

***CONTRIBUIÇÃO A AUDIÊNCIA PÚBLICA REFERENTE À  
CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E  
EXPLORAÇÃO DOS AEROPORTOS INTERNACIONAIS DE  
CONFINS (MG) E DO GALEÃO (RJ)***

**SÃO PAULO, 30 DE JUNHO DE 2.013**

Esta Contribuição à Audiência Pública ANAC nº 05/2013 tem como objetivo sustentar que a decisão da ANAC de restringir “a participação de acionistas das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária de aeroportos brasileiros, suas controladoras, controladas e coligadas” (item 3.15.5 da minuta do edital) poderá gerar resultado contrário ao pretendido pela Agência. A ANAC, quando questionada sobre a restrição, justificou que seu objetivo é o de evitar prejuízos à concorrência no setor de infraestrutura e operação aeroportuária que poderiam advir da participação cruzada. Apesar de louvável a preocupação, que presume uma competição entre os aeroportos envolvidos, a restrição geral, e *ex-ante*, restringe a concorrência pelo mercado, com saldo negativo em termos de bem-estar.

No presente texto detalhamos a sustentação oral que realizamos nas sessões presenciais em Belo Horizonte e no Rio de Janeiro.

Ao nosso ver, existem pelo menos 4 pontos que consideramos relevantes e que mereceriam uma análise mais detalhada por parte da ANAC. Em primeiro lugar, fazemos a distinção analítica entre a concorrência *no mercado* (seção 1) e a concorrência sub-rogada *pelo mercado* (seção 2). Em seguida, avaliamos a questão dos incentivos adversos gerados pela inconsistência temporal na política regulatória que foi incluída neste edital, inibindo a concorrência de novos licitantes (seção 3). Discutimos, também, a questão da falta de uma Análise de Impacto Regulatório, que, apesar de não ser obrigatória, poderia ser um importante instrumento para avaliar previamente a política ora proposta (seção 4). Finalmente, apresentamos observações conclusivas para consideração da Agência.

## **1. Concorrência no mercado**

Em primeiro lugar, as limitações impostas pela Agência pressupõem que haverá a potencialidade de concorrência entre aeroportos já licitados e aqueles que são foco desta consulta pública (mais precisamente Galeão e Confins). Neste caso, poderíamos ter formas de concorrência: entre transporte ponto a ponto; entre hubs (particularmente relativos a voos internacionais) e por outros serviços, não

claramente especificados na exposição da Agência durante a Consulta Pública. Inclusive foi aventado que, com relação a este último perfil de concorrência, seria importante haver operadores distintos para os diferentes aeroportos para efeitos do exercício de uma regulação por comparação.

Com relação à concorrência ponto a ponto, não há nenhuma justificativa para presumir que os aeroportos de Galeão e Confins concorrem com os já licitados, seja no segmento de carga ou de transporte de passageiros. Para que esta concorrência seja possível, seria necessário, a priori, estabelecer um critério, como uma linha isócrona de tempo gasto no transporte entre os aeroportos (como, por exemplo, sugerido pela CAA do Reino Unido, para passageiros a lazer, sendo que a definição para passageiros a negócios é de se adotar uma isócrona ainda menor, considerando sua maior sensibilidade ao tempo<sup>1</sup>). Dificilmente um critério seria tão abrangente a ponto de contemplar as distâncias e tempos apresentados no Quadro 1 a seguir.

Quadro 1 - Pares de aeroportos e drive time

Par de aeroportos	Distância	<i>Drive time</i>
BSB – CNF	711 km	8h27m
BSB – GIG	1.149 km	13h04m
GRU – CNF	623 km	6h39m
GRU – GIG	415 km	4h34m
VCP – CNF	633 km	6h51m
VCP – GIG	506 km	5h35m

Fonte: obtido no Googlemaps, pela opção Trajetos sugeridos.

O fato de que existe um grande número de vôos tendo como origem e destino os aeroportos envolvidos é um forte indicativo de que esses são, antes de tudo, considerados como rotas por seus usuários. A evidência é que os passageiros

---

<sup>1</sup> CAA – Civil Aviation Authority. Empirical methods for assessing geographic markets, in particular competitive constraints between neighbouring airports. Disponível em <http://www.caa.co.uk/docs/5/geogmarketworkingpaper.pdf>, acesso em 28/06/2013.

escolhem voar entre esses aeroportos, e não os observam como concorrentes entre si, o que aponta para ganho de bem estar com a coordenação e não perda de bem estar. O anexo 1 fornece um bom indicativo dos voos realizados ponto a ponto, entre os aeroportos de Viracopos, Galeão e Confins. Reforçando o quanto dissemos, o que se percebe é que, de fato, eles têm entre si uma grande quantidade de voos ao longo do dia.

Expandindo a análise para o caso do mercado de cargas, três aspectos são importantes destacar. O primeiro é que neste mercado, um eventual poder de mercado dos aeroportos é muito menos provável, posto que a reação dos demandantes é mais elevada do que no mercado de passageiros. Tretheway et al (2005)<sup>2</sup> sugerem, por exemplo, que:

*“Cargo traffic is highly price sensitive and can easily shift to alternative routings. If cargo rates for direct service from Amsterdam to Tokyo are too high, or if capacity at Amsterdam is limited, then the cargo can trucked and flown via Brussels, Frankfurt, Paris, or Liege. It can also be flown from Amsterdam to Hong Kong, Vancouver, San Francisco, and so forth for onward carriage to Tokyo. Air cargo is notorious for being “gateway competitive”, and airports must view much of their cargo traffic, even O/D cargo traffic, as subject to vigorous competition.”*

Mas mesmo que assim não o fosse, o Quadro 2 abaixo fornece uma visão clara da situação entre os aeroportos de Viracopos, Cofins e Galeão. Conforme se percebe, quase não existe sobreposição entre o transporte de cargas nesses aeroportos.

---

<sup>2</sup> Tretheway, M. Kincaid, I. Competition between airports in the new Millennium: what works, what doesn't work and why. 8<sup>th</sup> Hamburg Aviation Conference, February, 2005.

