

Outubro 2011

Relatório 4

Avaliação Econômico-Financeira - VCP



Índice

1. Introdução	6
2. Previsões de demanda por transporte aéreo aviação.....	8
3. PROJEÇÕES DE INVESTIMENTOS (CapEx)	12
4. Financiamento de PROJEÇÕES DE INVESTIMENTOS	16
5. Análise da Estrutura regulatória	21
5.1 O Sistema Regulatório.....	21
6. RECEITA TARIFÁRIA	25
6.1 Premissas da Projeção de Receita Tarifária	26
7. Armazenagem e Capatazia (Carga)	30
7.1 Premissas da Projeção de Receita de Carga.....	31
7.2 Projeções das Receitas de Armazenagem e Capatazia.....	32
8. Receitas Não Tarifárias	35
8.1 Visão Geral do Histórico e da Receita Não Tarifária Projetada	35
8.2 Benchmarking - Receitas Não Tarifárias como Percentual das Receitas Totais	37
8.3 Benchmarking – Receitas Não Tarifárias por Passageiro	38
8.4 Estacionamento de Veículos.....	41
8.5 Aluguéis.....	42
8.6 Telefones.....	45
8.7 Tarifas de Combustível	45
8.8 Infraestrutura Básica.....	45
8.9 Alimentos e Bebidas	46
8.10 Aluguel de Automóveis	46
8.11 Companhias Aéreas - Comercial	47
8.12 Publicidade	47
8.14 Outras Receitas Não Tarifárias	48
8.13 Lojas Francas	48
9. Despesas operacionais (Opex)	50
9.1 Dados de Referência	50
9.2 Custos com Funcionários e Pessoal	51
9.3 Premissas de Projeção de Pessoal.....	53

9.4 Premissas dos Custos Não Relacionados a Pessoal	57
9.4 OpEx Total.....	59
10. EBITDA	61
11. Premissas de Impostos	63
12. Benefícios Fiscais	65
13. Depreciação	68
14. Demonstrações De Resultado do Exercício e FLUXO DE CAIXA	71
15. Análise de Retorno de Investimento	74
16. Análise de Taxa Interna de Retorno e Taxa Interna de Retorno Modificada	76
17. Análise de Prazo de Retorno e Prazo de Retorno Descontado	80
18. Benefício Econômico do Aeroporto	83

Índice de Tabelas

Tabela 1- Previsões de Demanda por Transporte Aéreo.....	8
Tabela 2 – Resumo do CAPEX	12
Tabela 3 – Resumo do CAPEX	16
Tabela 4 – Premissas de Financiamento de CAPEX.....	16
Tabela 5 – Projeções do Serviço da Dívida e Saldo Devedor do Principal	18
Tabela 6 – Premissas de Financiamento da Dívida de Terceiros	19
Tabela 7 – Premissas das Tarifas tarifárias.....	27
Tabela 8 - Projeção de receita aeroportuária.....	28
Tabela 9 – Tabela de Tarifas de Armazenagem e Logística & alocação de cobranças	31
Tabela 10 – Premissas de Tarifas de Armazenamento & Capatazia	32
Tabela 11 – Projeções das receitas de armazenagem e Capatazia	33
Tabela 12 – Receitas Não Tarifárias	36
Tabela 13– Premissas de Receitas Não Tarifárias	40
Tabela 14 – Projeções de Receitas Não Tarifárias.....	41
Tabela 15 – Resumo dos Contratos dos Estabelecimentos Não tarifárias.....	44
Tabela 16 – Histórico de Despesas Operacionais	50
Tabela 17 – Resumo de Pessoal.....	52
Tabela 18 – Premissas de Projeção de OPEX	56

Tabela 19 – Resumo das Atividades Terceirizadas e de Compras.....	58
Tabela 20 – Projeções das Despesas Operacionais (OPEX)	59
Tabela 21 – Projeções EBITDA.....	61
Tabela 22 – Benefícios Fiscais.....	65
Tabela 23 – Despesas Totais e Base de Crédito.....	66
Tabela 24 – Taxas de Depreciação.....	68
Tabela 25 – Projeções de Depreciação.....	69
Tabela 26 – Projeções dos Demonstrativos de Lucros & Perdas e do Fluxo de Caixa	72
Tabela 27 – Cálculo do Valor Presente Líquido Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas	74
Tabela 28 – Fluxo de Caixa, TIR e TIRM	77
Tabela 29 – Prazo de Retorno	80
Tabela 30 – Prazo de Retorno Descontado.....	81

Índice de Figuras

Figura 1 – Fontes de Receitas Tarifárias.....	25
Figura 2 – Fontes de Receitas Não Tarifárias	35
Figura 3 – Receita Não Tarifária como Percentual da receita total para uma amostra de Aeroportos	38
Figura 4 – Receita Não Tarifária por passageiro em 2008/2009 em USD	39
Figura 5 – Despesa Operacional Total por UCT.....	51
Figura 6 – Metodologia de Projeção dos níveis do Quadro de Pessoal.....	54
Figura 7 – Fluxo de Caixa Livre Acumulado - Descontado	77
Figura 8 – Fluxo de Caixa Acumulado.....	80
Figura 9 – Fluxo de Caixa Livre Acumulado - Descontado	81



Capítulo 1

Introdução

1. INTRODUÇÃO

O objetivo deste relatório é:

Fornecer uma visão geral da análise financeira, incluindo os seus principais componentes de apoio à análise, a saber:

- Previsões de Demanda por Transporte Aéreo
- Projeções de Investimentos (CapEx)
- Financiamento das Projeções de Investimentos e serviço da dívida
- Análise da estrutura regulatória
- Receitas tarifárias
- Receitas não tarifárias
- Despesas operacionais
- Lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (EBITDA)
- Avaliação do projeto

Fornecer uma lista e descrição das principais premissas utilizadas no modelo financeiro, e fornecer cronogramas financeiros detalhados simulações de fluxo de caixa e indicadores financeiros a partir do modelo.

Salvo disposição contrária, as projeções documentadas e apresentadas neste relatório são expressas em Reais (R\$) com valores de 2011 (excluindo o impacto da inflação).



Capítulo 2

Previsões de Demanda por Transporte Aéreo

2. PREVISÕES DE DEMANDA POR TRANSPORTE AÉREO AVIAÇÃO.

As previsões de demanda por transporte aéreo, utilizadas como ponto de partida para as projeções financeiras de receitas, investimentos e despesas são apresentadas na Tabela 2. As previsões de demanda estão documentadas no Relatório 1, "Estudo de Mercado".

Tabela 1- Previsões de Demanda por Transporte Aéreo

Tabela 1 PREVISÕES DE ATIVIDADE DE AVIAÇÃO Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas (milhares)											
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2025	2030	2041
Passageiros											
Programado											
Doméstico											
Originário / Partindo	4,071	5,334	6,392	7,504	8,747	10,177	11,835	20,418	34,671	45,581	47,527
Em Conexão	986	2,076	2,509	2,971	3,492	4,098	4,806	8,573	15,170	20,768	23,625
Em Trânsito	202	279	335	394	460	537	626	1,090	1,874	2,495	2,676
	5,259	7,689	9,236	10,869	12,699	14,811	17,267	30,081	51,715	68,845	73,827
Internacional											
Originário / Partindo	25	253	288	325	366	419	480	740	3,876	8,271	9,997
Conexão	6	5	9	13	18	25	34	85	716	2,249	4,967
Trânsito	1	-	0	1	1	2	3	9	78	245	559
	32	258	297	339	385	447	517	834	4,671	10,765	15,523
Total programado	5,291	7,947	9,533	11,207	13,084	15,258	17,784	30,915	56,386	79,610	89,350
Não Programado	109	113	139	153	171	184	200	269	358	444	548
Aviação Geral	30	29	30	31	31	32	33	36	41	46	61
Total de Passageiros	5,430	8,089	9,702	11,391	13,287	15,474	18,017	31,221	56,786	80,100	89,958
Movimentos de Aeronave											
Programadas											
Doméstica	58	81	99	112	126	143	161	234	331	417	434
Internacional	5	8	7	8	8	9	10	12	30	53	72
	64	90	107	119	135	152	171	246	361	471	506
Não Programado	5	4	4	4	5	5	5	6	8	9	11
Aviação Geral	6	4	4	4	4	4	5	5	5	5	6
Total de Movimentos de Aeronave	74	98	115	128	144	161	180	257	374	485	522
Carga e Correio (toneladas)											
Carga (Programado + não programado)											
Doméstica	6	14	18	22	26	29	32	42	51	57	69
Internacional	249	254	291	324	358	388	418	541	700	862	1,245
	255	267	309	346	384	417	450	583	751	919	1,314
Correio	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Total Cargas (toneladas) + Correio	258	270	312	349	387	420	453	586	754	922	1,317
Tonagem total de cargas											
Importação	170	173	199	221	244	265	286	370	478	589	850
Exportação	96	98	112	125	138	150	161	209	271	333	481
Nacional	1	3	4	5	5	6	7	9	10	12	14
	267	274	315	351	388	421	454	587	759	933	1,346
Peso Máximo de Decolagem (toneladas)											
Passageiros											
Doméstico	3,258	4,471	5,406	6,145	7,034	8,038	9,209	15,242	25,750	34,685	37,621
Internacional	45	79	121	195	280	383	506	1,204	3,250	6,880	13,764
	3,303	4,550	5,526	6,340	7,315	8,421	9,714	16,446	29,000	41,566	51,385
Armazenagem											
Doméstico	25	26	26	26	26	26	27	32	38	43	52
Internacional	1,785	1,918	1,995	2,088	2,185	2,280	2,376	2,771	3,211	3,559	4,624
	1,810	1,945	2,021	2,115	2,211	2,307	2,403	2,803	3,249	3,602	4,676

