

Concessão de Aeroportos

Aspectos Econômico-Financeiros

Marcelo Pacheco dos Guarany
Diretor



Competência da ANAC

Art. 3º A ANAC, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo Conselho de Aviação Civil – CONAC, especialmente no que se refere a:

II – o estabelecimento do modelo de concessão de infra-estrutura aeroportuária, a ser submetido ao Presidente da República;

ESTABELEECER O MODELO DE CONCESSÃO DE AEROPORTOS

Competência da ANAC

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

XXIV – conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

CONCEDER OS AEROPORTOS

Competência da ANAC

- **Então, cabe à ANAC:**
 - ✓ Estabelecer modelo de concessão
 - ✓ Conceder ou autorizar

 - **Que aeroportos e quando?**
 - ✓ Depende de decisão do Governo Federal → ativos precisam ser incluído no Plano Nacional de Desestatização por Decreto do Presidente da República.
- Ex: Aeroporto de São Gonçalo do Amarante

Concessão de Aeroportos

- ➔ **No momento, mais perguntas do que respostas.**
- ➔ **Principais questões:**
 - ✓ Forma de Concessão/Autorização
 - ✓ Financiamento de aeroportos deficitários
 - ✓ Delimitação das receitas
 - ✓ Levantamento dos custos
 - ✓ Delimitação dos ativos
 - ✓ Modelagem da licitação

Aspectos Econômicos e Financeiros

✈️ **Duas questões principais:**

- ✓ Como lidar com aeroportos deficitários? ➡ Filé com ou sem osso?
- ✓ Como manter as tarifas em níveis razoáveis?

Aeroportos Deficitários

→ Problema:

- ✓ Há aeroportos deficitários e superavitários.
- ✓ A administração de ambos dentro de uma única empresa permite a compensação entre ambos.
- ✓ Se apenas alguns aeroportos forem concedidos, como manter este equilíbrio?

Aeroportos Deficitários

→ **Concessão por grupo de aeroportos:**

- ✓ Experiência internacional: México
- ✓ Experiência brasileira: Telecomunicações
- ✓ A manutenção da administração de superavitários e deficitários dentro de um mesmo grupo permite que se mantenha a compensação

Concessão por Grupos

→ **Vantagens:**

- ✓ Mais simples de se fazer tudo de uma vez
- ✓ Quantidade menor de processos licitatórios

→ **Desvantagens:**

- ✓ Menor transparência dos subsídios
- ✓ Menor possibilidade de se inserir concorrência
- ✓ Menor possibilidade de se testar a viabilidade econômico-financeira de cada projeto

Aeroportos Deficitários

→ **Concessão individual:**

- ✓ Experiência internacional: Chile
- ✓ Experiência brasileira: energia elétrica, rodovias
- ✓ Aeroportos superavitários: concessão comum, com geração de receita para um “fundo”
- ✓ Aeroportos deficitários: concessão patrocinada ou manutenção da prestação pelo Estado, ambas utilizando recursos do “fundo”

Concessão Individual

- Aeroporto superavitário: apenas cobrança de tarifas é suficiente para cobrir os custos com a operação e investimentos do aeroporto



- Geração de outorga e/ou de uma parcela da tarifa voltada para subsidiar aeroportos deficitários



- Manutenção dos aeroportos deficitários sob administração do Estado

OU

- Concessão patrocinada (cobrança de tarifa + contrapartida da União)

Concessão Individual

→ **Vantagens:**

- ✓ Possibilidade de se testar a viabilidade de cada aeroporto (percepção da Administração Pública ≠ percepção da iniciativa privada)
- ✓ Possibilidade de se inserir maior concorrência
- ✓ Maior transparência

→ **Desvantagem:**

- ✓ Grande quantidade de processos licitatórios distintos

Outra Possibilidade

- **Modelo híbrido:**
 - ✓ Convivência de concessões individuais com concessões em grupo, dependendo de cada caso
 - ✓ Caso Mexicano
 - ✓ Forma de viabilizar aeroportos deficitários sem impedir vantagens da concessão individual

Tarifas razoáveis

→ **Problema:**

- ✓ Tarifas atualmente são determinadas pela regulamentação e não são flexíveis
- ✓ Não há regras claras de reajuste e revisão
- ✓ Como evitar que as tarifas sejam muito majoradas?

Tarifas razoáveis

→ **Determinação da tarifa inicial:**

- ✓ Serão utilizadas as tarifas atuais ou aquelas indicadas pelo estudo de viabilidade, que devem levar em consideração a disponibilidade dos usuários a pagar
- ✓ Deve-se definir se será mantida a mesma rigidez dos tipos de tarifas e de sua cobrança ou se haverá maior flexibilidade

Tarifas razoáveis

→ **Inserção de concorrência no setor aeroportuário:**

- ✓ Concorrência pelo mercado → modelagem da licitação (ampla participação, desincentivo ao conluio)
- ✓ Concorrência no mercado → entre aeroportos e dentro das atividades do aeroporto

Tarifas razoáveis

→ **Regulação tarifária:**

- ✓ Regulação por incentivos → utilização de *price-cap* → possibilidade de haver redução de tarifas caso haja concorrência para atrair tráfego
- ✓ Regra de reajuste tarifária → baseada em IGP com possibilidade de inserção de fator de eficiência (fator X)
- ✓ Regra de revisão tarifária periódica, com alocação de riscos definida e variáveis sujeitas à alteração bem especificadas.

Tarifas razoáveis

→ **Modicidade tarifária:**

✓ *Single till* ou *dual till*?

✓ Lei 8.987/95, art. 11, parágrafo único:
receitas alternativas prevista numa concessão
devem ser revertidas para modicidade tarifária
(parcial ou totalmente)

Conclusões

- **Como lidar com aeroportos deficitários? Filé com ou sem osso?**
 - ✓ Qualquer que seja a solução, filé sempre terá osso
- **Como manter as tarifas em níveis razoáveis?**
 - ✓ Concorrência pelo mercado e no mercado
 - ✓ Regulação tarifária
 - ✓ Modicidade tarifária
 - ✓ Tarifa pode aumentar ou não → com maior liberdade de cobrança, alguns tipos de tarifas podem subir (peak price, p.e.)



Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil

