

## **Governo quer competição entre aeroportos**

*Cristiano Romero*

*Concessionárias poderão fixar tarifas e contratar controladores, diz o ministro da Aviação Civil*

O governo planejava inicialmente fazer concessões parciais dos aeroportos, entregando ao setor privado partes de estruturas que continuariam sendo administradas pela estatal Infraero. Depois de constatar as carências e a demanda bilionária por investimentos nos maiores aeroportos, decidiu concedê-los integralmente a empresas privadas. As companhias terão liberdade para fixar tarifas e poderão, inclusive, treinar e empregar seus próprios controladores de tráfego aéreo, atividade controlada hoje pela Aeronáutica.

"A princípio, a concessão administrativa seria algo mais simples. Ao estudar as alternativas e avaliar a situação dos aeroportos, observamos que as concessões comerciais não seriam suficientes para fazer o que precisa ser feito", informou ao Valor o ministro da recém-criada Secretaria de Aviação Civil, Wagner Bittencourt.

O ministro revelou que o Brasil adotará o modelo americano, em que cada aeroporto tem uma autoridade máxima. "Aeroporto tem que ter chefe, um gestor, um coordenador, para responder pela unidade e cobrar dos outros parceiros para fazer aquilo funcionar."

Obcecado com a ideia de que os aeroportos devam competir entre si, o ministro disse que uma empresa que ganhar a concessão de um aeroporto numa região não deverá controlar outro na mesma área. Portanto, quem administrar Guarulhos não poderá cuidar também de Viracopos. Ele revelou que estuda a concessão do Galeão (RJ) e de Confins (MG) e que o aeroporto carioca, que opera hoje abaixo da capacidade, é uma alternativa aos aeroportos paulistas.

Egresso do BNDES, onde se notabilizou como especialista em infraestrutura em mais de 30 anos de carreira, Bittencourt disse que o governo "corre atrás da demanda" do setor aéreo, que cresceu quase 12% ao ano desde 2003. "Recebi operadores de aeroportos europeus aqui e eles me disseram que, lá, o crescimento é de 0,8%, 1,2% ao ano", comparou.

**Valor:** Por que privatizar em vez de fazer concessões apenas de partes dos aeroportos?

**Wagner Bittencourt:** Em princípio, a concessão administrativa [de partes de um aeroporto, em vez de toda a unidade] seria algo mais simples. Ao estudar as alternativas e avaliar a situação dos aeroportos, observamos que as concessões comerciais ou administrativas não seriam suficientes para fazer o que precisa ser feito, principalmente, nos aeroportos maiores. Por isso, decidimos que, no primeiro momento, vamos conceder três aeroportos - Guarulhos, Viracopos (SP) e Juscelino Kubitschek (DF) - para ter uma solução definitiva para o crescimento dessas unidades.

"A concessão tem travas. Se o concessionário não prestar o serviço esperado, no limite ele perde o contrato"

**Valor:** É o reconhecimento de que o Estado não tem condições de bancar todos os investimentos nessa área?

**Bittencourt:** Se olharmos os últimos oito anos, o transporte aéreo de passageiros cresceu, em média, quase 12% ao ano. E a perspectiva é que continue crescendo muito. Estamos passando por uma situação parecida com a que os Estados Unidos viveram na década de 60. Por isso, vamos ter que fazer um esforço muito grande de investimento. Assim como em outros segmentos da economia, como o de energia, estamos fazendo parcerias com o setor privado para poder viabilizar mais rapidamente os investimentos.

**Valor:** Por que a Infraero terá 49% do capital nos aeroportos sob concessão?

**Bittencourt:** É até 49%, pode ter menos. A modelagem de cada aeroporto vai dizer. Quando a Eletrobras participa de projetos de investimento do setor privado, ela vai até 49%. O importante é que a Infraero vai ter uma participação minoritária, mas relevante.

**Valor:** Por quê?

**Bittencourt:** Ela vai ter uma participação que não é simplesmente minoritária. Em três anos, vamos preparar a Infraero para ter condições de abrir o capital, portanto, vamos precisar de uma companhia que seja um grande operador de aeroportos, um parceiro perfeito para as companhias privadas, assim como a Eletrobras é para as empresas do setor elétrico. Então, se tivermos um locus de conhecimento e competência técnica que possa se associar ao setor privado, teremos uma alavanca importante para desenvolver o negócio de aeroporto no país. Há uma outra vantagem.