O modelo financeiro conta com o detalhamento da projeção de demanda nas seguintes categorias:

- Passageiros
 - Voos Regulares
 - Domésticos
 - Desembarque/ Embarque
 - Conexão
 - Trânsito
 - Internacional
 - Desembarque/ Embarque
 - Conexão
 - Trânsito
 - Voos Não Regulares
 - Domésticos
 - Internacionais
 - Aviação geral
- Operações de aeronaves (MTAs)
 - Voos Regulares
 - Domésticas
 - Internacionais
 - Voos Não Regulares
 - Domésticas
 - Internacionais
 - Aviação geral
- Movimentação de carga e correio

Atualmente, o movimento de passageiros não é ainda muito expressivo, porém, como não há fatores impeditivos, em duas décadas, o Aeroporto deverá responder pela maior parte do aumento do tráfego na região de São Paulo. Numa visão geral, estimou-se que o tráfego de passageiros aumentaria a taxas de dois dígitos até 2030 e mais moderadamente após 2030, com uma taxa média de crescimento anual (CAGR) de 9,5% para o período 2010-2041. Para MTAs previu-se um comportamento semelhante, porém, devido a um valor atual de base ligeiramente maior, o aumento de MTAs estaria associado a uma CAGR de 6,5% no período 2010-2041..Comparativamente, a carga aérea, parte de uma base inicial muito mais elevada e deverá crescer de modo mais constante durante o período de planejamento; para a movimentação de carga, excluindo-se correio, previu-se um crescimento a uma CAGR de 5,4% no período de 2010 a 2041.

Admitiu-se que a capacidade final do Aeroporto seria atingida até 2041. Considerações adicionais sobre as restrições da capacidade do Aeroporto são tratadas nos relatórios do Plano Diretor.(referenciado no item que segue).

As previsões de tráfego são aplicadas na geração de diversas categorias de custos e receitas - se for o caso, isto será identificado em cada seção subsequente. A necessidade e escolha do tempo, adequado para novas instalações no aeroporto também é uma função do volume de tráfego aéreo ao longo do tempo.



Capítulo 3

PROJEÇÕES DE INVESTIMENTOS (CapEx)

3. PROJEÇÕES DE INVESTIMENTOS (CapEx)

Como parte do estudo, foi desenvolvido um programa para Projeções de Investimentos (Capex) de 30 anos para o Aeroporto, e identificadas as principais necessidades de desenvolvimento de instalações e o correspondente cronograma para tais necessidades.

O total de investimentos esta apresentado na Tabela 2, que mostra as despesas de Capex para novos projetos por fase, durante o período de 30 anos, medido com base na cotação monetária de 2011. O programa de Capex é descrito em maiores detalhes no Relatório 2 - Estudos Preliminares de Engenharia. Os custos relativos de CapEx refletem o programa REIDI, que favorece projetos de desenvolvimento de infraestrutura no Brasil com benefícios fiscais. Esse benefício esta assumido a ser equivalente a 7.6% das previsões de Capex.

Tabela 2 – Resumo do CAPEX

Tabela 2 RESUMO DO CAPEX Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas (R\$ Constante em milhões)						
	2012-15	2016-20	2021-30	2031-41		Total
Categoria do CapEx						
CapEx de Expansão	2,081	1,725	4,810	1,316	#	9,932
CapEx de Manutenção	50	111	574	815	#	1,550
	2,131	1,836	5,384	2,131	#	11,482

O plano de faseamento do CapEx está agrupado nas seguintes fases de desenvolvimento:

- Fase 1 - entre o início da Concessão e 2015
- Fase 2- 2016 a 2020
- Fase 3- 2021 a 2030
- Fase 4- 2031 em diante

O faseamento do desenvolvimento do Aeroporto baseou-se nos seguintes critérios:

- Os níveis de demanda previstos devem ser atendidos com qualidade
- Atendimento às necessidades de instalações até o final de cada período previsto
- A fase de desenvolvimento inicial de obras estará concluída em 2014
- A capacidade que não for implantada durante a fase inicial será providenciada logo após a Copa do Mundo de 2014

Fase 0 e 1 O racional para o começo da construção na Fase 0 é para providenciar as facilidades requeridas para recuperar o escassez em capacidade e também providenciar as facilidades na área do terminal que são práticas e razoáveis para construir dentro dos dois anos entre 2012 e 2013. Essa fase de 'eventos especiais' tem o propósito de providenciar a capacidade necessária para atingir a demanda estimada para a Copa do Mundo de 2014.

Os projetos propostos incluem o seguinte:

- Um novo Terminal de Passageiros (110.700 m²)
- Ampliação da área de estacionamento de aeronaves (271.000 m²)
- Construção de uma nova pista de pouso e decolagem
- Construção de nova via de acesso à área do novo terminal e áreas de estacionamento de superfície
- Demolição de edifícios e desativação de vias de acesso

Fase 2: Esta fase compreende os projetos de desenvolvimento que serão construídos após as Olimpíadas, mas antes do final de 2021 e corresponderá a um projeto de construção de 2 a 3 anos de duração que será iniciado logo após os Jogos Olímpicos. Um amplo Terminal de Passageiros e a infraestrutura associada serão necessários, além de uma segunda pista de pouso e decolagem. A Fase 2 inclui o seguinte:

- Ampliação da área de estacionamento de aeronaves (259.000 m²)
- Construção de um novo Terminal de Passageiros (241.000 m²)
- Demolição do Terminal existente
- Construção de vias de acesso adicionais e Edifícios-garagem
- Relocação da torre de controle
- Pátios adicionais de carga e correspondente Terminal de Carga

Fase 3: Nesta fase, além da terceira pista de pouso e decolagem, um grande Terminal de Passageiros e a infraestrutura associada tornam-se necessários. Esta fase de construção levará cerca de quatro anos e deverá ser concluída em 2030. Incluídos nesta fase estão os seguintes itens:

- Uma nova pista de decolagem de 2.600 m ao sul da pista existente e a infraestrutura associada das pistas de táxi
- Uma nova pista de pouso e decolagem de 2.200 m ao sul da segunda pista e a infraestrutura associada das pistas de táxi
- Edifício do Terminal de Passageiros (190.000 m²)
- Área de estacionamento de aeronaves ampliada (465.000 m²)
- Vias de acesso e áreas de estacionamento adicionais
- Pátios adicionais de carga e correspondente Terminal de Carga
- Melhorias no sistema de infraestrutura básica como suporte a construção de novas instalações

Fase 4: Essa fase exige facilidades do terminal adicionais e a infraestrutura associada. Incluídos nesta fase estão os seguintes itens:

- Construção de aproximadamente 75.000 m² de novo espaço de terminal

Além do Capex vinculado a novas instalações e ampliações do aeroporto descrito acima, uma categoria separada de Capex diz respeito à recuperação e manutenção das instalações tarifárias existentes. Essa categoria de Capex é conhecida como “Capex de Manutenção”, a qual está prevista aumentar de R\$ 12 milhões em 2013 (o primeiro ano integral da Concessão) para R\$ 76 milhões em 2041, medido pela cotação monetária de 2011. O pressuposto básico é que aproximadamente R \$ 0,90 por passageiro por ano, em termos reais, seja gasto em atividades de CapEx de Manutenção.



Capítulo 4

Financiamento de Projeções de Investimentos

4. FINANCIAMENTO DE PROJEÇÕES DE INVESTIMENTOS

Para CapEx de expansão, presume-se que o financiamento da dívida, através de empréstimos, está disponível para até 70% do valor do projeto (relação de valor de empréstimo/ valor de capex). Não é esperado que fontes públicas financiem elementos de projeto (por exemplo, equipamentos) que a Concessionária venha a procurar em fornecedores no exterior, quando um similar brasileiro estiver disponível. Assumindo uma exclusão de aproximadamente 10% para bens e serviços, foi simulado um empréstimo à relação de valor de 63% para fins desta análise. Mesmo que a Concessionária possa ter acesso a fontes adicionais de financiamento da dívida, o financiamento adicional não é incluído como parte desta análise.

Supõe-se também que os CapEx de projetos de manutenção seriam financiados em anos em que o financiamento seria realizado para CapEx de projetos de expansão, em outros períodos, os CapEx de Manutenção seriam financiados com outras fontes.

Não foram consideradas novas ações financeiras na forma de emissão de ações futuras ou oferta pública de ações.

Considerando essas premissas, a Tabela 3 resume o financiamento do CapEx global no período até 2041.

Tabela 3 – Resumo do CAPEX

Tabela 3 RESUMO DO CAPEX Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas (R Constante \$ em milhões)						
	2012-15	2016-20	2021-30	2031-41		Total
Fontes de Financiamento						
Dívida de Terceiros	1,343	1,122	3,148	968	#	6,581
Acionistas	789	713	2,236	1,163	#	4,901
	2,131	1,836	5,384	2,131	#	11,482
(a) sob a forma de lucros acumulados das operações.						

A Tabela 4 exibe as premissas utilizadas no que diz respeito às fontes de financiamento para o Capex.