**Quadro 2 – Principais Produtos Movimentados nos Terminais de Logística de Carga (fonte: INFRAERO)**

Nº	Produtos	Galeão		Confin		Viracopos	
		Exportação	Importação	Exportação	Importação	Exportação	Importação
1	Produtos químicos farmacêuticos		x				
2	Prospecção de petróleo		x				
3	Automotivo (partes e peças)		x				
4	Material bélico		x				
5	Frutas	x					
6	Pescados	x					
7	Têxteis	x					
8	Produtos Farmacêuticos	x				x	x
9	Placas e componentes eletrônicos para uso em telefonia				X		
10	Peças em geral para fabricação de motores estacionários de combustão interna e turbina				X		
11	Peças em geral para fabricação de locomotivas				X		
12	Peças e componentes em geral para fabricação de caminhões				X		
13	Medicamentos			x	X		
14	Peças em geral para fabricação de automóveis			x	X	x	x
15	Componentes eletrônicos			x	X		
16	Peças em geral para uso em informática			x	X	x	x
17	Peças e componentes eletrônicos				X		
18	Peças e componentes para fabricação de tratores				X		
19	Peças em geral para fabricação de veículos em geral e fora de estrada				X		
20	Componentes automotivos e blocos de motores						
21	Disjuntores termomagnéticos			x			
22	Hidrômetro			x			
23	Peças semipreciosas			x			
24	Medidor de água			x			
25	Uniforme de carga esportiva			x			
26	Metal Mecânico					x	x
27	Telecomunicações					x	x
28	Químicos						x
29	Aeronáuticos						x
30	Eletroeletrônicos					x	x
31	Papéis					x	x
32	Embalagens					x	x
33	Calçados					x	
34	Bolsas e Cintos					x	
35	Perecíveis					x	

O que existe diz respeito a produtos automobilísticos (entre Confins e Campinas) e farmacêuticos (nos três aeroportos). Entretanto, uma avaliação simples e preliminar indica que esta é uma demanda específica para suas regiões, dada a existência de fábricas destes produtos próximas aos respectivos aeroportos. Para isto, basta uma investigação nos sítios de internet dos sindicatos desses produtos.

O terceiro aspecto é o de que, no mercado de cargas, com a necessária consideração de suas especificidades locais, há canais alternativos disponíveis. Na região de São Paulo, por exemplo, a rede do DAESP inclui 7 aeroportos com movimentação de cargas de 4,8 milhões de kg em 2012, sendo que alguns estão em processo de concessão. A administração regional Sorocaba dessa autarquia opera aeroportos com localização particularmente relevante na região de São Paulo, como o de Jundiaí, que movimentou, em 2012, 555,4 mil kg em cargas. Trata-se de volume pequeno em relação a Viracopos (216 milhões kg), mas o que se ressalta aqui é a existência desse canal que pode viabilizar os caminhos que Thretheway et al (2005) identificam na citação acima como capazes de se deslocar rapidamente para rotas alternativas, sendo que neste caso a especificidade locacional importa devido à geografia espacial da atividade econômica.

No caso de concorrência entre hubs, ou concorrência por agregação, também não há indícios convincentes de que Viracopos concorrerá com os aeroportos a serem licitados, principalmente como hub internacional. A literatura especializada aponta que, em redes no formato *hub-and-spoke*, há uma interação entre a demanda própria do aeroporto em ligações ponto-a-ponto e as ligações que decorrem do seu papel como centro de conexões. Assim, as economias de densidade que viabilizam o hub internacional combinam essas duas origens (ponto-a-ponto e voos originados em *spokes*) de forma a gerar a necessária taxa de aproveitamento de um conjunto relevante de frequências aéreas de/para o exterior.

Paleri et al. (2009)<sup>3</sup> apresentem alguns pontos que são fundamentais para se concluir se um aeroporto tem condições de se tornar um hub de fato. Segundo eles:

---

<sup>3</sup> Paleri, P. Redondini, R & Malighetetti Hub competition and travel times in the worldwide airport network Department of Economics and Technology Management Working Paper no.10, 2009.

*“With reference to hub competition, the literature has developed measures of hub attractiveness based on route frequencies and the number of destinations offered (Reynolds-Feighan and McLay 2006), the number of connections available within a given time window (Burghouwt and de Wit, 2005), and average waiting times (Rietveld and Browns, 2001; Lin, 2006). These various measures are useful for establishing benchmarks and comparing airports to each other, but do not indicate which hubs are potential stops for the same pair of origin-destination airports”. (p 3-4)*

Com relação a Viracopos e Confins, dado o ínfimo volume de tráfego de voos internacionais (4 partidas de Confins e apenas uma de Viracopos)<sup>4</sup>, há na verdade indício contrário, ou seja, a evidência disponível convence de que não está presente essa dimensão de competição por agregação, sendo implausível até mesmo a hipótese de que esses três aeroportos concorram com Guarulhos ou Galeão por voos internacionais.

No caso específico de Confins, sua baixa densidade própria relativamente a Guarulhos ou Galeão torna difícil a transformação daquele aeroporto em um hub internacional com condições efetivas de desbancar o papel destes que constituem origem e destino preferencial de voos internacionais na atual configuração do sistema. Vale notar que, enquanto o fluxo doméstico de passageiros de Guarulhos é pouco mais que o dobro de Confins, o fluxo internacional do primeiro equivale a 26 vezes ao do segundo (dados de 2012). Já o volume de carga de Guarulhos é quase 46 vezes o de Confins. Com tais diferenças, a criação de economias de densidade para viabilização de um hub fica, certamente, prejudicada. A tabela 1 a seguir fornece um indicativo claro do quanto exposto.

---

<sup>4</sup> Informações obtidas no sitio da internet: <http://voos.infraero.gov.br/voos/index.aspx>

Tabela 1 – Movimentação operacional 2012

Aeroporto	Passageiros (unid)			Carga Aérea (kg)		
	Domest.	Intern	Total	Domest.	Intern	Total
SBGR - Aeroporto Internacional de Guarulhos	21.234.352	11.542.978	32.777.330	167.254.560	306.935.506	474.190.066
SBKP - Aeroporto Internacional de Campinas	8.780.290	78.090	8.858.380	3.075.451	243.150.693	246.226.144
SBBR - Aeroporto Internacional de Brasília	15.480.033	411.497	15.891.530	60.942.466	1.112.808	62.055.274
SBGL - Aeroporto Internacional do Galeão	13.201.049	4.294.688	17.495.737	32.214.194	86.568.542	118.782.736
SBCF - Aeroporto Internacional de Confins	9.952.684	445.612	10.398.296	5.613.973	4.723.371	10.337.344

Mesmo fazendo uma análise pelo aspecto unicamente doméstico, a sugestão por concorrência em hubs também não se sustenta. Tomando por base o quanto apresentado acima pelos autores, e observando-se o anexo 1 e a tabela 1 não há como se falar que Viracopos tenha qualquer característica que o torne um hub competitivo aos aeroportos a serem licitados, mesmo porque é pouco provável que o próprio aeroporto de Confins também se torne. O fato é que as variáveis frequência e disponibilidade de rotas, número de conexões disponíveis e tempo de espera hoje observadas nesses dois aeroportos não os autorizam usar a denominação de hub.

Se lembrarmos ainda que já existem dois grandes aeroportos próximos a Campinas (Congonhas e Guarulhos), que têm características mais próximas a hubs competitivos (seja o primeiro, em nível nacional, ou o segundo), nos parece totalmente improvável que em um futuro minimamente próximo Viracopos consiga obter as características típicas de um hub competitivo.

Vale recordar que neste mesmo estudo citado – mais precisamente na tabela 9, página 20 - os principais hubs internacionais que competiriam com o aeroporto do Galeão seriam, por ordem, Guarulhos, Charles de Gaulle e Madri (Confins nem aparece na classificação apontada).

