim, no final de março, o prefeito de Porto Alegre, José Fortunati, abriu fogo contra a Infraero, durante a 3ª Reunião Técnica do Comitê em Defesa do Aeroporto Salgado Filho, realizada na Assembleia Legislativa. Para o chefe do executivo municipal “não existe qualquer desculpa ou argumento técnico que impeça a imediata licitação da ampliação” da pista do aeroporto Salgado Filho.

“O que existe é uma medida velada e de caráter ‘postergatório’ que vem de Brasília (governo federal) e que é incompreensível. Não podemos aceitar é que existam interesses paralelos, como a construção de um novo aeroporto, em detrimento das melhorias necessárias ao aeroporto Salgado



Prefeito coloca em dúvida a intenção do governo federal sobre a necessidade de melhoria para pouso

Filho”, reclamou Fortunati, em referência à proposta de construção de um novo aeroporto, já batizado de 20 de Setembro, em outro município da Região Metropolitana.

Munido de documentos que comprovam que, desde 2011, o governo federal - por meio dos ministérios das Cidades e do Planejamento e de técnicos da Infraero - concordava que o terreno estava pronto para iniciar as obras, o prefeito apresentou o histórico das negociações. “Existem interesses que não desejam que ocorra a ampliação da pista. Acredito na tese de que isso se vincula à construção de um novo aeroporto”, disse.

Segundo Eliseu Padilha, a pista do Salgado Filho opera, atualmente, com 54% da capacidade ociosa. No entanto, circula a informação de que o tamanho atual da pista não comporta pousos e decolagens com aeronaves cargueiras lotadas. As informações da Infraero não batem com esse dado. Mesmo assim, vamos admitir que seja isso. Mas se colocarmos a extensão em prática teríamos condições de até 2029 não ter problemas. Portanto, mesmo com a ampliação da pista, temos um prazo contado de 15 anos para resolver a construção de um novo aeroporto”, defende o ministro.

## Condições para investimentos dependem do apetite externo

Alguns aspectos sobre a nova rodada de concessões ainda permanecem em sigilo. Eles dizem respeito à estimativa de investimentos contratuais, prazos de concessão e expectativa de arrecadação nos leilões. Uma parcela destas informações, no entanto, deve ser divulgada nos próximos dias, ainda no decorrer do mês de abril, conforme tem antecipado o ministro do Planejamento, Nelson Barbosa.

No caso de Porto Alegre, o titular da SAC, Eliseu Padilha, adianta que a vencedora do leilão deverá arcar com as melhorias no aeroporto Salgado Filho e, simultaneamente, tirar do papel o sonho de construir o novo Aeroporto 20 de Setembro, na Região Metropolitana da Capital gaúcha, até 2029. O plano é ambicioso e demandaria aportes bilionários. Mas em meio ao conturbado ambiente econômico de 2015, de onde viriam os recursos?

Para essa questão, Padilha



Padilha diz que o crescimento da movimentação aérea é atração para investidores estrangeiros

tem um resposta ensaiada na ponta da língua: investimentos estrangeiros. De fato, a participação de grandes grupos internacionais nas primeiras rodadas abrem margem para projeções de crescimento. Das 11 empresas que formam as seis concessionárias, 55% possui sede fora do Brasil. São companhias com

origens em países como Alemanha, França e África do Sul, com vários investimentos em aeroportos ao redor do planeta.

Este interesse no País nasce, justamente, em razão do acentuado crescimento na demanda por serviços aeroportuários no Brasil. Entre 2003 e 2010, por exemplo, a média de

passageiros nos aeroportos nacionais sofreu um incremento de 118%, mais que o dobro da média mundial que foi de 40%.

“Agora, as condições dependem do mercado internacional. Só há um setor com crescimento garantido para os próximos 20 anos: a aviação. E a estimativa de taxa é superior a 7% ao ano. Então, agora, pretendemos alimentar ainda mais esse crescimento por meio das novas concessões”, revela o ministro-chefe da SAC.

Para isso, Padilha defende a criação de três subsidiárias: Infraero Serviços, Infraero Participações e Infraero Navegação Aérea. De acordo com o ministro, a empresa perdeu 54% de sua receita após as concessões. Com apenas 46% das receitas restantes, o órgão ainda precisa administrar 60 terminais públicos que movimentaram 112 milhões de passageiros no ano passado - apenas 15 milhões de pessoas a mais do que nos concedidos (97

milhões, em 2014).

