

MINISTÉRIO DA FAZENDA  
SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO  
ECONÔMICO

# Concessão de Aeroportos

# ATUAÇÃO DA SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO – SEAE/ME

A SEAE ATUA EM TRÊS VERTENTES:

- DEFESA DA CONCORRÊNCIA
- REGULAÇÃO
- ACOMPANHAMENTO DE MERCADOS

OBJETIVOS PRINCIPAIS:

- PROMOÇÃO DA EFICIÊNCIA
- PROMOÇÃO DO BEM-ESTAR DO CONSUMIDOR
- CRESCIMENTO DO EMPREGO E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

## COMPETÊNCIAS da SEAE/MF

- **O Decreto 6.313/2007 regulamentado pela Portaria MF 131/2008, estabelece que compete à SEAE:**
  - acompanhar a implantação dos modelos de regulação e gestão desenvolvidos pelas agências reguladoras, pelos Ministérios setoriais e pelos demais órgãos afins, opinando, dentre outros aspectos, acerca:
    - a) dos reajustes e das revisões de tarifas de serviços públicos e de preços públicos;
    - b) dos processos licitatórios que envolvam a privatização de empresas pertencentes à União e a delegação de serviços públicos e/ou obras públicas, em relação às regras de fixação de preços e tarifas, bem como condicionantes de seus reajustes e revisões; e
    - c) da evolução dos mercados, especialmente no caso de serviços públicos sujeitos aos processos de desestatização e de descentralização administrativa, para sugerir práticas de estímulo da concorrência e eficiência econômica na produção de bens e prestação de serviços.

# ADMINISTRAÇÃO DE AEROPORTOS NO BRASIL

## ➤ Situação Atual:

- Inadequação da infra-estrutura aeroportuária
- Ausência de uma estrutura tarifária adequada ao incentivo do uso eficiente dos recursos
- Investimentos dependem basicamente de aportes da União
- Ausência de incentivos para alterar as condições operacionais dos aeroportos
- INFRAERO administra os principais aeroportos do país, que concentram 97% dos movimentos de pousos e decolagens
  - Problemas da “prestação centralizada”
    - Fica prejudicada a elaboração de estratégias e políticas regionais
    - Os subsídios cruzados não são transparentes e podem mascarar eventuais ineficiências

# CONCESSÃO DE AEROPORTOS

## ➤ Argumentos favoráveis:

- Ativos mantidos sob propriedade da União, reversíveis ao final do contrato
- Experiência bem-sucedida de concessão de serviços públicos em outros setores no Brasil, como energia elétrica, telefonia, rodovias e ferrovias
- Experiência internacional em concessões de aeroportos
- Aproveita-se a eficiência operacional do setor privado
- Modelo de financiamento capaz de promover a expansão da infraestrutura
- Redução da necessidade de financiamento pelo Estado, dependendo do modelo adotado
- União pode auferir receitas devido ao pagamento da outorga e arrendamento de bens

# CONCESSÃO DE AEROPORTOS

## ➤ Argumentos favoráveis (cont.):

- Regras claras e estáveis que disciplinem a atividade (política tarifária, alocação de riscos, metas de qualidade, de segurança e de investimentos)
  - Regras de reajuste anual e revisão tarifária periódica
  - Remuneração adequada ao investidor
  - Pode-se realizar regulação tarifária por incentivos
- Permite flexibilidade para responder às especificidades dos diferentes aeroportos
- Legislação existente já permite: Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro da Aeronáutica), Lei nº 11.182/2005 (Lei de criação da ANAC), Lei nº 11.079/04 (Lei das PPP) e Lei nº 8.987/95 (Lei de Concessões)
- Em alguns casos, poder-se-á promover a competição entre aeroportos
- Geração de incentivos para incremento da qualidade do serviço

## ➤ **MODELOS POSSÍVEIS DE CONCESSÃO DE AEROPORTOS:**

1. Sistema nacional: concessão de todos os aeroportos da INFRAERO como uma estrutura única, com administração centralizada
2. Aeroportos individuais: concessão de cada aeroporto separadamente
3. Grupos de aeroportos: concessão de aeroportos em grupos, formados de acordo com aspectos econômicos. Identificam-se “aeroportos-âncora” (mais rentáveis), que serão concedidos junto com outros menos rentáveis ou deficitários