**Valor:** Qual?

**Bittencourt:** A Infraero tem, nesse modelo, a possibilidade de captar recursos, porque ela vai ter que continuar investindo nos aeroportos com menos apelo para o setor privado, mas que são igualmente importantes para o país, principalmente do ponto de vista da aviação regional. Então, ela vai continuar com atribuições que, possivelmente, são só dela. Por isso, precisa de uma fonte de recursos, uma garantia de retorno de investimento para que possa fazer outras políticas públicas importantes.

**Valor:** A Infraero terá condições de integralizar 49% dos novos projetos?

**Bittencourt:** O novo modelo facilita isso. Hoje, a Infraero não se alavanca, ou seja, ela usa 100% de capital próprio, portanto, é algo totalmente inadequado para o investimento do mundo moderno. Se ela entrar de sócia com 49% e como a estruturação de operação financeira desses aeroportos provavelmente vai ser de 70% de financiamento e 30% de capital, onde antes ela colocava 100%, agora vai colocar 15% e ficar com 50% do negócio. Na prática, agora vai poder fazer muito mais do que fazia antes.

"Aeroporto tem que ter um chefe, gestor, um coordenador, para responder pela unidade e cobrar dos parceiros"

**Valor:** Hoje, a Infraero não tem patrimônio. O patrimônio serão esses contratos?

**Bittencourt:** Vai depender da modelagem, mas atualmente ela tem muitos recebíveis. Isso é algo que precisa ser melhorado na Infraero.

**Valor:** O quê?

**Bittencourt:** Ela precisa ter uma atuação comercial e financeira mais firme; precisa ser uma companhia com uma visão de desenvolvimento de negócios; tem que ter uma estratégia financeira. Precisa também ter uma melhoria operacional, uma melhor engenharia básica de projetos, de forma que eles tenham uma economicidade mais adequada e sustentabilidade.

**Valor:** Pode securitizar esses recebíveis?

**Bittencourt:** Na verdade, já pode, mas não faz. Isso vai entrar no processo de reestruturação da companhia, para que ela venha a ser um grande ator do setor e, portanto, uma empresa desejada como parceira pelo setor privado.

**Valor:** Quem vai administrar os aeroportos sob concessão: a Infraero ou as empresas?

**Bittencourt:** A administração será privada, como ocorre no setor elétrico. Tudo vai ser regulado nos acordos de acionistas, inclusive para evitar conflitos de interesse, mas a gestão é privada.

**Valor:** As tarifas cobradas pelos aeroportos continuarão sendo fixadas pelo governo?

**Bittencourt:** Haverá um teto. Se quiser encher o aeroporto durante o dia, o gestor privado pode diminuir a tarifa em determinados horários. Essa é uma estratégia da companhia. Com o crescimento da oferta de 'slots', poderá haver uma competição entre os aeroportos na atração por voos e melhores condições de atender o usuário. Hoje, a capacidade de Guarulhos é de atendimento de 24,9 milhões de passageiros por ano. A demanda está em 27,9 milhões. Esse déficit significa que os embarques ocorrem, mas com uma qualidade do serviço pior do que deveria.

**Valor:** Na ampliação de Guarulhos, está prevista a construção de uma terceira pista?

**Bittencourt:** Vamos estudar. O prefeito de Guarulhos [Sebastião de Almeida] esteve comigo na semana passada e me disse que é possível. Há 5 mil famílias vivendo no local e, segundo ele, dá para removê-las para outro lugar. Ele me disse que se compromete a conversar com a Caixa Econômica Federal para usar o Minha Casa, Minha Vida e transferir o pessoal. Já que a prefeitura é favorável, vamos analisar essa possibilidade, mas não está decidido ainda.

**Valor:** Se for decidido dessa forma, o edital vai prever a terceira pista?

**Bittencourt:** É possível, mas podemos fazer como nas modelagens recentes, tanto de rodovias quanto do Trem de Alta Velocidade (TAV). No TAV, por exemplo, não está escrito que o grupo ganhador tem que construir 60 viadutos, 80 túneis, que tem que passar por determinado local. Diz apenas que ele tem que atender a uma determinada qualidade de serviço. Não dizemos o que o setor privado tem que fazer, até porque as empresas podem ter uma solução diferente, como ocorreu na usina hidrelétrica de Jirau [que mudou o traçado original da obra].

**Valor:** Mas o governo dirá nos editais que tamanho de aeroporto deseja para aquela localidade?

**Bittencourt:** Vamos dizer que a empresa tem que atender a uma determinada demanda, que quando a demanda alcançar a oferta, a empresa tem a obrigação de expandir o aeroporto. Mas tudo isso são detalhes. O importante agora é que tomamos uma decisão [a concessão de três aeroportos] que nos faz sair do canto. O edital vai regular tudo, criar as obrigações dos novos controladores, definir os critérios de qualidade dos serviços etc.

**Valor:** Qual será o prazo das concessões?

**Bittencourt:** Vai depender de cada aeroporto. Por exemplo, no caso de Guarulhos, não deve ser por um prazo muito longo. Não serão 40 anos, mas algo em torno de 20. Será o tempo necessário para o investidor ter retorno. A concessão tem uma série de travas. Se o concessionário não prestar o serviço esperado, no limite ele perde o contrato. A nossa preocupação é com o atendimento do cliente.

**Valor:** Empresas estrangeiras poderão participar das licitações?

**Bittencourt:** A princípio, sim. Em São Gonçalo do Amarante (RN), cujo leilão está marcado para 9 de julho, já pode. Muitos gestores de aeroportos estrangeiros têm nos procurado. Já veio gente da Alemanha, Holanda e França.

**Valor:** Companhias aéreas também poderão controlar aeroportos, como ocorre nos EUA?

**Bittencourt:** No caso de São Gonçalo do Amarante, elas podem ter 10% do capital. Ainda não decidimos como será nos casos dos três aeroportos que decidimos conceder. Em geral, empresas aéreas querem participar, mas não para ser controladoras. Há outras questões de competição mais gerais sobre as quais vamos ter que tomar decisões.

**Valor:** Quais?

**Bittencourt:** Se uma empresa ganha o direito de explorar o aeroporto de Guarulhos, vai poder controlar também Viracopos? A princípio, é meio esquisito, porque, se queremos desenvolver competição na mesma região, não devemos permitir isso.

**Valor:** A participação de empresas aéreas na gestão de aeroportos não pode funcionar como uma barreira à entrada de novas companhias no mercado?

**Bittencourt:** Não tenha dúvida. Não vamos criar nenhuma regra que tenha barreira de entrada ou que permita a alguém ser monopolista. Isso ocorreria, por exemplo, se simplesmente vendêssemos a Infraero ao setor privado. O comprador seria monopolista. Estamos fazendo as concessões pelo modelo de Sociedade de Propósito Específico (SPE) até para permitir uma competição entre as empresas. Dentro das SPEs, adotaremos regras que incentivem a competição, a produtividade, a qualidade dos serviços.

**Valor:** A ideia é tornar Viracopos o maior aeroporto do país?

**Bittencourt:** Viracopos, que hoje tem capacidade para apenas 7 milhões de passageiros por ano, pode vir a atender 80 milhões. É quase quatro vezes o que Guarulhos atende hoje.

**Valor:** Como fazer isso se não há transporte rápido entre o aeroporto e a capital paulista?

**Bittencourt:** Vai haver. Criando a demanda, a ligação será feita. O governo de São Paulo tem interesse. Se o TAV não chegar lá, já tem uma estratégia de, talvez, construir um outro trem para lá. O fato é que vai ter uma mobilidade para Viracopos.

**Valor:** O governo vai autorizar a construção do terceiro aeroporto de São Paulo?

**Bittencourt:** Estamos estudando. Em São Paulo, há Guarulhos, Viracopos, Congonhas, Campo de Marte e Jundiaí. O terceiro aeroporto da capital ficaria bem no meio de toda essa região [em Caieiras]. Ele tem uma área de influência de 8,6 km. Parece que é algo muito pequeno. Um avião faz círculos quando se aproxima de um aeroporto. Se os aeroportos ficam muito próximos uns dos outros, eles começam a entrar no "círculo" do outro. Isso reduz a capacidade do futuro aeroporto. Pedimos ao Decea (Departamento de Controle do Espaço Aéreo) um estudo sobre a capacidade que esse aeroporto teria e sua possível interferência nos outros aeroportos. No limite, se interferir muito, pode não ser prioridade agora. Mas certamente é uma reserva de capacidade que temos ali.