Tabela 4 – Premissas de Financiamento de CAPEX

Tabela 4

PREMISSAS DE FINANCIAMENTO DO CAPEX**CapEx de expansão (por projeto)**

Percentual originado no mercado exterior do custo total (a)	10%
---	-----

Parcela restante a ser financiada

Terceiros (b)	70%
---------------	-----

Acionistas (c)	30%
----------------	-----

	100%
--	------

Divisão entre terceiros - acionistas

Terceiros	63%
-----------	-----

Acionistas	37%
------------	-----

	100%
--	------

CapEx de Manutenção

Parcela financiada por acionistas (c)	100%
---------------------------------------	------

(A) referente ao valor de capex de fornecedores não nacionais, quando um substituto brasileiro estiver disponível (percentagem presumida do custo total de projetos).

(B) Partindo da premissa de que a proporção do valor máximo permitido para o

(C) Financiado através de lucros acumulados, exceto nos períodos em que o CapEx de expansão esteja em andamento. Então o CapEx de manutenção é assumido como

Com relação aos termos da dívida - embora muitas estruturas de financiamento potenciais poderiam ser supostas (e, na realidade, tais itens são passíveis de serem objetos de negociação entre a Concessionária e os credores), para fins da construção do modelo, foram assumidas condições de empréstimo específicas com o reembolso em um prazo de 15 anos a uma taxa de juros real de 4,5% ao ano. A taxa de juros pode variar por ano (ou seja, nos casos em que uma taxa variável da dívida é praticada), mas para fins de modelagem foi assumida uma taxa constante para o futuro. Um período de carência de três anos antes do início das amortizações do principal também foi pressuposto, embora os pagamentos de juros devam ser realizados durante esse período. Portanto, o principal seria pago em 12 anos.

Presumiu-se que os pagamentos anuais do principal, associados à dívida realizada em um determinado ano, seriam pagos numa base constante de pagamento anual (ou seja, para um prazo de amortização de 12 anos, um doze-avos do principal original seria pagos a cada ano). Despesas com juros sobre essa parcela do empréstimo, portanto, diminuem ao longo do tempo uma vez que o montante do principal é reduzido.

A Tabela 5 demonstra os pagamentos anuais do serviço da dívida (principal e juros) no decorrer do período previsto, bem como a saldo devedor do principal (saldo do principal).

Tabela 5 – Projeções do Serviço da Dívida e Saldo Devedor do Principal

Tabela 5									
SERVIÇO DA DÍVIDA DE TERCEIROS E PROJEÇÕES DO SALDO PRINCIPAL EM ABERTO									
Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas									
(R\$ Constante milhões)									
	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2025	2030	2041
Serviço da Dívida de Terceiros									
Amortização do principal	-	-	-	35	69	181	205	356	199
Pagamentos de juros	9	28	43	54	69	86	129	112	4
	9	28	43	88	139	267	334	468	203
Saldo do principal em aberto									
(no final do ano)	415	832	1,087	1,308	1,775	1,821	3,151	2,304	(0)

Um resumo das principais premissas adotadas para calcular os pagamentos anuais do serviço da dívida é apresentado na Tabela 6.

Tabela 6 – Premissas de Financiamento da Dívida de Terceiros

Tabela 6	
PREMISSAS DE FINANCIAMENTO DA DÍVIDA DE TERCEIROS	
Parcelamento da dívida	
Parcelas anuais, para pagar a dívida da parte financiada CapEx em um determinado ano.	
PREMISSAS DE FINANCIAMENTO DA DÍVIDA	
Prazo Total (anos)	15.0
Carência (anos)	3.0
Período Principal de Amortização (anos) (a)	12.0
Estrutura de reembolso de capital	Pagamentos anuais deflacionados iguais
TAXAS DE JURO	Taxa real anual de 4,5%, assumida como constante para fins de análise, mas na realidade a taxa poderá variar com inflação, entre outros
(a) caso o prazo de pagamento se estenda para um período posterior ao final da concessão	
o período de amortização será reduzido para zerar a dívida antes do final	
Fonte: Instituição Financeira de Referência.	



Capítulo 5

Análise da Estrutura Regulatória

5. ANÁLISE DA ESTRUTURA REGULATÓRIA

5.1 O Sistema Regulatório

As tarifas no Aeroporto de Viracopos estão sujeitas à regulamentação pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), responsável pela regulação de tarifas em todos os aeroportos brasileiros. As tarifas reguladas estão limitadas a:

- **Tarifas tarifárias:** tarifas para pouso e decolagem, tarifas de estacionamento e tarifas de embarque.
- **Tarifas para armazenagem e capatazia de carga:** tarifas de importação, tarifas de exportação, e outras tarifas (incluindo de trânsito).

O limite regulatório para arrecadação estabelece que a receita total dessas fontes provenha integralmente dos movimentos do tráfego de passageiros e de carga; nenhuma outra fonte de receita ou atividade é objeto de regulamentação. As tarifas de pouso e de permanência geradas por aeronaves da aviação geral não serão incluídas no cálculo das receitas. Contudo, será exigido que o Aeroporto arrecade essas tarifas do mesmo modo praticado para aeronaves da aviação regular.

Entende-se que as tarifas são atribuídas às categorias de aeroportos e que não há um cálculo de tarifas específicas para cada aeroporto. Muito embora Viracopos seja atualmente um aeroporto de Categoria 2, a ANAC pretende reclassificá-lo como de Categoria 1 anteriormente ao início do período de Concessão. Isto colocaria Viracopos no mesmo nível de Guarulhos e de Brasília, que já são aeroportos de Categoria 1.

Ainda que as tarifas de navegação aérea (TAN e TAT) sejam tarifas aeronáuticas e atualmente receitas para a INFRAERO nos três aeroportos objeto de Concessão, elas não comporão a estrutura de receitas da Concessionária.

Uma forma de regulamentação proposta foi desenvolvida para Viracopos e para outros aeroportos objeto de Concessão com base na aplicação de uma fórmula do tipo CPI-X-Q para tarifas aeroportuárias e CPI-X para tarifas de armazenamento de carga e capatazia. Para armazenamento de carga e capatazia, o fator Q, que se relaciona especialmente aos serviços para passageiros, não será aplicado.

A fórmula CPI-X-Q sugere que as tarifas sobem com a inflação de cada ano e são descontadas por um fator de eficiência X e por outro fator pontual Q baseado na oferta de serviços do ano anterior. Os efeitos do fator de eficiência são incluídos na base do ano seguinte com o resultado que vem a gerar ao longo do tempo. Em contrapartida, o fator Q é aplicado somente no ano em questão e não é incluído na base para o ano seguinte.

Os principais fatores componentes da fórmula CPI-X-Q proposta para as tarifas aeroportuárias são:

- **CPI** – Índice de Preços ao Consumidor. Valor determinado com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).
- **Fator X.** X é uma variável determinada por revisões quinquenais e fixada em 0 para o primeiro período regulatório para compensar o expressivo programa de investimentos necessários como preparação para os eventos da Copa do Mundo. Após o primeiro quinquênio, X será definido por meio de uma fórmula baseada em uma combinação de crescimento do tráfego e Projeções de Investimentos / EBITDA) ao longo dos 5 anos precedentes ao do estabelecimento da fórmula (vide Processo de Revisão de 5 anos).
- **Fator Q.** Q é um fator de serviço fixado anualmente com base no desempenho dos serviços do Aeroporto no ano anterior, selecionado entre 15 indicadores de serviço. Q pode variar desde uma penalidade de 7,5% até um bônus de 2%. O nível de Q tem impacto somente no ano em questão e não afeta tarifas de longo prazo no aeroporto. Por razões técnicas, o termo CPI-X é multiplicado por (1-Q) em vez de ser subtraído de Q, embora isto não tenha um impacto significativo no resultado final.

A fórmula CPI-X para o armazenamento e capatazia de cargas terá o mesmo fator X utilizado para tarifas tarifárias. O procedimento detalhado para cálculo do Fator X pode ser visto no Anexo 10 do Contrato – Metodologia de Cálculo do Fator X.

O Fator Q, que se refere principalmente aos serviços prestados no Terminal de Passageiros ou no pátio de aeronaves, não é levado em conta para o armazenamento e capatazia. Informações adicionais sobre métodos de cálculos do fator Q constam no Anexo 02 do Contrato – Plano de Exploração Aeroportuária.

Deve-se notar que:

- O preço das tarifas não está relacionado ao custo. Diferentemente dos preços em aeroportos de outros países, não há nenhuma exigência para se alterar X, ou o nível de preço base, numa tentativa de alinhar a receita e os custos previstos,
- O desenvolvimento de receitas não tarifárias não é considerado, ou seja, tarifas aeroportuárias são totalmente independentes do desempenho comercial, e
- O Aeroporto é obrigado a realizar os investimentos requeridos para assegurar que todas as instalações necessárias ao atendimento da demanda sejam fornecidas, pelo menos, para o Nível de Serviço “C” conforme os padrões IATA. No entanto, pressupõe-se que esses investimentos possam ser realizados sem necessidade de aumento de tarifas e, portanto, eventuais reajustes não são considerados neste estudo. A abordagem para regulamentação aplicada para o aeroporto de Viracopos considera que o nível atual das tarifas (calculadas pelas fórmulas CPI-X ou CPI-X-Q) seria

suficiente para subsidiar os investimentos e níveis de serviço estabelecidos no acordo de Concessão; manter os níveis atuais de arrecadação seria o padrão na ocasião das revisões periódicas a cada 5 anos. Entretanto, os efeitos dos investimentos sobre as despesas operacionais para o período de 5 anos precedente é incorporado em parte no cálculo do Fator X, após o primeiro período de 5 anos.

- A Agência Nacional de Aviação Civil vai monitorar o desempenho inicial da Concessionária e poderá reduzir os níveis de exigência durante o primeiro período de 5 anos, caso verifique que não sejam atingíveis dadas as condições iniciais (em especial, das instalações) enfrentadas pelo Operador. A ANAC não deverá aumentar o nível de exigência dos padrões de avaliação de desempenho.

Como resultado, o sistema oferece incentivos muito elevados para que o Aeroporto opere de forma eficiente e supere o desempenho esperado, retendo os benefícios desse desempenho, mas também enfrentando os riscos de quaisquer deficiências.



Capítulo 6

Receita Tarifária

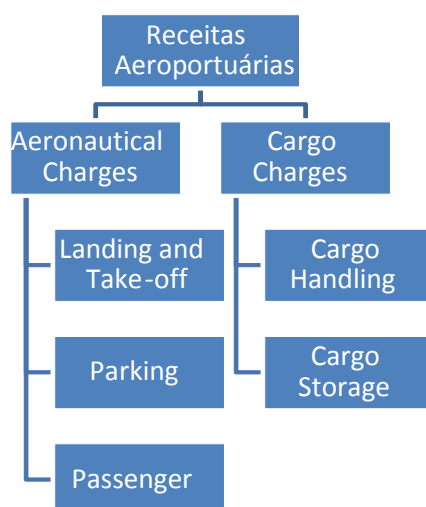
6. RECEITA TARIFÁRIA

Uma variedade de tarifas aeroportuárias é cobrada de passageiros e companhias aéreas que operam no Aeroporto. A receita das tarifas aeroportuárias no Aeroporto de Viracopos foi de R\$ 51 milhões em 2010, representando 19% do total de receitas do Aeroporto.

Ate recentemente Viracopos foi, predominantemente, um aeroporto de carga, apresentando um volume relativamente baixo de movimentação de passageiros.

A estrutura atual das tarifas aeroportuárias para o Aeroporto está ilustrada abaixo. Incluem as tarifas de embarque de passageiros, tarifas de pouso, tarifas de estacionamento de aeronaves. As tarifas para armazenamento e capatazia de carga – que também são regulamentadas – serão discutidas na próxima seção

Figura 1 – Fontes de Receitas Tarifárias



As tarifas nos aeroportos brasileiros incluem dois tipos de encargos extraordinários – ATAERO e Adicional do Tesouro. O ATAERO representa um valor adicional de 50% sobre as tarifas tarifárias. Atualmente, 41,5% do ATAERO vão para a Infraero, para propósitos gerais. Pretende-se, no entanto, que metade do valor destinado à Infraero seja encaminhada à Concessionária. Essa porção do ATAERO foi incluída na receita aeroportuária. Adicionalmente, foi presumido que uma tarifa de conexão (de R\$7.00) será cobrada, e esta incluída nas projeções de receitas tarifárias. Atualmente, não se cobra tarifa de conexão no aeroporto.

A política de tarifação atualmente em vigor é relativamente simples e similar ao aplicado em inúmeros aeroportos em todo mundo. Entretanto, um novo concessionário (em conjunto com a ANAC) pode desejar considerar uma revisão em alguns elementos, incluindo:

- Tarifas por tonelada para pouso não refletem o custo relativo imposto pelos modelos de aeronaves. Uma tarifa única para pouso pode ser mais adequada para um aeroporto que possui restrição de espaço para pistas de pouso e decolagem
- Pode haver oportunidade de oferecer descontos para períodos fora dos picos de operação (ou, igualmente, tarifas de pico para promover uma eficiente utilização da capacidade)
- As companhias aéreas preferem tarifas fundamentadas em passageiros, uma vez que desta forma há efetivamente “compartilhamento de riscos” com o aeroporto. O aeroporto poderia considerar a alteração de algumas tarifas de pouso, baseadas no peso da aeronave, para que fossem fundamentadas em quantidades de passageiros

O sistema regulatório a ser proposto poderia potencialmente permitir que tais mudanças estruturais nas políticas de tarifas aeronáuticas fossem implementadas.

6.1 Premissas da Projeção de Receita Tarifária

Conforme descrito acima, para fins de modelagem, assumiu-se que um sistema CPI-X-Q seria adotado para a Concessão. A estrutura da nova política de tarifas aeroportuárias e as premissas específicas utilizadas para fins de modelagem são mostrados na Tabela 7 abaixo e detalhada no Apêndice 04 – “Tarifas”.

Tabela 7 – Premissas das Tarifas tarifárias

Tabela 7			
PREMISSAS DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS			
Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas			
		Yield máximo por unidade (R \$) para 2012	
		<u>Doméstica</u>	<u>Internacional</u>
<u>VALOR INICIAL DO Yield</u>			
Yield por Passageiros			
Taxa de embarque de passageiros]	8.82	23.66 Por passageiro
Taxas de pouso (aeronaves de passageiros)			
Estacionamento de aeronaves (aeronaves de passageiros)			
Yields por Carga			
Tarifas de pouso (todas aeronaves de carga)]	2.86	8.17 Por toda carga PMD
Tarifas de estacionamento (todas as aeronaves de carga)			

AJUSTES ANUAIS DE Yield

Yield (Ano A +1) = Yield (Ano A) * (1 + CPI - X-Q)

where:

CPI = consumer price index (inflation)

X-Factor = Efficiency adjustment

Q-Factor = Level of service adjustment

CÁLCULO DO FATOR Q

O Fator Q é determinado pelo desempenho versus certos padrões de serviço. Para fins de desenvolvimento do modelo, assumiu-se que um Fator Q com valor zero (ou seja, a Concessionária atende ou excede os padrões mínimos de serviço)

(A) Reflete as receitas reais de 2010 de cada unidade aplicada, ajustadas conforme o reajuste tarifário de 2011, e maiores para 2012 com a inflação. A Concessionária poderá ajustar as tarifas individuais dentro do CASP, e pode elevar as tarifas cujas receitas reais sejam menores do que o cap.

Com base no descrito acima, as receitas tarifárias advindas de passageiros e de empresas aéreas, devem crescer em de cerca de dez vezes entre 2010 (R\$51 milhões) e 2041, como ilustra a Tabela 8. (medida em valores monetários de 2011)

As receitas associadas aos serviços de navegação aérea (TAN e TAT) não foram consideradas durante o período de concessão, uma vez que estas não serão receitas do Concessionário.

Tabela 8 - Projeção de receita aeroportuária

Tabela 8										
PROJEÇÕES DE RECEITAS AEROPORTUÁRIAS										
Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas										
(R\$ Constante milhões)										
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2025	2030	2041
Categorias de Receitas Aeroportuárias										
Tarifas Domésticas Aeroportuárias (aeronaves de passageiros)	43.4	82.4	96.8	113.0	131.6	153.3	253.8	410.2	526.3	489.6
Tarifas Internacionais Aeroportuárias (aeronaves de passageiros)	5.1	7.9	9.2	10.7	12.5	14.5	22.5	104.4	227.3	283.7
Tarifas Domésticas Aeroportuárias de Carga	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Tarifas Internacionais Aeroportuárias de Carga	12.9	14.8	15.5	16.2	16.9	17.6	19.5	21.3	22.8	25.7
Tarifas de Navegação (Doméstica) (a)	14.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tarifas de Navegação (Internacional) (a)	8.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	84.3	105.1	121.5	139.9	161.0	185.4	295.9	536.0	776.5	799.1
Menos: PASEP / COFINS e ISS (b)	(9.5)	(15.0)	(17.3)	(19.9)	(22.9)	(26.4)	(42.2)	(76.4)	(110.7)	(113.9)
Receita aeroportuária (líquido de impostos)	74.8	90.2	104.2	120.0	138.1	159.0	253.7	459.6	665.8	685.2
<i>Varição percentual em relação ao ano anterior</i>		20.5%	15.6%	15.1%	15.1%	15.2%	11.9%	10.4%	5.1%	-0.7%
(A) Receitas provenientes das tarifas de navegação não serão as receitas da Concessionária.										
(B) A alíquota do PASEP é deduzida das receitas, e equivale a 9,25% da receita bruta, o ISS é igual a 5% da receita bruta.										



Capítulo 7

Armazenagem e Capatazia

7. ARMAZENAGEM E CAPATAZIA (CARGA)

Nos aeroportos brasileiros, o processamento de carga é tratado como uma categoria a parte para receitas tarifárias, e é regulado da mesma forma como as tarifas aeroportuárias cobrados de passageiros e de companhias aéreas. As tarifas de processamento de carga têm ATAERO associado, e algumas das receitas arrecadadas não são receitas do Aeroporto. As tarifas de armazenagem e capatazia representam um importante suporte para as operações do Aeroporto de Viracopos, contribuído atualmente com cerca de 70% das receitas.

A Infraero opera diretamente as instalações de carga no Aeroporto, e com algumas pequenas exceções, é a única operadora. Em particular, a Infraero é possuído do monopólio de processamento de carga de importação e de exportação.

A Tabela 9 apresenta as tarifas de carga no Aeroporto, e resume a disposição dos procedimentos.

A análise financeira supõe que a Concessionária herdará a infraestrutura de carga e irá operá-la, genericamente, da mesma forma que a Infraero. Além disso, presumiu-se que as tarifas de armazenagem e capatazia continuariam a ser regulados conforme descrito anteriormente.

Tabela 9 – Tabela de Tarifas de Armazenagem e Logística & alocação de cobranças

Tabela 9	
TABELA DE TARIFAS DE ARMAZENAGEM E LOGÍSTICA & ALOCAÇÃO DE COBRANÇAS	
Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas	
<u>Categoria da tarifa</u>	
Armazenamento de cargas importadas (Tabela 2) (a) % of CIF Value	
Período de armazenagem: Até 5 dias	1.0%
De 6 a 10 dias	1.5%
De 11 a 20 dias	3.0%
Adicional por cada período de 10 dias	+ 1.5%
Manuseio de Carga Importada (Tabela 2) (b)	
US\$ 0.015 por Quilo	
Armazenamento e movimentação de carga importada, ou carga em trânsito (Tabela 3) (b) (c)	
Período de armazenagem: Até 4 dias úteis	US\$ 0.04 por quilo
De 6 a 10 dias	+ US\$0.04 por quilo
<p>(a) Dias úteis. Após 20 dias, as porcentagens são cumulativas.</p> <p>(b) A tarifa mínima é de 5,00 dólares EUA</p> <p>(c) Esta tabela se aplica somente a certas categorias de carga.</p> <p>(d) Dias úteis. Após 4 dias, as porcentagens são cumulativas.</p> <p>Nota: Além destas categorias, certas tarifas de carga se aplicam como descrito nas Tabelas 4, 5, 6 do Manual da Tarifário da Infraero</p> <p>Fonte: Infraero, Tarifário, Atualizado em Maio 2011.</p>	

7.1 Premissas da Projeção de Receita de Carga

As premissas utilizadas para fundamentar a previsão de receita de carga estão resumidas na Tabela 10.

Tabela 10 – Premissas de Tarifas de Armazenamento & Capatazia

Tabela 10	
PREMISSAS DE TARIFAS DE ARMAZENAMENTO & CAPATAZIA	
Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas	
	2012 Yield máximo por unidade (R\$)
<u>PRIMEIRO NÍVEL DE ENCARGOS</u>	
Cobrança de Importação	1,166 Por tonelada
Cobrança de Exportação	52 Por tonelada
Cobrança de Carga Doméstica (não regulado)	1,083 Por tonelada
<u>AJUSTES ANUAIS DAS ENCARGOS</u>	
Yield (Ano A +1) = Yield (Ano A) * (1 + CPI - X)	
onde:	
CPI = índice de preços ao consumidor (inflação)	
Fator X = ajuste de Eficiência	
<p>O Anexo 10 contém a descrição completa da aplicação do fator X, que é idêntico ao Fator X das tarifas aeronáuticas. Não há Fator Q para armazenamento e manuseio.</p>	

7.2 Projeções das Receitas de Armazenagem e Capatazia

A projeção das receitas de armazenagem e capatazia são apresentadas na Tabela 11. Com base nas premissas descritas acima, essas receitas devem mais que triplicar entre 2010 e 2041.

Tabela 11 – Projeções das receitas de armazenagem e Capatazia

Tabela 11 PROJEÇÕES DAS RECEITAS DE ARMAZENAGEM E CAPATAZIA Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas (R\$ Constante milhões)										
Categorias de Armazenagem e Capatazia	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2025	2030	2041
Cargas importadas	183.1	231.7	258.0	285.0	308.8	332.8	410.7	500.2	593.8	744.1
Cargas exportadas	4.6	5.8	6.5	7.2	7.8	8.4	10.3	12.6	15.0	18.7
Cargas nacionais	2.7	4.0	4.9	5.8	6.5	7.1	9.3	11.3	12.8	15.4
	190.4	241.6	269.4	297.9	323.0	348.3	430.3	524.0	621.5	778.2
Menos: PASEP / COFINS e ISS (a)	(21.4)	(34.4)	(38.4)	(42.5)	(46.0)	(49.6)	(61.3)	(74.7)	(88.6)	(110.9)
Receita aeroportuária (líquido de impostos)	169.0	207.1	231.0	255.5	277.0	298.7	369.0	449.3	532.9	667.3
<i>Variação percentual</i>		22.6%	11.5%	10.6%	8.4%	7.8%	4.9%	3.5%	3.3%	2.1%
(a) O PASEP é deduzido das receitas, e equivale a 9,25% da receita bruta, o ISS é igual a 5% da receita bruta.										

No modelo financeiro, as premissas relacionadas às receitas de armazenagem e capatazia de carga aérea estão inseridas na planilha *Premissas 1*. Na planilha *Receita de Carga*, as premissas estão combinadas com as previsões de demanda de carga (tonelagem) para calcular a rentabilidade específica por tonelada, e as receitas de carga resultantes.



Capítulo 8

Receitas Não Tarifárias

8. RECEITAS NÃO TARIFÁRIAS

8.1 Visão Geral do Histórico e da Receita Não Tarifária Projetada

As receitas não tarifárias são geradas a partir de uma variedade de fontes no Aeroporto, como ilustrado abaixo na Figura 2. As principais fontes de receita não Tarifária, juntamente com as receitas geradas de 2008 a 2010, e a porcentagem de receitas totais não tarifárias, são mostradas na Tabela 12.

Figura 2 – Fontes de Receitas Não Tarifárias

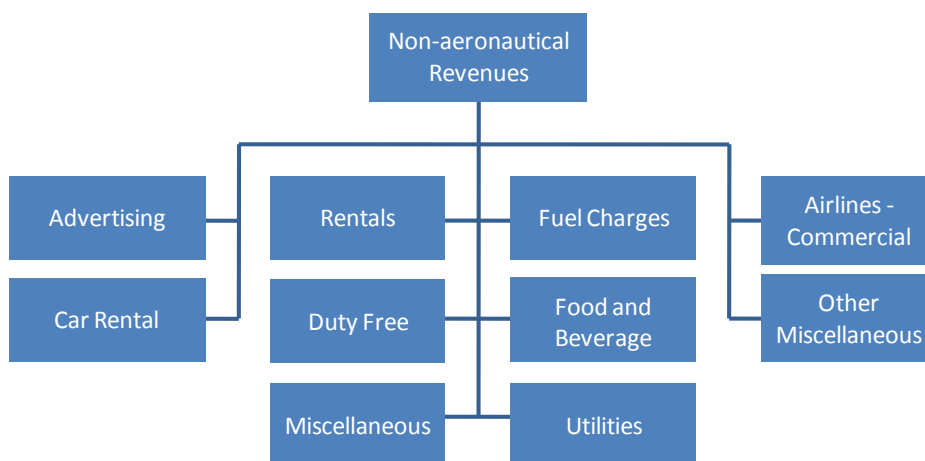


Tabela 12 – Receitas Não Tarifárias

Tabela 12				
RECEITAS NÃO TARIFÁRIA				
Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas				
(R\$ milhões)				
	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<i>Percentual Total</i>
Categorias de Receitas Não Tarifárias				
Lojas Francas	-	-	-	0.0%
Aluguéis	4.0	3.2	5.1	18.4%
Estacionamento	2.6	6.5	9.1	32.9%
Taxas de combustível (variável)	3.2	2.3	3.4	12.1%
Publicidade	0.3	0.5	0.5	1.8%
Lanchonetes / Bares	0.7	1.0	1.3	4.8%
Venda de serviços	1.5	1.7	1.9	6.9%
Telefones	3.1	3.6	4.0	14.5%
Companhias Aéreas - receitas Não Tarifárias	0.7	0.9	1.1	3.8%
Aluguel de carros	0.7	1.0	1.1	3.9%
Diversas receitas Não Tarifárias	0.4	0.3	0.3	1.2%
Outras receitas Não Tarifárias	(0.2)	(0.1)	(0.1)	-0.3%
	16.8	20.8	27.7	36.5%
Menos: alíquota do PASEP (a)	(0.9)	(1.2)	(1.9)	
Receitas Não Aeroportuárias (liq)	15.9	19.5	25.8	
<i>Variação percentual</i>		22.5%	32.1%	
(a) A alíquota do PASEP e deduzida das receitas.				
Fonte: Infraero.				

As projeções de vendas e receitas não tarifárias em Viracopos estão relacionadas às projeções do movimento de passageiros e da expansão do terminal, que são as principais características da iminente transformação do aeroporto, como postulado em outras partes deste Relatório. Viracopos tem operado como um grande centro de transporte de cargas para a Grande São Paulo e, somente nos últimos anos, tem visto seu tráfego de passageiros ser ampliado para os níveis atuais de crescimento de demanda, induzido por rotas adicionais da companhia aérea entrante no mercado, a Azul.

A previsão de crescimento de demanda de passageiros para a região de São Paulo está bem acima da capacidade dos aeroportos de Guarulhos e Congonhas. Supõe-se que o tráfego de passageiros deva continuar aumentando em Viracopos, efetivamente reposicionando o empreendimento como um aeroporto tanto de uma carga quanto de passageiros. Para alcançar este objetivo, as instalações do terminal de passageiros

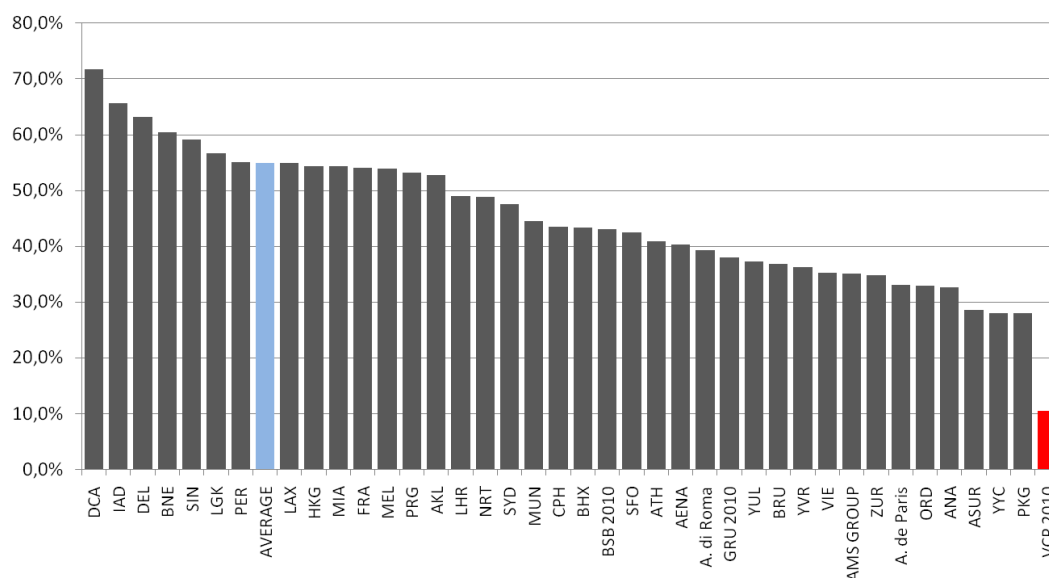
deverão ser muito maiores, com uma eventual desarticulação das instalações do terminal existente. Um novo terminal com 450.000 m² está previsto, o que forneceria uma capacidade operacional que aperfeiçoaria a oferta de serviços não tarifários.

A categoria de receitas não tarifárias serão discutidas a seguir, ordenadas de acordo com sua participação nas receitas do Aeroporto em 2010; o desenvolvimento das projeções aqui definidas mudaria significativamente as participações relativas dessas categorias após 10 ou 30 anos.

8.2 Benchmarking - Receitas Não Tarifárias como Percentual das Receitas Totais

A Figura 3 mostra a participação das receitas do aeroporto, compostas por fontes não tarifárias. Uma grande participação das receitas não tarifárias pode diversificar os negócios de um aeroporto e isolá-lo do risco endêmico da indústria aérea. Em Campinas, as Receitas Não Tarifárias compreendem apenas 10% da receita total, estando Viracopos abaixo da média dos aeroportos estudados (55%). No entanto, Viracopos conta atualmente com menores volumes de passageiros do que os aeroportos de mesmo porte, incluindo uma alta proporção de passageiros domésticos e poucos passageiros internacionais, o que tende a produzir menores receitas não tarifárias. No entanto, como o tráfego em Viracopos está aumentando, o aeroporto deverá atingir uma escala que permitirá a melhoria significativa na participação das receitas não tarifárias como porcentagem da receita total.

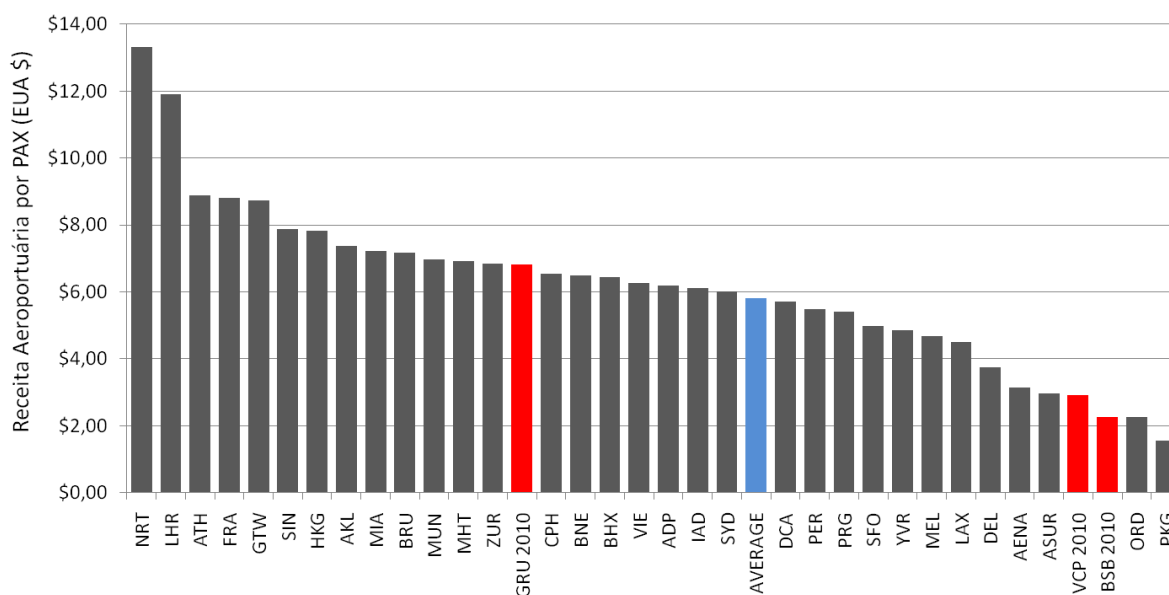
Figura 3 – Receita Não Tarifária como Percentual da receita total para uma amostra de Aeroportos



8.3 Benchmarking – Receitas Não Tarifárias por Passageiro

A Figura 4 mostra as receitas de fontes não tarifárias por passageiros para uma seleção de aeroportos. As receitas não tarifárias por passageiros são exibidas em dólares americanos. Avaliar o desempenho financeiro em uma base de comparação por passageiro é uma maneira padrão de confrontar aeroportos de diferentes tamanhos, cuja receita em termos absolutos, pode ser diferente. Viracopos apresenta a mais baixa Receita Não Tarifária por passageiro no grupo de comparação, isto ocorre em função de seus níveis de passageiros, atualmente baixos (em comparação com outros aeroportos analisados), assim como pela falta de instalações comerciais, principalmente estacionamento e concessões no terminal.

Figura 4 – Receita Não Tarifária por passageiro em 2008/2009 em USD



Source: LeighFisher from Airport Performance Indicators 2009

A Figura 4 (mostrada acima) ilustra as receitas não tarifárias recentes, por categoria, para o período entre 2008 e 2010, e do peso relativo das receitas não tarifárias total para 2010. O estacionamento é o mais importante contribuinte para as receitas não tarifárias (33%), seguido por Aluguel (18%), Telefones (cerca de 15%) e tarifas de combustível (12%) e infraestrutura básica (7%). Nenhuma outra categoria produz mais de 4% do total das receitas não tarifárias.

Tabela 13– Premissas de Receitas Não Tarifárias

Tabela 13 PREMISSAS DE RECEITAS NÃO TARIFARIA Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas							
Categoria	Descrição	Percentual Comercial em 2010 (GRU)	Impulsionadores (drivers)	Multiplicador	Ajustes únicos	Yield /reajuste de aluguéis?	Crescimento de longo termo - secular growth / eficiência
Estacionamento de Carros	Cobrança pelo tempo diferenciado pelo tipo de serviço	33%	Pax - Passageiros domésticos e internacionais de saída	Um aumento nas taxas de base	Aumento de capacidade em 2014; Após isso assume que a capacidade atende a demanda	Sim	0.5%
Aluguéis		18%					0.0%
Aluguel de espaços fixos	Aluguel Fixo	10%	Demanda das Instalações	Assumido aumento na taxa de curto prazo	Expansão do Terminal	Não	Nenhum
Varejo especializado	Percentual de Vendas	5%	Pax e .5X taxa de crescimento do PIB	Espaço	Expansão do Terminal	Não	0.5%
Serviços aos Passageiros	Percentual de Vendas	2%	Pax e .5X taxa de crescimento do PIB	Espaço	Expansão do Terminal	Não	0.5%
Outros aluguéis variáveis	Percentual de Vendas	1%	Pax e .5X taxa de crescimento do PIB	Espaço	Expansão do Terminal	Não	Hotel apenas, 0.5%
Telefones	Custo de recuperação dos telefones do aeroporto e dos serviços	14%	Área bruta do terminal	Apenas Inflação	Expansão do Terminal	Não	--
Abastecimento de Combustível	Taxa de abastecimento para aviões	12%	Caixas Eletrônicas	Crescimento de taxas assumido	--	Não	--
Serviços Públicos	Recuperação de custos de serviços públicos dos inquilinos	7%	Área bruta do terminal	Apenas Inflação	Expansão do Terminal	Não	--
Comidas e Bebidas	Aluguéis fixos mais percentual do aluguel variável dependendo da	5%	Pax e .5X taxa de crescimento do PIB	Espaço, Percentual do Aluguel	Expansão do Terminal	Sim. Mudança na base	0.5%
Aluguel de Carros	Percentual de vendas mais componente fixa do aluguel	4%	Pax de Destino	Aumento real nas taxas de aluguel de	Pequeno ajuste para expansão das instalações	Sim	5% cada 10 anos
Linhas aéreas - Receitas Não Tarifárias	Aluguel Fixo	4%	Demanda das Instalações	Crescimento de taxas assumido	Expansão do Terminal	Não	--
Marketing	Percentual de Vendas	2%	Pax e .5X taxa de crescimento do PIB	Displays / Espaço do Terminal	Expansão do Terminal	Sim	0.5%
Miscelânea	(sem base)	1%	--	Apenas Inflação	Expansão do Terminal	Não	--
Outros Miscelânea Comercial	Permissões de permanência e acesso; permissões de fotos e vídeos; eventos especiais; áreas VIP e das Linhas Aéreas	0%	--	Apenas Inflação	Expansão do Terminal	Não	--
Duty Free	Aluguéis fixos mais percentual do aluguel variável dependendo da categoria	n/a	Pax internacionais de entrada e .5X taxa de crescimento do	PIB, Espaço	Expansão do Terminal	Sim	0.5%

As principais premissas usadas para projetar as receitas, nas diversas categorias, são apresentadas na Tabela 13. As premissas podem ser geralmente descritas como estando relacionadas aos passageiros ou às áreas. As premissas relacionadas aos passageiros se aplicam a lojas francas, lojas de alimentos e bebidas, estacionamento, aluguel de automóveis e categorias similares de Receita Não Tarifária. As premissas relacionadas à área são usadas para categorias de receitas com grandes componentes de renda fixa, como vendas de utilidades, telefones, companhias aéreas - comercial e aluguéis.

Tabela 14 – Projeções de Receitas Não Tarifárias

Tabela 14 PROJEÇÕES DE RECEITAS NÃO TARIFÁRIAS Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas (Constante R\$ milhões)											
Categorias de Receitas Não Tarifárias	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2024	2025	2030	2041
Publicidade	0.7	1.1	1.5	1.8	2.2	4.6	12.9	21.4	23.5	52.6	62.0
Aluguel	6.4	7.2	8.1	9.1	10.2	18.4	32.2	49.3	53.5	80.4	93.5
Tarifas de combustível (variável)	4.4	5.3	6.0	6.9	7.8	8.9	12.7	17.4	18.5	24.0	25.9
Companhias aéreas - receitas Não Tarifárias	1.6	2.0	2.4	2.9	3.4	7.5	20.9	34.7	38.1	85.3	100.6
Aluguel de carros	1.5	1.8	2.1	2.8	3.4	4.9	8.4	14.6	16.0	22.3	26.3
Duty Free	0.3	0.5	0.6	0.9	1.2	1.8	3.0	11.3	15.2	34.9	52.4
Lanchonetes / bares	1.9	3.4	4.2	5.5	6.8	12.5	22.1	37.5	41.3	59.7	70.7
Telefones	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	7.4	11.9	11.9	11.9	19.0	19.9
Estacionamento	12.4	16.5	19.5	22.9	27.0	34.5	60.3	102.0	112.3	160.7	181.6
Outras receitas Não Tarifárias	(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)	-	-	-	-	-	-
Venda de serviços	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	3.5	5.7	5.7	5.7	9.0	9.4
Receitas diversas Não Tarifárias	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.4	2.4	4.0	4.3	6.1	6.9
	35.5	44.1	50.9	59.5	68.8	105.6	192.5	309.8	340.2	554.0	649.2
Menos: PASEP / COFINS e ISS (a)	(3.5)	(4.8)	(5.5)	(6.5)	(7.5)	(11.5)	(21.0)	(33.8)	(37.1)	(60.4)	(70.8)
Receita Comercial (líquida de impostos)	32.0	39.3	45.4	53.0	61.3	94.1	171.5	276.0	303.2	493.6	578.4
<i>Variação percentual em relação ano anterior</i>		22.7%	15.5%	16.9%	15.6%	53.5%	11.9%	11.4%	9.8%	5.0%	0.5%
(a) A alíquota do PASEP é deduzida das receitas, e equivale a 9,25% da receita bruta, o ISS é igual a 1,7% da receita bruta.											

Com base nestas premissas, é previsto um crescimento exponencial para as receitas não tarifárias totais, entre 2010 e 2041, conforme ilustrado na Tabela 14.

As seções seguintes descrevem mais detalhadamente as mais importantes fontes de receita não tarifária, resumindo as premissas utilizadas para gerar as projeções de receita e observando as projeções de receitas resultantes.

8.4 Estacionamento de Veículos

A receita advinda de estacionamento de veículos é a maior fonte de Receita Não Tarifária. Com a rápida expansão dos serviços da Azul, assim como o crescimento do número de passageiros em 401% entre 2008 e 2010, o Aeroporto não foi capaz de acompanhar a demanda de estacionamento de veículos. Vagas de estacionamento não podem ser disponibilizadas durante períodos de pico, e os níveis de receita atuais são baixos em relação à demanda potencial. O plano de melhoria de capital recomendado para VCP exige um aumento do número de vagas de estacionamento público para 5.000 em 2017.

Não há relato de empresas de estacionamento fora da área do aeroporto que poderiam competir com o aeroporto na oferta de estacionamento de veículos.

No aeroporto a receita média por passageiro, relatada pela Infraero, foi de R\$ 2,17 em 2010. Os dados sobre os níveis de transação não foram informados.

As receitas de estacionamento de veículos são previstas com base na receita por passageiro. As receitas devem aumentar em uma CAGR de 20,8% de 2010 a 2020, com base em ajustes da taxa real prevista e uma quase triplicação da capacidade. A previsão é baseada nos aumentos reais presumidos das tarifas de estacionamento, faseados em curto prazo, representando um aumento real de 6%, além de um aumento geral de 20%, quando a utilização de vagas de estacionamento adicionais forem disponibilizadas e a falta de vagas for amenizada. Após a expansão inicial do estacionamento de veículos, espera-se que durante o restante do período previsto a capacidade seja desenvolvida para atender à demanda.

8.5 Aluguéis

A categoria Aluguel foi responsável por aproximadamente 18% das receitas não tarifárias de 2010. Entre 2000 e 2010, as receitas de aluguéis aumentaram em uma CAGR de 11,0%. Entre 2006 e 2010, a CAGR foi de 5,4%.

A categoria inclui aluguéis fixos e contratos de locação variáveis. Aluguéis fixos incluem arrendamentos de terra, construção, e áreas de terminal, que são celebrados a uma taxa fixa por m².

Contratos variáveis de aluguel podem ser subdivididos em varejo de especialidade, serviços de passageiros, e outros acordos variáveis.

O varejo de especialidade inclui lojas de varejo, que vendem mercadorias tributáveis, como vestuário, bancas de jornal, tabacarias, lojas de bagagem e lojas de brinquedos em áreas de pré-segurança. Os locatários de varejo especializado pagam uma combinação de aluguéis fixos e aluguéis variáveis. As rendas fixas são baseadas em uma licitação apresentada pelo locatário. Por conta da competitividade da licitação da componente fixa de aluguel, o aluguel efetivo (isto é, as receitas pagas a Infraero, divididas pelas vendas) é em média de 13,6%, com grandes variações na renda efetiva de cada locatário individualmente, com alguns locatários pagando uma média de 6% das vendas e outros locatários pagando 28% como percentual das vendas.

Serviços oferecidos aos passageiros incluem uma farmácia, centro de negócios e fornecedores de vedação de bagagens.

Tal como acontece com o varejo de especialidade, outros acordos variáveis são licitados, com locatários pagando 5% das vendas como aluguel variável. Aluguéis efetivos são em média 6,3%, com os aluguéis individuais efetivos variando de 5% para mais de 12%. Há três desses acordos, incluindo um posto de gasolina e uma lotérica.

Um resumo das receitas variáveis mais significativas, geradas por contratos da categoria de aluguel, é mostrada na Tabela 15.

Teria 400.000 m2 de terra disponível em Viracopos para desenvolvimento comercial. É presumido que 75% dessa terra poderia ser desenvolvida, e que 20% da terra que pode ser desenvolvida seria necessário para infraestrutura (ruas, etc.). Também é presumido um incremento anual de 5% (12.000 m2 por ano) para o restante 240.000 m2 de terra, começando em 2014 com uma tarifa não inflacionada de aluguel de R\$2.00 por m2. Também é presumido que 10% da receita total do aluguel iria para a amortização do custo de capital para melhorar a terra. As receitas líquidas para o Aeroporto cresceriam em incrementos de R\$259.000 (não-inflacionado) cada ano do programa de 20 anos.

Ainda mais, é presumido que um desenvolvimento comercial seria um hotel no aeroporto, abrindo em 2014. Como modelado, o hotel teria 300 quartos e uma diária de R\$200 (com um crescimento orgânico de 0.5%). Ocupamento começaria em 50% e cresceria a 70% em 2023. Comida e bebidas, aluguel de espaço para reuniões, e outras receitas complementares estão presumidos a serem equivalentes a 25% da receita do aluguel de quartos. Finalmente, um aluguel concessionário de 3.0% está presumido. As receitas líquidas para o Aeroporto seriam aproximadamente R\$0.5m por ano (não inflacionado).

Tabela 15 – Resumo dos Contratos dos Estabelecimentos Não tarifárias

Tabela 15 PROJEÇÕES DE RECEITAS NÃO TARIFARIAS Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas (Constante 2011 R\$ milhões)			
Nome do inquilino	Utilização	Receita em 2010	Vencimento do Contrato de Locação
Clio Livraria Comercial	Varejo especializado	R\$ 738,497	Oct-14
Clio Livraria Comercial	Varejo especializado	R\$ 110,046	Jan-09
Patricia Furquim	Varejo especializado	R\$ 99,600	Dec-14
Villeneuve Moda Masculina	Varejo especializado	R\$ 95,850	Mar-15
Vandoildo Scanavachi	Varejo especializado	R\$ 69,500	Aug-12
R&P Emp. Aliment.	Varejo especializado	R\$ 65,117	Aug-09
Galnati Confesccoes	Varejo especializado	R\$ 42,299	Jun-08
Kalanit Produtos Naturais	Varejo especializado	R\$ 40,748	Jan-08
Argenta Comercio de Joias e Presentes	Varejo especializado	R\$ 39,213	May-08
Chocolates Jaworski	Varejo especializado	R\$ 39,196	Feb-08
Subtotal	Varejo especializado	R\$ 1,340,066	
Centro Empresarial Viracopos Spe	Prestação de serviços aos passageiros	R\$ 349,938	Oct-08
Mosca Grupo Nacional Serv.	Prestação de serviços aos passageiros	R\$ 71,745	Jun-10
Nikkey Controle de Pragas e Servicos Tecnicos	Prestação de serviços aos passageiros	R\$ 44,881	Jun-10
Posto Telefonico Com Serv	Prestação de serviços aos passageiros	R\$ 33,967	Mar-09
Droga Gio	Prestação de serviços aos passageiros	R\$ 30,392	May-08
Subtotal	Prestação de serviços aos passageiros	R\$ 530,924	
Petrobras Distribuidora	Outros	R\$ 280,137	Oct-13
Maria da Gloria H. Dos Santos	Outros	R\$ 30,328	unreported
Mascote Loterias	Outros	R\$ 12,765	May-08
Subtotal	Outros	R\$ 323,230	
Total		R\$ 2,194,220	

8.6 Telefones

As receitas de telefonia corresponderam a, aproximadamente, 14% das Receitas Não Tarifárias de 2010, e representa a terceira maior categoria de Receita Não Tarifária em VCP. Isso representa os pagamentos recebidos dos locatários pelos serviços de telefonia e dados, e não incluem as receitas de postos telefônicos ou operadoras de longa distância, ou receitas similares com base em passageiros. Entre 2000 e 2010, as receitas aumentaram com uma CAGR de 7,3%. Entre 2006 e 2010, o CAGR foi de 7,5%.