# 1. CARACTERÍSTICAS DA CONCESSÃO DO SISTEMA NACIONAL

- Transferência do monopólio público para monopólio privado
- Necessidade de regulação rígida
  - Problema da “informação assimétrica”
  - Difícil mapeamento do subsídio cruzado entre os aeroportos
- Necessidade de investimentos muito elevados
- Baixa atratividade para o investidor
- Barreira à entrada de novos competidores no setor
- Modelo excessivamente centralizado



## 2. CARACTERÍSTICAS DA CONCESSÃO INDIVIDUAL DE AEROPORTOS

- Permite concorrência entre aeroportos, gerando maior eficiência
- Dá ao setor privado a liberdade de escolher os aeroportos que queira explorar, em vez de o Estado tentar arbitrar
- Elimina o subsídio cruzado entre aeroportos, atualmente pouco transparente
- Tende a não haver interesse privado pela exploração dos aeroportos menos rentáveis ou deficitários

### 3. CARACTERÍSTICAS DA CONCESSÃO POR GRUPOS DE AEROPORTOS

- Permite ganhos de escala, mas também a concorrência
- Faz uso do subsídio cruzado entre aeroportos, mas de forma mais transparente e racional do que atualmente
- Experiência bem-sucedida nas telecomunicações do Brasil
- Possibilidade de criação de novos *hubs* nacionais e internacionais
- Este modelo exige estudo sobre a rentabilidade atual e potencial de cada aeroporto a ser concedido, para que a formação dos grupos seja a mais eficiente possível

- **Experiência no México:**
  - Os aeroportos da empresa estatal foram divididos em 2 grupos:
    - Deficitários (25 aeroportos): permaneceram com a empresa estatal
    - Rentáveis (35 aeroportos): concedidos em grupos de aeroportos
  - Desvantagem da experiência mexicana: para os aeroportos não rentáveis, permanecem os problemas atuais (necessidade de recursos públicos, dificuldades da gestão estatal, deficiências da gestão centralizada)

## ETAPAS NECESSÁRIAS PARA A CONCESSÃO

- Definição do objeto da concessão (aeroportos e serviços a serem delegados ao setor privado)
- Avaliação sobre desapropriações e licenças
- Elaboração de termo de referência para contratação do estudo de viabilidade técnica e econômica (EVTE) e avaliação jurídica (legislação, redação da minuta de edital e de contrato, passivos)
- Elaboração, execução e acompanhamento dos estudos referentes ao desenho da operação (EVTE e avaliação jurídica)
- Incorporação, ao desenho da operação, das mudanças regulatórias (regulamentares, administrativas e legislativas) apontadas pela avaliação jurídica
- Finalização da minuta de edital e de contrato
- Realização dos Procedimentos para a Audiência Pública referente aos estudos, edital e contrato

(continua)

## ETAPAS NECESSÁRIAS PARA A CONCESSÃO (cont.)

- Agregação de informações decorrentes da audiência pública e elaboração de relatório com as respostas às contribuições
- Elaboração do Plano de Outorgas
- Elaboração da documentação final e envio ao Conselho Nacional de Desestatização (CND), se for o caso
- Aprovação do programa pelo CND, se for o caso
- Analisar estudos e modelagem – TCU
- Analisar edital e minuta de contrato – TCU
- Publicação do edital de licitação
- Constituição da SPE
- Homologação da licitação e assinatura dos contratos de concessão

# CONTRATO DE CONCESSÃO

## CARACTERÍSTICAS REGULATÓRIAS DESEJÁVEIS PARA UM CONTRATO DE CONCESSÃO

- ALOCAÇÃO OBJETIVA DE RISCOS DO PODER CONCEDENTE E DA CONCESSIONÁRIA
- REGRA CLARA DE REAJUSTE DAS TARIFAS A SEREM COBRADAS
- DEFINIÇÃO EXPLÍCITA DO CRITÉRIO DE RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO;
- AVALIAÇÃO PELO NÍVEL DO SERVIÇO PRESTADO AO INVÉS DE CRONOGRAMA DE OBRAS
- PRAZO DO CONTRATO DETERMINADO EM FUNÇÃO DO ESTUDO DE VIABILIDADE