



O governo Bolsonaro realizou no mês de março o primeiro grande leilão na área de infraestrutura da atual gestão. Foram vendidos doze aeroportos das regiões Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste do país por 2,377 bilhões de reais. O certame foi marcado pela subvalorização dos aeroportos ofertados e pela ampliação da entrada de empresas estrangeiras no setor aeroportuário brasileiro.

O desmonte do setor de aeroportos no governo Bolsonaro

O atual governo tem ampliado a lista de ativos privatizáveis e acentuado o discurso ideológico em defesa das privatizações. No entanto, não consegue levar adiante essas vendas. Grande parte dos principais projetos listados no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) tem status em atraso por motivos variados, que vão desde entraves junto ao TCU até desacordos sobre as modalidades das desestatizações.

Para compensar, o governo tem acelerado o calendário das concessões. É nesse cenário que se insere o leilão dos aeroportos. Segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), a disputa gerou uma arrecadação de 2,377 bilhões de reais, superando as expectativas do governo em 2,158 bilhões.

Os entusiastas da venda dos ativos públicos saudaram o ágio médio do leilão, que ficou em torno de 986%. Pouco se comentou, entretanto, que tal percentual só foi possível pois o próprio governo iniciou o certame com expectativas tímidas e preços subestimados, o valor de outorga inicial fixado pelo edital propunha vender o pacote de aeroportos pelo valor de 219 milhões de reais. Trata-se de uma evidente desvalorização dos ativos públicos, dado que os custos médios para a construção de

um aeroporto variam entre trezentos e quinhentos milhões de reais. Isso significa que, na matemática do governo Bolsonaro, doze aeroportos poderiam valer menos do que um aeroporto.

Além desse valor à vista, as regras previam uma outorga variável que deve ser paga ao longo dos próximos trinta anos de concessão. Esse valor deve chegar a cerca de 1,9 bilhão de reais para o conjunto dos três blocos de aeroportos concedidos.

O investimento previsto nos doze aeroportos ao longo do período da concessão é de 3,5 bilhões de reais. Nos primeiros cinco anos o investimento estimado é de 1,47 bilhão e nos 25 anos restantes o investimento esperado é de 2,03 bilhões. Se forem considerados apenas os valores médios, isso significa que a partir de 2025 cada um dos doze aeroportos receberá um investimento de cerca de 5,5 milhões de reais por ano, um valor abaixo do necessário para atender as necessidades de manutenção, ampliação e melhoria dos serviços para os usuários. Há ainda uma dúvida com relação a como serão captados os recursos para esses investimentos, dado o desmonte dos instrumentos de financiamento de longo prazo em curso atualmente no país.

Dadas as condições favoráveis ao capital privado,

o leilão também foi marcado pela forte disputa e pelo interesse de investidores estrangeiros. Vale destacar que este foi o quinto leilão de concessão de aeroportos do Brasil. Como já se disse, foi o primeiro do governo Bolsonaro. Com esse processo, o número de aeroportos geridos pela iniciativa privada subiu de dez para 22. Atualmente, sete operadoras internacionais atuam no país: o grupo suíço Zurich Airport (Florianópolis e Confins); o alemão Fraport (Fortaleza e Porto Alegre); os franceses Egis (Viracopos) e Vinci Airports (Salvador); o argentino Corporación América (Brasília e São Gonçalo do Amarante); Changi Airports, de Cingapura (Galeão, no Rio); e a Airport Company South Africa, da África do Sul (Cumbica, em Guarulhos).

A espanhola Aena venceu o disputado leilão pelo principal bloco de aeroportos. Com oferta de outorga de 1,9 bilhão de reais, o consórcio vai administrar os aeroportos do bloco Nordeste, considerado o mais cobiçado desse certame, que compreende os terminais de Recife, Maceió, João Pessoa, Aracaju, Juazeiro do Norte e Campina Grande. A previsão é que a empresa vencedora faça um investimento de 2,153 bilhões de reais nos seis terminais, sendo 788 milhões nos cinco primeiros anos do contrato.

Na sequência, o Bloco Centro-Oeste, integrado pelos aeroportos de Cuiabá, Sinop, Rondonópolis e Alta Floresta, todos no Mato Grosso, foi arrematado pelo Consórcio Aeroeste, por quarenta milhões de reais, ágio de 4.739% sobre o valor mínimo de outorga de oitocentos mil. O Consórcio Aeroeste é formado por Socicam Terminais Rodoviários (85%), que administra o terminal rodoviário do Tietê, em São Paulo, e Sinart Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico (15%). A Socicam já opera dois aeroportos regionais no país, segundo a própria empresa: os de Ilhéus e Vitória da Conquista, na Bahia.

Por fim, os aeroportos de Vitória (ES) e Macaé (RJ), que fizeram parte do bloco Sudeste, foram arrematados pela suíça Zurich por 437 milhões de reais, ágio de 830% sobre o valor mínimo de 46,9 milhões. O grupo já administra, no Brasil, os terminais de Florianópolis e Confins (MG).

Ao todo, nove grupos de investidores apresentaram propostas no leilão. As operadoras estrangeiras

Zurich (Suíça) e Fraport (Alemanha) e o CPC (Companhia de Participações em Concessões) foram os únicos a participar da disputa tanto pelo bloco Nordeste como pelo Sudeste.

Os aeroportos do Bloco Nordeste – Recife (PE); Maceió (AL); João Pessoa (PB); Aracaju (SE); Juazeiro do Norte (CE); e Campina Grande (PB) – serão os primeiros aeroportos administrados pela Aena no Brasil.

A empresa administra 46 aeroportos na Espanha, incluindo os terminais de Madri-Barajas e Barcelona. Na América Latina, a empresa administra doze aeroportos no México, dois na Jamaica e dois na Colômbia. O aeroporto de Luton, em Londres, também está sob administração da companhia. O que pouco se destacou, entretanto, é que se trata de uma empresa estatal, para espanto dos adeptos do ultraliberalismo.

Nesta rodada, o edital também prevê o risco compartilhado entre o governo e as concessionárias vencedoras. Isso porque o valor da outorga para os três blocos, de 2,1 bilhões de reais, que serão pagos ao longo da concessão. Vai depender da receita bruta da futura concessionária. Sendo assim, se o movimento do aeroporto cair, a empresa pagará menos ao governo, que compartilhará com ela o risco com relação ao comportamento da economia. Uma vez mais o poder público se encarrega dos riscos e a iniciativa privada dos retornos.

Os doze terminais licitados respondem por 9,5% de todo o tráfego aéreo doméstico do país, com quase vinte milhões de passageiros por ano, segundo a Anac. Com o leilão desta sexta, quase 70% do tráfego aéreo do Brasil será em aeroportos administrados pela iniciativa privada.

A Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura afirmou ainda que o governo deve leiloar mais 22 aeroportos da Infraero na próxima rodada, prevista para acontecer em 2020, a previsão é que esse leilão também seja dividido em blocos, encabeçados pelos terminais de Curitiba, Manaus e Goiânia. A meta estabelecida pelo governo é de transferir para a iniciativa privada todos os aeroportos da Infraero até o final da atual gestão. A serem mantidas essas condições, os ganhos serão do capital privado internacional, ao passo que as incertezas serão dos usuários dos aeroportos e da infraestrutura do país.