**Valor:** Galeão e Confins serão os próximos a serem concedidos à iniciativa privada?

**Bittencourt:** Estamos estudando. Já há grupos interessados em investir nos dois aeroportos, por isso, faz sentido estudar.

**Valor:** O Galeão opera abaixo da capacidade. O que pode ser feito ali?

**Bittencourt:** O Galeão tem uma perspectiva de crescimento e é importante, porque é uma alternativa para São Paulo. No dia em que São Paulo tem problema, o Galeão pode receber aviões. Imagine se fecha Guarulhos. Quem vai receber seus voos? Então, tem que haver uma alternativa. Queremos que isso se desenvolva por meio da competição entre os aeroportos, que hoje não existe. Há várias companhias aéreas interessadas em voar para o Galeão, graças aos acordos de Céus Abertos que o país assinou, então, é um aeroporto que pode ser "hub" nacional e até internacional. Os novos voos internacionais já estão indo para lá. Temos que correr atrás da demanda, e ela tem crescido muito.

**Valor:** Nos EUA, os aeroportos são geridos por autoridades portuárias. O Brasil pode adotar o mesmo modelo?

**Bittencourt:** Sim, pretendemos ter também aqui uma autoridade em cada aeroporto. Vamos estudar como fazer isso. Num primeiro momento, estamos instituindo o Centro de

Gerenciamento Aeroportuário (CGA) em Brasília e em Guarulhos, os casos mais críticos. Dentro do CGA, estão a Infraero, a Anac, as companhias aéreas, o Decea, a Receita Federal, a Polícia Federal, a Anvisa. Nos centros, são analisados todos os problemas imediatos do aeroporto e tomadas as decisões. Está chegando, por exemplo, um voo com um passageiro cadeirante. Então, privilegia-se aquele avião para desembarcar pelo "finger". O check-in da Gol está lotado, enquanto o da TAM naquele horário está vazio. O CGA vai lá e dispõe do check-in da TAM para atender os passageiros da Gol. Quando as pessoas não estão trabalhando em equipe, as decisões demoram muito mais para serem tomadas. O CGA vai funcionar durante dois, três meses, como um piloto. Depois, vamos formalizar uma proposta.

**Valor:** Quem será a autoridade aeroportuária?

**Bittencourt:** A princípio, o operador do aeroporto. Se ele é privado, será alguém do setor privado. Ele vai cobrar eficiência de todas as entidades que participam do dia a dia do aeroporto. Aeroporto tem que ter chefe, um gestor, um coordenador, para responder pela unidade e cobrar dos outros parceiros para fazer aquilo funcionar.

**Valor:** Os aeroportos privados poderão ter seus próprios controladores de tráfego aéreo?

**Bittencourt:** Não vejo impossibilidade de se ter uma operação privada de controle de tráfego aéreo. Hoje, 20% dos controladores já não são militares. Certamente, os aeroportos privados poderão treinar e ter seus próprios controladores.

**Valor:** Isso não é monopólio da Aeronáutica?

**Bittencourt:** Não.

**Valor:** O que acontecerá com os funcionários da Infraero que trabalham nos aeroportos que serão concedidos à iniciativa privada?

**Bittencourt:** Nada. A empresa compra um aeroporto e, no dia seguinte, vai tirar os funcionários de lá? Haverá uma regra de transição que será feita na concessão, mas eles não terão nenhum prejuízo. Provavelmente, vão ter até o direito de optar entre trabalhar para a Infraero ou para o novo controlador. Tenho dito ao pessoal da Infraero que nossa missão é conseguir ser a melhor operadora de aeroportos do mundo. Vamos trabalhar para isso.

**Fonte:** Valor Econômico, São Paulo, 6 jun. 2011, Primeiro Caderno, p. A14.