Há que se destacar ainda que a experiência recente sugere que, especificamente no caso de Viracopos, houve uma transformação daquele aeroporto em um centro de distribuição de conexões da companhia Azul. A questão que se coloca é: houvesse acesso à infraestrutura aeroportuária de Congonhas, a Companhia Azul ainda assim teria preferido estabelecer seu centro de distribuição doméstico em Viracopos? A resposta a esta pergunta passa necessariamente pela regulação aeroportuária de uso de espaços congestionados em aeroportos importantes, como, por exemplo, a redefinição de alocação de slots ou o investimento em estruturas e tecnologias que



permitissem elevar o número de pousos e decolagens em horários de pico. Corrigir uma eventual distorção regulatória com uma restrição no leilão seria ainda mais indesejável.

Em mercado em início de desenvolvimento, o risco de um falso positivo na intervenção pelo Estado é grande, notadamente quando esta tem um sentido imediato de reduzir o potencial de investimentos de longo prazo derivado da restrição de potenciais operadores que desejam atuar no país. Exclui-se, logo na largada, o enorme potencial de exploração de complementaridades que a criatividade empresarial pode proporcionar e que normalmente não são antecipadas pelo Poder Público. Daí a necessidade de haver demonstração empírica inequívoca de que os aeroportos envolvidos efetivamente concorrem ou que tenha de fato potencial de competir no futuro.

O terceiro aspecto, concorrência por outros serviços, não pode ser presumido de maneira geral e apenas teórica, sem analisar todos os custos e a demanda por transporte associada a cada aeroporto. Na verdade, a experiência no exame da competição aeroportuária mostra que a prestação de serviços ancilares não é o fator mais importante na escolha do aeroporto como hub para a companhia aérea. Ao contrário, conforme já destacado a densidade assume um papel chave neste processo. Já do lado do passageiro, fatores como proximidade, facilidade de transporte, preço das passagens e tempo de espera são variáveis-chave.

Conforme destacado em audiência pública, a intenção da ANAC é a de estabelecer uma regulação por comparação entre aeroportos. Em primeiro lugar, o caso mais próximo a algo deste tipo é o da Austrália, em que não há propriamente uma regulação, mas sim um monitoramento de serviços prestados entre aeroporto. A ideia por lá é aumentar o nível de transparência, reduzir custos de transação e estimular a que as partes negociem de boa fé. Mas não há propriamente uma regulação por comparação. Regular por comparação não é algo trivial e pode, inclusive, redundar em equívocos graves na ausência de informações confiáveis e precisas. Note-se que diferenças significativas entre serviços a serem comparados podem ser de difícil correção estatística ou ajustamento das variáveis. Nos Estados Unidos, por exemplo, o setor de telecomunicações passou por um período de tentativa de se estabelecer uma regulação deste tipo; mas, posteriormente, com o processo de concentração das “baby bells”, este modelo foi abandonado.

Mesmo quem advoga a favor, em determinadas circunstâncias, do uso deste modelo para aeroportos, reconhece as limitações inerentes a esta escolha. Tretheway et al (2005)<sup>5</sup>, por exemplo, refutam seu uso para efeito de comparação de tarifas reguladas por preço teto e apontam a possibilidade se incorrer em potenciais problemas metodológicos:

*“Even with this adjustment there are many other issues that can affect the comparison of pricing levels. Some airports may have higher fees than others simply because they provide more services. While some airport’s fees cover ground handling, fire and emergency service and cargo handling, other airports do not provide these services (these service are instead provided by third party vendors), and so have lower fees. This issue also affects benchmarking of other performance measures such as cost and productivity. However, if this measure (or any similar measure) is to be used to assess management performance, consideration needs to be given to factors outside of management control that may affect the comparison.”*

Nesta linha, três questões se sobressaem: (i) se realmente o modelo de comparação é o mais apropriado para o setor no Brasil, dadas todas as diferenças entre regiões e as dificuldades que enfrentamos para obter um conjunto de informações fidedignas; (ii) qual o número de aeroportos e seus respectivos perfis, cujas gestões sejam totalmente independentes dos demais, teríamos que ter para formar uma boa amostra; e (iii) será que esta decisão compensa a perda derivada de se gerar mais concorrência pelo mercado, dado ainda o fato de que o principal preço será regulado por *price cap*?

Há que se refletir ainda que, dada a assimetria de informação existente entre regulador e operadores, restringir a potencial participação de alguns operadores pode, eventualmente, implicar uma regulação por comparação sobre uma base menos eficiente que a desejável. A hipótese de que aeroportos deixarão de investir na qualidade de serviços se não puderem ser comparados com outros operadores atuantes no mercado também assume que esse seria o único fator de incentivo. Na

---

<sup>5</sup> Tretheway, M & Kincaid, I. Methodology Choices for Benchmarking Airports. Draft of 11 November 2009.

verdade, em um processo de abertura de mercado, é bastante intensa a competição pelo mercado e a comparação pelo Poder Concedente entre os melhores agentes estará presente na avaliação das próximas rodadas de licitação.

As três hipóteses acima pontuadas tornam-se menos relevantes se considerarmos dois outros aspectos incluídos na Consulta Pública. O primeiro é a de que em cinco anos haverá a possibilidade de concentração no mercado de aeroportos, desde que devidamente analisado pelo CADE. Assim, nos parece excessivo e mesmo contraditório estabelecer critérios tão restritivos, sem considerar o potencial que cada aeroporto em questão teria de gerar concorrência efetiva ou potencial.

Já o segundo ponto, e até mais relevante, é a inclusão da INFRAERO em todos os consórcios, tendo por objetivo a transferência de tecnologia de operação. Aqui a decisão governamental parece caminhar no sentido de exploração de supostas complementaridades e sinergias (muito pouco claras) como valor preferido a eventual e presumida redução de competição no mercado. Isto porque a manutenção da estatal interfere claramente nas condições de concorrência e compromete, inclusive, a ideia de regulação por comparação.

O ponto que nos parece mais relevante é o fato da empresa estatal ter não só acesso a todas as informações de todos os concessionários, favorecendo a troca de informações e a coordenação entre “potenciais competidores”, mas também poder de veto sobre as decisões mercadologicamente relevantes (investimentos, de mercado e de definição de preços), podendo inclusive restringir o crescimento da oferta de infraestrutura. Qual seria então o ganho em se evitar a participação cruzada entre agentes privados se ela já faz parte do modelo por meio da INFRAERO?

## **2. Concorrência pelo mercado**

Muitas vezes, a concorrência pelo mercado é uma variável mais importante do que a própria concorrência no mercado. Este é o caso principalmente de monopólios naturais, em que a estrutura mais eficiente, em termos de minimização de custos médios, é a presença de uma única empresa operando a infraestrutura. Neste

cenário, o foco do regulador deve se voltar muito mais a estimular a maior concorrência possível no momento da licitação.

Particularmente no caso de aeroportos, o perfil é do tipo leilão de valor privado<sup>6</sup>, em que as informações são públicas e uniformemente distribuídas entre os potenciais concorrentes, mas eles diferem quanto às suas expectativas de ganhos, posto que têm diferentes capacidades e estruturas distintas para minimizar custos. Neste contexto, espera-se que aquele operador mais eficiente (o que trabalhará com menor custo) tenha condições de dar a melhor oferta e fornecer o serviço ao menor preço (ou que pague o maior valor de outorga, a depender do modelo proposto).

Dentro da lógica descrita acima, seria importante estimular a que sejam habilitados para o leilão o maior número de operadores, a fim de estimular a concorrência pelo mercado. Mais precisamente, dentro desta linha, não haveria sentido em eliminar *a priori* operadores que já façam parte de concessionárias operadas de aeroportos no Brasil, se não houvesse dados irrefutáveis de que eles concorreriam “no mercado” com os aeroportos do Galeão e Confins.

A ampliação do número de concorrentes, neste contexto, é desejável sob o ponto de vista de bem-estar. A participação dos operadores que trazem experiência acumulada em operações aeroportuárias em aeroportos brasileiros, tanto da rodada anterior de concessões quanto de outras operações em menor escala, reforça esse efeito positivo, por abreviar a íngreme curva de aprendizado necessária a um setor com notórias especificidades e, no caso de operadores estrangeiros, em um ambiente de negócios igualmente marcado por notórias especificidades.

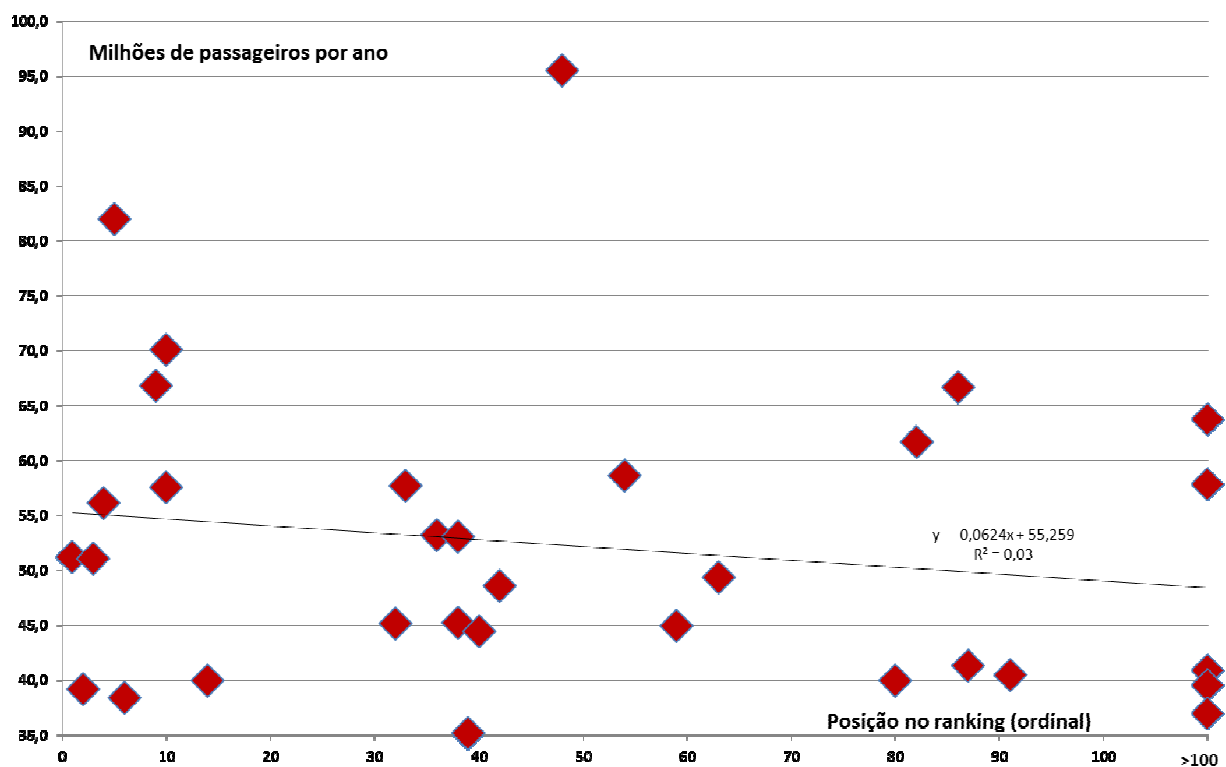
Nesta mesma linha, eliminar potenciais operadores com base no critério de número de passageiros atendidos por ano (particularmente com um corte em 35 milhões, que nem o maior aeroporto do país movimenta) não nos parece razoável. Isso por três razões. Em primeiro que não existe nenhum estudo que comprove que a eficiência ou a qualidade na operação estão necessariamente ligadas ao número de

---

<sup>6</sup> Na terminologia econômica tradicional de teoria dos leilões, o leilão de valor privado é aquele em que cada participante tem a sua própria avaliação sobre o bem que está sendo leiloado e não conhece os demais. Em oposição, um leilão de valor público é aquele em que o valor do bem, tipicamente uma commodity, não é necessariamente conhecido por todos os participantes do leilão, apesar de todos atribuírem o mesmo valor. O caso em tela tem características de leilão de valor privado, pois a avaliação do aeroporto que cada participante é capaz de fazer depende das características idiossincráticas reunidas pelo consórcio licitante.

passageiros transportados.<sup>7</sup> Veja-se, por exemplo, um dos rankings de aeroportos, do World Airport Awards<sup>8</sup>, e a correspondente classificação dos aeroportos que movimentam mais de 35 milhões de passageiros/ano. A figura abaixo apresenta um diagrama de dispersão em que o número de passageiros é representado na vertical e a posição do aeroporto no ranking da World Airport Awards é representada no eixo horizontal. O que se nota é que a relação entre as variáveis é muito baixa, ou seja, operar mais que 35 milhões de passageiros não tem qualquer relação aparente com estar bem posicionado nesse ranking de melhores aeroportos.

**Figura 1 – Passageiros versus posição em um ranking (World Airports Award)**



Fonte: World Airports Award e outros

<sup>7</sup> Há sim uma presunção de que existem economias de escala neste segmento, mas não se chegou a um consenso sobre qual o limiar a partir do qual podemos entrar em uma área com deseconomias de escala para a operação.

<sup>8</sup> [http://www.worldairportawards.com/Awards\\_2013/top100.htm](http://www.worldairportawards.com/Awards_2013/top100.htm)

De uma maneira direta, se olharmos este mesmo ranking (ver anexo 3), podemos perceber que uma boa parte dos 30 melhores aeroportos do mundo não tem um nível de operação igual ou superior a 35 milhões de passageiros.

Em segundo lugar, até se chegar ao número solicitado, Galeão, e principalmente Confins levarão um longo período de tempo. Por exemplo, o estudo de viabilidade do GIG prevê um aumento no número de passageiros de 17,5 milhões de passageiros em 2012 para 72,3 milhões em 2043, a uma taxa média de 4,7% ao ano. Aplicando-se esta taxa de crescimento sobre os valores de 2012, esse número de passageiros seria atingido no biênio 2027-2028. Assim, o critério de número de passageiros está mirando um piso de experiência operacional que tem que ser reconhecido como distante da realidade atual dos aeroportos que ora são objeto de concessão.