Para se reorganizar diante desse novo cenário, a Infraero deve passar por uma reestruturação cujo principal objetivo é permitir à empresa privilegiar a operação aeroportuária, que ficará a cargo da Infraero Serviços, que deve contar com um sócio internacional. Em nota, a secretaria informa que já realizou um processo de seleção. Restaram dois concorrentes. Pelo projeto a Infraero terá 51% e o sócio estrangeiro, 49%. A empresa terá como objetivo a busca de novos negócios nos mercados doméstico e internacional.

Desta forma, Padilha espera que a empresa se reequilibre e readquirira a capacidade de investimento de 2012, quando fechou o ano com R\$ 4 bilhões de arrecadação. Desde então, ela tem precisado de socorro financeiro do governo federal para fazer investimentos, embora custeie a si própria.

## AVIAÇÃO

# Salgado Filho entra na lista das concessões



Planos de modernização e de ampliação do aeroporto da Capital poderão ser assumidos por empresa que vencer disputa

O ministro Eliseu Padilha e até a presidente Dilma já confirmaram que o aeroporto de Porto Alegre pode estar na próxima fase de leilões

Rafael Vigna

rafael.vigna@jornaldocomercio.com.br

O Aeroporto Internacional Salgado Filho entrou definitivamente no topo da lista da nova fase do plano de concessões federais. Ao lado dos terminais de Florianópolis e Salvador, Porto Alegre também deve figurar entre as ofertas da terceira rodada de leilões, previstas para 2016. A intenção já era aventada pelo ministro-chefe da Secretaria Nacional da Aviação Civil (SAC), o gaúcho Eliseu Padilha, desde que assumiu a pasta no início do ano. Nas últimas semanas, a ideia ganhou corpo e foi confirmada pelo ministro do Planejamento Nelson Barbosa e,

recentemente, pela própria presidente, Dilma Rousseff.

Ao todo, nove aeródromos encontram-se em fase avançada de avaliação para serem entregues à iniciativa privada até o ano de 2018. A decisão, segundo informa o ministro, ainda depende da presidente. “Mostraremos a ela as opções e os resultados. Ela baterá o martelo”, sintetizou Padilha, em entrevista ao **Jornal do Comércio**. Segundo ele, neste momento, existe um processo de estudo de todos os aeroportos que podem ser oferecidos a uma parceria futura com o setor privado. Antes disso, porém, há um prazo médio estimado em 400 dias - que seria encerrado em abril de 2016 - até que se viabilizem os modelos de contratos. “Nossa meta é acelerar o processo para realizar um leilão ainda em dezembro deste ano. É muito difícil. A primeira rodada desta nova gestão deverá incluir três aeroportos”, disse Padilha.

Desde então, diariamente, surgem novas informações carregadas de expectativas. Sabe-se,

até o momento, que as atuais concessionárias poderão participar das novas rodadas. Entretanto, para evitar problemas de concorrência, a participação será limitada a um raio de distância dos terminais já privatizados. Atualmente, existe um conjunto de seis concessionárias, que administram os aeroportos concedidos (Brasília, Guarulhos, Viracopos, Galeão, Confins e São Gonçalo do Amarante) por prazos estipulados entre 20 e 30 anos. Juntos, os seis aeroportos movimentaram 97 milhões de passageiros em 2014, o equivalente a 54% da demanda interna.

Neste contexto, as 11 empresas que formam os consórcios respondem pelo pagamento de outorgas ao poder público de aproximadamente R\$ 45,2 bilhões (R\$ 20,8 bilhões, na primeira rodada, e R\$ 24,4 bilhões, na segunda rodada). Ao todo, os investimentos previstos (em melhorias nos aeroportos), ao longo do período de vigência dos contratos, somam quase R\$ 28,5 bilhões. O valor já inclui os

aportes de R\$ 650 milhões no Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (Natal) - o primeiro 100% construído pela iniciativa privada, em localização privilegiada para o transporte internacional de cargas, por se tratar da pista brasileira com a menor distância para o continente europeu.

Mais do que o valor arrecadado com o leilão, pago em parcelas anuais corrigidas pelo IPCA, os concessionários também recolhem anualmente uma contribuição, cujo percentual é fixado em 2% da receita bruta da concessionária do aeroporto de Brasília, 5% de Viracopos, Galeão e Confins, e 10% de Guarulhos. A arrecadação é direcionada ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), que, por sua vez, destina os recursos a projetos da aviação civil, como por exemplo, o plano de desenvolvimento da aviação regional.

Além disso, também são conhecidos os planos de reformulação da Infraero. Um dos objetivos é amenizar problemas de execução em obras registrados,

principalmente, nos sítios que integraram a segunda rodada de concessões (Rio de Janeiro/Galeão e Minas Gerais/Confins). Isso ocorre, porque, diferentemente da primeira fase de concessões, nesta segunda etapa, a Infraero, além de participação de 49% no capital social das concessionárias, ficou encarregada de concluir uma série de reformas que estavam em pleno andamento no momento da assinatura dos contratos.

“A experiência que temos é de que no Galeão e em Confins, a Infraero ficou com a responsabilidade de tocar parte das obras e o consórcio vencedor tocaria uma outra parte. No geral, as empresas concessionárias têm concluído a sua parte mais rapidamente e até demandam que possam assumir a parte cabível à Infraero. Por isso, as novas rodadas, no dia em que assinarmos os contratos, as obras em andamento já serão, automaticamente, transferidas para a nova concessionária e deduz-se do preço pago na concorrência”, comenta o ministro Padilha.

## Para Fortunati, licitação não encerra polêmica sobre a ampliação da pista

Mesmo após a confirmação do Salgado Filho para a nova etapa do plano de concessões, permanecem as indefinições sobre a abertura de licitação para a ampliação da pista do aeroporto da Capital. O projeto para a extensão de 920 metros, aumentaria a área para pousos e decolagens para 3,2 quilômetros, permitindo assim um maior fluxo de aeronaves cargueiras.

O impasse sobre as obras, que se arrasta por pelo menos quatro anos, desde 2011, agora, foi inflado com novas condições impostas pela Infraero. Para iniciar as obras, a empresa pública exige que sejam removidas, por completo, as 1.819 famílias das Vilas Dique, Nazaré e Floresta, situadas nos arredores do canteiro de obras. A prefeitura de Porto Alegre afirma que a desocupação será finalizada até o início da operação da nova pista e que as famílias renascentes não impedem o início imediato das intervenções previstas.

Para o prefeito de Porto Alegre, José Fortunati, “misturar a extensão da pista” com as concessões representa “alimentar uma falsa polêmica”. No que depende do prefeito, a mesma polêmica,

todavia, parece muito distante de esmorecer. Isso, porque Fortunati afirma não perceber no processo de concessão um impeditivo. “Vejo, sim, uma má vontade em relação à ampliação da pista. Não questiono a concessão, é porque mesmo na concessão, é possível fazer uma cláusula que preveja a ampliação.”

No entanto, resta uma pergunta em aberto: por que a Infraero tocaria a licitação das obras avaliadas em mais de R\$ 600 milhões, se, em menos de 12 meses, o aeroporto pode ser concedido a um consórcio que assumirá, conforme a intenção do governo, além das melhorias necessárias ao Salgado Filho, a responsabilidade pela construção de um novo aeroporto?

A resposta poderia explicar, inclusive, a razão para as novas condições impostas pela Infraero. Mas, enquanto a questão segue em ebulição, o ministro Eliseu Padilha dá alguns indícios, ao considerar que existem sítios em condições bastante deterioradas e Porto Alegre, que fechou 2014, com 8,4 milhões de passageiros transportados, já possui uma série de melhorias em pleno andamento. Entre elas, destacam-se o

pátio de estacionamento e o novo terminal de cargas, com capacidade para 91 mil toneladas ao ano, em substituição ao antigo, construído em 1974, para 6 mil toneladas. “Dos aeroportos que estão na lista, a demanda de Porto Alegre só perde para Salvador (9,3 milhões de passageiros, em 2014)”, afirma, ao lembrar que o Salgado Filho também deverá contar com a injeção de recursos privados nos próximos anos.

Ainda assim, no final de março, o prefeito de Porto Alegre, José Fortunati, abriu fogo contra a Infraero, durante a 3ª Reunião Técnica do Comitê em Defesa do Aeroporto Salgado Filho, realizada na Assembleia Legislativa. Para o chefe do executivo municipal “não existe qualquer desculpa ou argumento técnico que impeça a imediata licitação da ampliação” da pista do aeroporto Salgado Filho.

“O que existe é uma medida velada e de caráter ‘postergatório’ que vem de Brasília (governo federal) e que é incompreensível. Não podemos aceitar é que existam interesses paralelos, como a construção de um novo aeroporto, em detrimento das melhorias necessárias ao aeroporto Salgado



Prefeito coloca em dúvida a intenção do governo federal sobre a necessidade de melhoria para pouso

Filho”, reclamou Fortunati, em referência à proposta de construção de um novo aeroporto, já batizado de 20 de Setembro, em outro município da Região Metropolitana.

Munido de documentos que comprovam que, desde 2011, o governo federal - por meio dos ministérios das Cidades e do Planejamento e de técnicos da Infraero - concordava que o terreno estava pronto para iniciar as obras, o prefeito apresentou o histórico das negociações. “Existem interesses que não desejam que ocorra a ampliação da pista. Acredito na tese de que isso se vincula à construção de um novo aeroporto”, disse.

Segundo Eliseu Padilha, a pista do Salgado Filho opera, atualmente, com 54% da capacidade ociosa. No entanto, circula a informação de que o tamanho atual da pista não comporta pousos e decolagens com aeronaves cargueiras lotadas. As informações da Infraero não batem com esse dado. Mesmo assim, vamos admitir que seja isso. Mas se colocarmos a extensão em prática teríamos condições de até 2029 não ter problemas. Portanto, mesmo com a ampliação da pista, temos um prazo contado de 15 anos para resolver a construção de um novo aeroporto”, defende o ministro.

## Condições para investimentos dependem do apetite externo

Alguns aspectos sobre a nova rodada de concessões ainda permanecem em sigilo. Eles dizem respeito à estimativa de investimentos contratuais, prazos de concessão e expectativa de arrecadação nos leilões. Uma parcela destas informações, no entanto, deve ser divulgada nos próximos dias, ainda no decorrer do mês de abril, conforme tem antecipado o ministro do Planejamento, Nelson Barbosa.

No caso de Porto Alegre, o titular da SAC, Eliseu Padilha, adianta que a vencedora do leilão deverá arcar com as melhorias no aeroporto Salgado Filho e, simultaneamente, tirar do papel o sonho de construir o novo Aeroporto 20 de Setembro, na Região Metropolitana da Capital gaúcha, até 2029. O plano é ambicioso e demandaria aportes bilionários. Mas em meio ao conturbado ambiente econômico de 2015, de onde viriam os recursos?

Para essa questão, Padilha



Padilha diz que o crescimento da movimentação aérea é atração para investidores estrangeiros

tem um resposta ensaiada na ponta da língua: investimentos estrangeiros. De fato, a participação de grandes grupos internacionais nas primeiras rodadas abrem margem para projeções de crescimento. Das 11 empresas que formam as seis concessionárias, 55% possui sede fora do Brasil. São companhias com

origens em países como Alemanha, França e África do Sul, com vários investimentos em aeroportos ao redor do planeta.

Este interesse no País nasce, justamente, em razão do acentuado crescimento na demanda por serviços aeroportuários no Brasil. Entre 2003 e 2010, por exemplo, a média de

passageiros nos aeroportos nacionais sofreu um incremento de 118%, mais que o dobro da média mundial que foi de 40%.

“Agora, as condições dependem do mercado internacional. Só há um setor com crescimento garantido para os próximos 20 anos: a aviação. E a estimativa de taxa é superior a 7% ao ano. Então, agora, pretendemos alimentar ainda mais esse crescimento por meio das novas concessões”, revela o ministro-chefe da SAC.

Para isso, Padilha defende a criação de três subsidiárias: Infraero Serviços, Infraero Participações e Infraero Navegação Aérea. De acordo com o ministro, a empresa perdeu 54% de sua receita após as concessões. Com apenas 46% das receitas restantes, o órgão ainda precisa administrar 60 terminais públicos que movimentaram 112 milhões de passageiros no ano passado - apenas 15 milhões de pessoas a mais do que nos concedidos (97

milhões, em 2014).

Para se reorganizar diante desse novo cenário, a Infraero deve passar por uma reestruturação cujo principal objetivo é permitir à empresa privilegiar a operação aeroportuária, que ficará a cargo da Infraero Serviços, que deve contar com um sócio internacional. Em nota, a secretária informa que já realizou um processo de seleção. Restaram dois concorrentes. Pelo projeto a Infraero terá 51% e o sócio estrangeiro, 49%. A empresa terá como objetivo a busca de novos negócios nos mercados doméstico e internacional.

Desta forma, Padilha espera que a empresa se reequilibre e readquirira a capacidade de investimento de 2012, quando fechou o ano com R\$ 4 bilhões de arrecadação. Desde então, ela tem precisado de socorro financeiro do governo federal para fazer investimentos, embora custeie a si própria.