E terceiro, achar que operadores menores (com, por exemplo, o número de movimentação de Confins) não podem oferecer um serviço adequado é desconsiderar, sem nenhuma base, sua capacidade atual, e a curva de aprendizado que se adquire ao longo do tempo.

De toda forma, uma observação mínima sobre o número de aeroportos que operam mais do que 35 milhões nos leva à conclusão de que, em tese, por este critério, teríamos no máximo 32 aeroportos (ver anexo 2). Há que se notar que desse número total, uma boa parte deles pode contar com participação societária de empresas que atuam em mais de um aeroporto, restringindo ainda mais o número de potenciais concorrentes pelos aeroportos de Galeão e Confins. Ademais, em uma primeira pesquisa identificamos que poucos deles têm participações fora de seu país de origem.

De todo modo, o que trazemos à reflexão, é a necessidade de ponderar com maior cuidado a concorrência pelo mercado *versus* a concorrência no mercado, pois no parece que aquela foi sacrificada de pronto em nome de um benefício incerto e na maior parte dos casos, bastante implausível. Acreditamos que esse balanço deva ser refeito. Deve-se partir de um exame empírico e cauteloso sobre quais aeroportos efetivamente concorrem ou podem concorrer entre si, passar pela avaliação de quais seriam os potenciais de exploração de complementaridades e englobar também a consideração das perdas com a exclusão de competidores neste leilão - e a perda de investidores com o perfil desejável (investidores do setor e não de um

ativo) a partir da sinalização dada com uma restrição tão abrangente. No item seguinte vamos nos debruçar sobre esse último aspecto de sinalização negativa para os investidores.

### **3. Incentivos Inadequados e inconsistência temporal**

O terceiro aspecto a ser observado refere-se ao fato de que houve, no momento da primeira rodada de leilões de aeroportos (caso de Guarulhos, Brasília e Viracopos) uma consulta sobre a possibilidade de eventuais vencedores participarem de outras rodadas de licitação. Mais precisamente faço referência ao Pedido de Esclarecimento Nº 253<sup>9</sup>, sobre o Leilão de 02/2011, em que foi explicitamente questionado:

*“Gostaríamos de esclarecer se os acionistas da sociedade de propósito específico, constituída pela Proponente vencedora da concessão para deter a participação na Concessionária (“Acionista Privado”), estarão vedados de participar em futuras licitações envolvendo a concessão de aeroportos no Brasil. Em caso afirmativo, gostaríamos adicionalmente de esclarecer se tal restrição se aplicaria já à presente Licitação, com relação aos acionistas de Acionistas Privados vencedores de outras licitações para a concessão de aeroportos no Brasil.”*

E cuja resposta da Comissão foi apresentada da seguinte maneira:

*“Não há vedação no Edital em exame para a participação em futuras licitações de concessões de infraestrutura aeroportuária. Eventuais futuras licitações serão regidas pelos seus próprios instrumentos convocatórios, que estabelecerão as devidas restrições.”*

---

<sup>9</sup>Ver: <http://www2.anac.gov.br/GRU-VCP-BSB/arquivos/Ata%20de%20esclarecimentos%20-%20pedidos%20encaminhados%20a%20ANAC.pdf> (acesso em junho de 2013).



Em que pese a resposta não ter sido taxativa quanto aos leilões futuros, a forma como foi apresentada criou uma expectativa razoável de que não seria imposta uma restrição àqueles concessionários que vencessem o primeiro ciclo de leilões. Ressalte-se que a transparência com relação ao processo que se pretende conduzir no âmbito regulatório – inclusive no processo de regras de leilões – é algo não só desejável, mas bastante salutar para gerar os incentivos adequados aos entes administrados.

Note-se que a interpretação razoável afirmativa fez com que os potenciais participantes formassem suas expectativas e estratégia com base em jogos sequenciais, considerando a informação passada pela agência. Mudar este cenário, no meio do jogo, tem impactos não só sobre os vencedores dos leilões passados, mas também sobre as decisões de entrada de players futuros. Seria como se quebrássemos uma regra hoje existente inicialmente e sinalizássemos para o mercado que a política regulatória vigente é randômica.

Tal inconsistência temporal nas políticas regulatórias gera dois efeitos. O primeiro é o de provocar insegurança e indecisões sobre as próximas rodadas, dado que a regra pode sempre mudar. Assim, potenciais concorrentes dos leilões pelos aeroportos do Galeão e Confins hoje poderiam não entrar no “jogo”, por temerem que suas respectivas vitórias implicassem a impossibilidade de concorrerem por outros aeroportos no futuro. Isto posto, o resultado caminharia para eventuais operadores nestes aeroportos não tão eficientes e/ou um valor de outorga obtido menor.

O segundo é elevar o custo do capital, dado o risco de não se saber, a priori, se as regras hoje vigentes valerão para o futuro. Há que se lembrar que uma parte do custo do capital está relacionado ao capital próprio, que, por sua vez, será tão mais elevado quanto maior for o risco incorrido no negócio. Mais precisamente é como se o potencial investidor fizesse uma análise de custo de oportunidade entre investir no setor aeroportuário nacional ou em outras alternativas, inclusive fora do país. Na medida em que o risco associado a decisões regulatórias se eleve, este investidor exigirá um “prêmio” pelo risco incorrido mais elevado, o que implicará um custo de capital próprio mais elevado. A mesma análise pode ser empreendida para o capital de terceiros. Potenciais emprestadores de recursos sempre exigirão maiores juros a serem pagos se identificarem que o risco do negócio será mais elevado (inclusive o regulatório).



Note-se que, em um contexto como este, o resultado pode ser o de reduzir o número de players no próximo leilão, dado: (i) o risco de sua participação implicar restrições de participação em leilões de outros aeroportos no futuro; e (ii) o custo de capital envolvido (mais precisamente o WACC) ser mais elevado.

#### **4) Ausência de análise de impacto regulatório (AIR)**

Sob o ponto de vista prático, a incorporação do modelo de impacto regulatório visa dar maior transparência ao processo decisório das agências reguladoras e permitir que se faça a escolha que represente o melhor resultado para a sociedade. Em que pese sabermos que hoje não há uma obrigação explícita para seu uso entendemos que, sob o ponto de vista econômico, esta metodologia de avaliação favorece substancialmente a análise de alternativas públicas de prestação de serviços e a escolha por aquelas que maior benefício gerem à sociedade. Não por outra razão o próprio governo tem promovido seminários e debates sobre o assunto e estimulado seu uso por parte das agências reguladoras. O melhor exemplo disso é a própria edição do livro intitulado “Regulação e Agências Reguladoras – Governança e Análise de Impacto regulatório”<sup>10</sup>, com apoio de capa pela própria Casa Civil.

De maneira mais geral, podemos tomar por base, por exemplo, quatro ordens executivas adotadas pelos Estados Unidos (EO 12.291/82, EO. 12.498/86, EO 12.866/94 e 13.422/07) que impõe quatro exigências às agências reguladoras:

- implementação de análise custo benefício pelas agências reguladoras, para uma decisão específica;
- apresentação de Plano Regulatório Anual que abracem os princípios da análise custo benefício;
- necessidade também de avaliação as condições custo-benefício de decisões alternativas; e

---

<sup>10</sup> Ramalho, P. I. S. (Org.) Regulação e Agências Reguladoras. Governança e Análise de Impacto Regulatório. Brasília: Anvisa, 2009.

- a demonstração da existência de falhas de mercado antes de propor uma nova regulamentação.

No caso aqui em análise, nos parece que a aplicação da primeira e terceira exigências seriam fundamentais para uma avaliação dos reais efeitos em termos de bem estar social a ser considerado. De uma forma mais simples poderíamos perguntar se o benefício de se limitar a concorrência pelo mercado seria justificável com base em uma expectativa futura de concorrência maior no mercado, principalmente com o modelo de coadministração com a INFRAERO e com a perspectiva de que haja concentração em um prazo de cinco anos?

Sob o ponto de vista prático, o que se questiona aqui é a forma pela qual se dará o modelo de entrada de novos operadores no setor aeroportuário (condições de entrada) e a possibilidade de se revisar o quanto até então proposto à luz de uma análise das alternativas existentes.

A nosso ver, no contexto exposto, na medida em que estaríamos, no mínimo trocando o certo (maior concorrência pelo mercado) pelo duvidoso (eventual concorrência no mercado no futuro, dada inclusive a possibilidade de haver concentração no mercado depois de cinco anos), deveríamos ter um estudo mais abrangente e detalhado sobre todas as alternativas possíveis e os potenciais resultados obtidos com cada uma delas. Só daí, portanto, entendemos ser razoável definir as limitações que deveriam ser impostas do momento da entrada de novos *player*, mas de maneira clara e com as devidas explicações.

## 5. Conclusões

Nesta Contribuição à Audiência Pública ANAC nº 05/2013 detalhamos a sustentação oral que realizamos nas sessões presenciais e apontamos que, apesar da louvável preocupação da agência em relação à concorrência, as restrições que foram incluídas no edital poderão não gerar os resultados desejados, com eventual saldo

negativo em termos de bem-estar. Organizamos os nossos comentários em quatro pontos.

No primeiro deles, quanto à concorrência no mercado, avaliamos que:

- a presunção da concorrência no transporte ponto-a-ponto não se justifica, pois os pares de aeroportos licitados nas duas rodadas de concessão são separados por “drive time” superior a 4 horas, extrapolando qualquer linha isócrona que possa ser estabelecida em termos razoáveis. Adicionalmente, a existência de um grande número de voos, tendo como origem e destino os aeroportos envolvidos, constitui indicativo de que a demanda dos usuários está relacionada a ligações entre essas cidades. No segmento de cargas, tipicamente sensível a preço, os principais produtos movimentados nos terminais de logística de carga apresentam baixa sobreposição, indicando que cada um desses aeroportos atende a segmentos específicos no mercado de carga. Exceção feita aos produtos automobilísticos e farmacêuticos, mas cujas cidades próximas possuem fábricas dos produtos referidos. Há, ainda, canais alternativos para a carga, como a rede de aeroportos do DAESP;
- a concorrência entre hubs (particularmente relativos a voos internacionais) tipicamente envolve uma interação entre a demanda própria do aeroporto em ligações ponto-a-ponto e as ligações que decorrem do seu papel como centro de conexões, o que dificilmente aeroportos como Viracopos ou Confins terão condições de gerar relativamente a Guarulhos, por exemplo. Para voos domésticos, o centro de distribuição de voos, que se assemelha a um ponto de distribuição da Azul-Trip, em Viracopos, não poderia ser tomado como evidência, já que há possibilidade de que tenha ocorrido por ausência de infraestrutura e uma eventual falha da regulação em prover acesso tempestivo a outros aeroportos congestionados em que esse centro faria mais sentido econômico; e
- a concorrência por outros serviços não pode ser presumida de maneira geral e apenas teórica, sem analisar todos os custos e a demanda por transporte associada a cada aeroporto, sendo que os serviços ancilares não são o fator principal de escolha de um aeroporto. Ademais os custos e o risco de

implementação de um modelo como este não é trivial, principalmente dadas as características brasileira.

O segundo ponto, quanto à concorrência sub-rogada pelo mercado, leva em consideração que se trata de leilão de valor privado, cuja prescrição de política pública é a de aumentar o número de concorrentes e não reduzi-lo. Finalmente, a seleção de operadores com base no volume de passageiros não constitui critério adequado, o que pode ser depreendido na observação de rankings sobre qualidade. Trazemos à reflexão a necessidade de ponderar com maior cuidado a concorrência pelo mercado *versus* a concorrência no mercado, pois nos parece que aquela foi sacrificada de pronto em nome de um benefício incerto e na maior parte dos casos, bastante implausível.

O terceiro ponto diz respeito à inconsistência temporal na política pública que envolve as concessões aeroportuárias. A falta de sinalização sobre as restrições que foram adotadas na segunda rodada constitui uma fonte de inconsistências temporais que não somente sinaliza ao mercado que a política regulatória vigente é randômica, como também aumenta custos de capital, reduz o interesse de players relevantes e diminui o próprio incentivo ao investimento. As próximas rodadas de concessão necessariamente serão afetadas por esse tipo de inconsistência.

O quarto ponto, sobre a falta de uma Análise de Impacto Regulatório, que embora não obrigatória seria útil para lançar luz sobre pontos relevantes aqui discutidos. No caso aqui em análise, nos parece que a aplicação da análise de custo-benefício da proposta em questão e das possíveis alternativas seriam fundamentais para uma análise dos reais efeitos em termos de bem estar social a ser considerado. Sob o ponto de vista prático, o que se questiona aqui é a forma pela qual se dará o modelo de entrada de novos operadores no setor aeroportuário (condições de entrada) e a possibilidade de se revisar o quanto até então proposto à luz de uma análise das alternativas existentes.

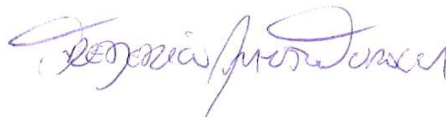
A nosso ver, no contexto exposto, na medida em que estaríamos, no mínimo trocando o certo (maior concorrência pelo mercado) pelo duvidoso (eventual

concorrência no mercado no futuro, dada inclusive a possibilidade de haver concentração no mercado depois de cinco anos), deveríamos ter um estudo mais abrangente e detalhado sobre todas as alternativas possíveis e os potenciais resultados obtidos com cada uma delas. Só daí, portanto, entendemos ser razoável definir as limitações que deveriam ser impostas do momento da entrada de novos *players*, mas de maneira clara e com as devidas explicações.



---

Cleveland Prates Teixeira



---

Frederico Araujo Turolla

## Anexo 1 – Voos domésticos e internacionais

### Voos domésticos

	Viracopos				Galeão				Confins			
Cidades	O	%	D	%	O	%	D	%	O	%	D	%
Rio de Janeiro		0,0%		0,0%					26	14,4%	24	13,1%
RJ - S. Dumont	21	8,6%	11	7,1%					10	5,5%	15	8,2%
RJ- Galeão	16	6,6%	11	7,1%					16	8,8%	9	4,9%
São Paulo		0,0%		0,0%	33	20,0%	31	19,1%	22	12,2%	22	12,0%
Guarulhos		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	17	9,4%	18	9,8%
Brasília	13	5,3%	8	5,1%	8	4,8%	11	6,8%	15	8,3%	16	8,7%
Salvador	9	3,7%	7	4,5%	12	7,3%	13	8,0%	11	6,1%	11	6,0%
Campinas	7	2,9%	5	3,2%	10	6,1%	6	3,7%	10	5,5%	10	5,5%
Vitória	4	1,6%	3	1,9%	5	3,0%	5	3,1%	8	4,4%	8	4,4%
Curitiba	12	4,9%	7	4,5%	7	4,2%	8	4,9%	4	2,2%	5	2,7%
Montes Claros		0,0%	2	1,3%		0,0%		0,0%	5	2,8%	5	2,7%
Uberlândia	1	0,4%	1	0,6%	1	0,6%	2	1,2%	5	2,8%	5	2,7%
Porto Seguro	1	0,4%		0,0%		0,0%		0,0%	5	2,8%	4	2,2%
Recife	5	2,0%	3	1,9%	10	6,1%	9	5,6%	3	1,7%	4	2,2%
Belém	3	1,2%	2	1,3%	1	0,6%	1	0,6%	1	0,6%	3	1,6%
Goiânia		0,0%	4	2,6%		0,0%		0,0%		0,0%	3	1,6%
Porto Alegre	16	6,6%	12	7,7%	13	7,9%	12	7,4%	3	1,7%	3	1,6%
Fortaleza	5	2,0%	3	1,9%	8	4,8%	10	6,2%		0,0%	2	1,1%
Ipatinga		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	2	1,1%	2	1,1%
São José dos Campos		0,0%	1	0,6%		0,0%		0,0%	2	1,1%	2	1,1%
São Luis	2	0,8%	1	0,6%	4	2,4%	3	1,9%	2	1,1%	2	1,1%
Vitória da		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	1	0,6%	2	1,1%

Conquista												
Aracaju		0,0%		0,0%	2	1,2%	3	1,9%		0,0%	1	0,5%
Cuiabá	7	2,9%	5	3,2%	2	1,2%	3	1,9%	1	0,6%	1	0,5%
Fernando de Noronha		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	1	0,6%	1	0,5%
Ilhéus	1	0,4%	1	0,6%		0,0%		0,0%	1	0,6%	1	0,5%
Manaus	5	2,0%	3	1,9%	4	2,4%	4	2,5%	1	0,6%	1	0,5%
Parauapebas		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	1	0,6%	1	0,5%
Ribeirão Preto	6	2,5%	4	2,6%	2	1,2%	1	0,6%	2	1,1%	1	0,5%
Rio Branco		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	1	0,5%
Porto Velho		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	1	0,6%		0,0%
Natal	1	0,4%		0,0%	5	3,0%	6	3,7%	1	0,6%		0,0%
Maceió		0,0%		0,0%	4	2,4%	4	2,5%	1	0,6%		0,0%
Navegantes	3	1,2%	2	1,3%	1	0,6%	2	1,2%		0,0%		0,0%
Goiânia	5	2,0%		0,0%		0,0%		0,0%	1	0,6%		0,0%
Florianópolis	8	3,3%	4	2,6%	4	2,4%	5	3,1%	1	0,6%		0,0%
Campo Grande	4	1,6%	3	1,9%	1	0,6%	1	0,6%	1	0,6%		0,0%
João Pessoa	1	0,4%	1	0,6%	5	3,0%	4	2,5%		0,0%		0,0%
Foz do Iguaçu	2	0,8%	1	0,6%	4	2,4%	4	2,5%		0,0%		0,0%
Belo Horizonte		0,0%		0,0%	7	4,2%	8	4,9%		0,0%		0,0%
BH - Confins	15	6,1%	7	4,5%	7	4,2%		0,0%		0,0%		0,0%
BH - Pampulha	12	4,9%	7	4,5%	0	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Campina Grande		0,0%		0,0%	1	0,6%	1	0,6%		0,0%		0,0%
Juazeiro do Norte	1	0,4%	1	0,6%		0,0%	1	0,6%		0,0%		0,0%
Londrina	3	1,2%	1	0,6%		0,0%	1	0,6%		0,0%		0,0%

Maringá	5	2,0%	3	1,9%	1	0,6%	1	0,6%		0,0%		0,0%
Macapá		0,0%		0,0%	2	1,2%	2	1,2%		0,0%		0,0%
Campos		0,0%		0,0%	1	0,6%		0,0%		0,0%		0,0%
São J. do Rio Preto	6	2,5%	4	2,6%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Araçatuba	4	1,6%	3	1,9%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Juiz de Fora	6	2,5%	3	1,9%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Presidente Prudente	5	2,0%	3	1,9%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Criciúma	3	1,2%	2	1,3%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Joinville	3	1,2%	2	1,3%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Passo Fundo		0,0%	2	1,3%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Uberaba	3	1,2%	2	1,3%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Bauru	1	0,4%	1	0,6%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Cascavél	3	1,2%	1	0,6%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Caxias do Sul	1	0,4%	1	0,6%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Chapecó	4	1,6%	1	0,6%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Dourados	3	1,2%	1	0,6%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Macaé	1	0,4%	1	0,6%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Marília	1	0,4%	1	0,6%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Palmas	2	0,8%	1	0,6%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Petrolina	1	0,4%	1	0,6%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Rio Verde	2	0,8%	1	0,6%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Teresina	1	0,4%	1	0,6%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
<b>Total</b>	<b>244</b>	<b>100%</b>	<b>156</b>	<b>100%</b>	<b>165</b>	<b>100,0%</b>	<b>162</b>	<b>100%</b>	<b>181</b>	<b>100%</b>	<b>183</b>	<b>100%</b>

Nota: O = Origem; D = Destino



**Voos internacionais**

Cidades	Viracopos				Galeão				Confins			
	O		D		O		D		O		D	
Buenos Aires					8		9		1		1	
Miami					4		5		1		1	
Paris					3		4					
New York					2		3					
Cidade do Panamá					2		2		1		1	
Frankfurt					2		2					
Lisboa					3		2		1		1	
Londres					1		2					
Atlanta					1		1					
Bogota					1		1					
Charlotte					1		1					
Dallas					1		1					
Dubai					1		1					
Houston					1		1					
Lima					1		1					
Madrid					2		1					
Montevideo					1		1					
Roma					1		1					
Santarém					1		1					
Porto					2							
Santiago					3		1					
Washington					1		1					
<b>Total</b>					<b>43</b>		<b>42</b>					

Nota: O = Origem; D = Destino

## **Anexo 2 – Movimentação dos maiores aeroportos**

### **Movimento de Passageiros em 2012**

1 ATLANTA GA, US (ATL)	95.462.867
2 BEIJING, CN (PEK)	81.929.359
3 LONDON, GB (LHR)	70.037.417
4 TOKYO, JP (HND)	66.795.178
5 CHICAGO IL, US (ORD)	66.633.503
6 LOS ANGELES CA, US (LAX)	63.688.121
7 PARIS, FR (CDG)	61.611.934
8 DALLAS/FORT WORTH TX, US (DFW)	58.591.842
9 JAKARTA, ID (CGK)	57.772.762
10 DUBAI, AE (DXB)	57.684.550
11 FRANKFURT, DE (FRA)	57.520.001
12 HONG KONG, HK (HKG)	56.057.751
13 DENVER CO, US (DEN)	53.156.278
14 BANGKOK, TH (BKK)	53.002.328
15 SINGAPORE, SG (SIN)	51.181.804
16 AMSTERDAM, NL (AMS)	51.035.590
17 NEW YORK NY, US (JFK)	49.291.765
18 GUANGZHOU, CN (CAN)	48.548.430
19 MADRID, ES (MAD)	45.176.978
20 ISTANBUL, TR (IST)	45.124.831
21 SHANGHAI, CN (PVG)	44.880.164
22 SAN FRANCISCO CA, US (SFO)	44.399.885

23 CHARLOTTE NC, US (CLT)	41.228.372
24 LAS VEGAS NV, US (LAS)	40.799.830
25 PHOENIX AZ, US (PHX)	40.421.611
26 HOUSTON TX, US (IAH)	39.891.444
27 KUALA LUMPUR, MY (KUL)	39.887.866
28 MIAMI FL, US (MIA)	39.467.444
29 INCHEON, KR (ICN)	39.154.375
30 MUNICH, DE (MUC)	38.360.604
31 SIDNEY AIRPORT	36.900.000
32 BARCELONA EL PRAT AIRPORT	35.145.176
33 GATWICK AIRPORT	33.800.000
34 SEATTLE-TACOMA INTERNATIONAL AIRPORT	33.223.111
<b>35 AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO PAULO</b>	<b>32.777.330</b>
36 NARITA INTERNATIONAL AIRPORT	29.557.331
37 BRISBANE AIRPORT	20.999.414
38 O.R. TAMBO INTERNATIONAL AIRPORT	19.004.001
<b>39 AEROPORTO INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO</b>	<b>17.495.737</b>
<b>40 AEROPORTO DE SÃO PAULO</b>	<b>16.775.770</b>
<b>41 AEROPORTO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA</b>	<b>15.891.530</b>
<b>42 AEROPORTO INTERNACIONAL DE CONFINS</b>	<b>10.398.296</b>
43 AUCKLAND INTERNATIONAL AIRPORT	7.080.133

## **Anexo 3 – Posição dos aeroportos em um ranking internacional**

### **The World's Top 100 Airports**

- 1 Singapore Changi Airport
- 2 Incheon International Airport
- 3 Amsterdam Schiphol Airport
- 4 Hong Kong International Airport
- 5 Beijing Capital International Airport
- 6 Munich Airport
- 7 Zurich Airport
- 8 Vancouver International Airport
- 9 Tokyo International Airport (Haneda)
- 10 London Heathrow Airport
- 11 Frankfurt Airport
- 12 Auckland International Airport
- 13 Central Japan International Airport
- 14 Kuala Lumpur International Airport
- 15 Helsinki-Vantaa Airport
- 16 Narita International Airport
- 17 Copenhagen Airport
- 18 Kansai International Airport
- 19 Shanghai Hongqiao International Airport
- 20 Abu Dhabi International Airport
- 21 Brisbane Airport
- 22 Cape Town International Airport
- 23 Gimpo International Airport
- 24 Taiwan Taoyuan International Airport
- 25 Lima Jorge Chavez International Airport
- 26 Durban King Shaka International Airport
- 27 Dusseldorf Airport
- 28 Johannesburg OR Tambo International Airport
- 29 Melbourne Airport
- 30 Cincinnati/Northern Kentucky Intl Airport
- 31 Sydney Airport
- 32 Istanbul Atatürk Airport
- 33 Dubai International Airport
- 34 London City Airport
- 35 London Gatwick Airport
- 36 Denver International Airport
- 37 Cologne / Bonn Airport

- 38 Bangkok Suvarnabhumi Airport
- 39 Barcelona El Prat Airport
- 40 San Francisco International Airport
- 41 London Stansted Airport
- 42 Guangzhou Baiyun International Airport
- 43 Hamburg Airport
- 44 Haikou Meilan International Airport
- 45 Guayaquil International Airport
- 46 Toronto Pearson International Airport
- 47 Madrid-Barajas Airport
- 48 Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport
- 49 Moscow Domodedovo International Airport
- 50 Vienna International Airport
- 51 Athens International Airport
- 52 Gold Coast Airport
- 53 Porto Francisco Sá Carneiro Airport
- 54 Dallas/Fort Worth International Airport
- 55 Bahrain International Airport
- 56 Oslo Airport
- 57 Billund Airport
- 58 Halifax Stanfield International Airport
- 59 Shanghai Pudong International Airport
- 60 Stockholm Arlanda Airport
- 61 Prague Václav Havel Airport
- 62 Seattle-Tacoma International Airport
- 63 New York JFK International Airport
- 64 Christchurch International Airport
- 65 Hyderabad Rajiv Gandhi International Airport
- 66 Brussels Airport
- 67 Lisbon Portela Airport
- 68 Doha International Airport
- 69 Delhi Indira Gandhi International Airport
- 70 Manchester Airport
- 71 Minneapolis-St Paul International Airport
- 72 Malta International Airport
- 73 Bengaluru International Airport
- 74 Panama Tocumen International Airport
- 75 Muscat International Airport
- 76 Nice Côte d'Azur International Airport
- 77 Adelaide Airport
- 78 Perth Airport

- 79 Detroit Metropolitan Wayne County Airport
- 80 Houston George Bush Intercontinental Airport
- 81 Keflavik International Airport
- 82 Paris Charles de Gaulle Airport
- 83 Montréal-Pierre Elliott Trudeau Intl Airport
- 84 Chicago O'Hare International Airport
- 85 Luxembourg Findel Airport
- 86 Raleigh-Durham International Airport
- 87 Charlotte/Douglas International Airport
- 88 Boston Logan International Airport
- 89 Moscow Sheremetyevo International Airport
- 90 Berlin Tegel Airport
- 91 Birmingham Airport
- 92 Fukuoka Airport
- 93 Newark Liberty International Airport
- 94 Salt Lake City International Airport
- 95 Dublin Airport
- 96 Geneva International Airport
- 97 Pittsburgh International Airport
- 98 Sanya Phoenix International Airport
- 99 Berlin Schönefeld Airport
- 100 Tel Aviv Ben Gurion Airport

Fonte: World Airport Awards e outros