A previsão de Receitas Não Tarifárias toma como premissa que as taxas de telefonia e de dados cobradas dos locatários mantêm-se inalteradas em termos reais. No entanto, um aumento nas receitas de telefone de 85% é presumido por conta da expansão do terminal e das instalações relacionadas, representando um aumento em áreas alugadas e do número de telefones e conexões de dados usadas pelas companhias aéreas e outros locatários. A taxa de aumento presumida é metade da percentagem de crescimento do tamanho do terminal e de suas instalações relacionadas.

8.7 Combustível

As receitas de combustíveis foram responsáveis por aproximadamente 12% das receitas não tarifárias em 2010. As tarifas de combustível representam os pagamentos feitos por companhias de fornecimento de combustível de aviação pela oportunidade de prestação de serviços de abastecimento de combustível para as empresas aéreas. As tarifas de combustível não incluem as tarifas de escoamento de combustível.

As previsões estão baseadas na receita por movimento de aeronaves (MTA) das companhias aéreas. Em 2010, a receita das tarifas de combustível foi de R \$ 46 por MTA. A previsão supõe que as tarifas pagas pelas companhias de abastecimento irão aumentar, em termos reais, em 10% até 2016. Não há aumento previsto relacionado à expansão das instalações.

8.8 Infraestrutura Básica

A receita de tarifas de infraestrutura básica foi responsável por cerca de 7% das Receitas Não Tarifárias de 2010. As tarifas de infraestrutura básica representam a recuperação dos custos de utilidades dos locatários do aeroporto. A Infraero cobra os locatários com base no uso calculado ou estimado. Em 2010, as tarifas de infraestrutura básica representaram 19,6% da categoria de despesa operacional de Infraestrutura Básica e Serviços Públicos. Esses incluem energia, água e esgoto, e não incluem os serviços de telefonia e dados. Entre 2000 e 2010, as receitas de serviços públicos aumentaram a uma CAGR de 8,2%. Entre 2006 e 2010, a CAGR foi de 11,4%.

A previsão supõe que as tarifas de serviços subjacentes serão inalteradas em termos reais, mas aumentadas de acordo com os aumentos na despesa operacional das categorias correspondentes. Um aumento na receita de infraestrutura básica de 85% é presumido até 2014, como resultado da expansão do terminal e das instalações

correlatas, representando um aumento de áreas arrendadas, e das tarifas de infraestrutura básica repassadas aos locatários.

8.9 Alimentos e Bebidas

A categoria Alimentos e Bebidas é responsável por aproximadamente 5% das Receitas Não Tarifárias de 2010. Entre 2000 e 2010, as receitas com Alimentos e Bebidas aumentaram a uma CAGR de 16,9%. Entre 2006 e 2010, a CAGR foi de 33,9%. A praça de alimentação, que serve aos passageiros e a grande população de funcionários do aeroporto, incluindo os trabalhadores do terminal de carga próximo, foi desenvolvida durante este período. A praça de alimentação está ocupada em sua metade e está localizada em um mezanino, longe do fluxo de passageiros que ocorre no nível mais baixo.

As receitas de Alimentos e Bebidas incluem pagamentos fixos e variáveis de concessionárias de Alimentos e Bebidas. As rendas fixas são baseadas em uma licitação submetida pelo locatário. As rendas variáveis são de 5% ou 6% das vendas. Por causa da componente fixa do aluguel, o aluguel efetivo (isto é, as receitas pagas a Infraero divididas pelas vendas) é em média de 8,2%, com grandes variações na renda efetiva dos locatários individuais, com alguns locatários pagando uma média de 5% de vendas e outros pagando 40% ou mais do percentual das vendas.

Há uma oferta limitada de Alimentos e Bebidas nas áreas de embarque pós inspeção de segurança, que ocupa uma ampla área comum servindo as posições de estacionamento de aeronaves e posições de embarque de ônibus que servem os portões remotos. Espera-se que a nova operadora do aeroporto poderá desenvolver concessões adicionais a restaurantes e ampliará a variedade de serviços disponíveis na área de embarque. A grande maioria (94%) das receitas de Alimentos e Bebidas vem de contratos que expiram em 2014, permitindo a flexibilidade da nova operadora de implantar um programa geral com novos contratos seguindo as melhores práticas internacionais.

A receita por passageiro em 2010 foi de R \$ 0,24. A previsão de Receitas Não Tarifárias presume que as taxas reais de consumo aumentem para aproximadamente R \$ 3 por passageiro, em 2010, para R \$ 4 em 2016, principalmente através da melhoria da oferta atual de alimentação e bebidas. Como um novo terminal entrará em funcionamento, um aumento adicional das taxas de consumo de 50% é presumido em 2014. Presumimos que o projeto do terminal será mais adequado para incentivar as vendas de alimentos e bebidas. Além disso, os aluguéis percentuais seriam negociadas a uma taxa maior, de modo que o valor do aluguel efetivo ,para toda a categoria, igual a 8,2% em 2010, seria de 12,0% em 2016.

8.10 Aluguel de Automóveis

A categoria Aluguel de Carros foi responsável por, aproximadamente, 4% das Receitas Não Tarifárias de 2010. As receitas nesta categoria consistem em aluguéis fixos, pagos pelas empresas de aluguel de automóveis, mais uma componente variável de aluguel de 5% das transações. O componente fixo é definido por licitação, contudo, as rendas

efetivas variam amplamente. Entre 2000 e 2010, as receitas de Aluguel de Carros aumentaram em uma CAGR de 25,7%. Entre 2006 e 2010, a CAGR foi de 32,9%.

As previsões de Receitas Não Tarifárias são baseadas no total de passageiros embarcados e desembarcados. As premissas incluem (1) um ligeiro aumento em termos reais nas taxas de consumo ou valores do contrato médio do aluguel de 1,6% a cada ano até 2016 (com um aumento total de 10%), (2) um aumento de 5% nas áreas arrendadas por empresas de aluguel de automóveis, em balcões e outras instalações do aeroporto, e (3) um aumento na receita da percentagem das transações de aluguel efetivo médio de 7,4% para 8,4%. Essas mudanças tornarão as receitas do Aluguel de Carros para uma percentagem das vendas mais alinhadas às práticas internacionais, que são em média de 8% a 10% da percentagem das vendas.

8.11 Companhias Aéreas - Comercial

A categoria Companhias Aéreas – Comercial foi responsável por aproximadamente 4% das Receitas Não Tarifárias de 2010. Esta categoria inclui o aluguel de áreas pelas companhias aéreas para escritórios, áreas operacionais e áreas usado por companhias aéreas de carga em VCP. As tarifas relacionadas a Companhias Aéreas - Comercial não são consideradas tarifas tarifárias e não são objeto de regulamentação. Entre 2000 e 2010, as receitas de Companhias Aéreas – Comercial aumentaram em uma CAGR de 6,5%. Entre 2006 e 2010, a CAGR foi de 16,2%.

As receitas previstas para esta categoria são baseadas em uma suposição de que novas concessões serão implantadas através de negociação ou por revisão das tarifas de área padrão do terminal, para produzir um aumento real de 16% no curto prazo, ou em uma CAGR de 2,5%. Além disso, supõe-se que a área em regime de locação para companhias aéreas aumentará de acordo com a expansão da capacidade do terminal, igual a cerca de 85% até 2014. Presume-se que a proporção de áreas arrendados para companhias aéreas aumentará na mesma proporção da área geral do terminal.

8.12 Publicidade

A categoria de receitas de publicidade foi responsável por aproximadamente 1,8% das receitas não tarifárias de 2010. As receitas de publicidade incluem os pagamentos feitos pelos concessionários de publicidade pelo direito de vender espaço publicitário nos terminais de passageiros. As receitas de publicidade foram equivalentes a R\$ 0,09 por passageiro, em 2010. As vendas brutas das concessionárias de publicidade não são conhecidas.

As receitas de publicidade por passageiro deverão aumentar no curto prazo a uma taxa equivalente à metade da taxa de crescimento do PIB. No longo prazo, os anunciantes são capazes de aumentar as taxas com base no número de passageiros e de outras pessoas expostas aos dispositivos de publicidade. Há também um componente qualitativo para as taxas de publicidade, dependendo do número de viajantes de negócios e viajantes internacionais, que são geralmente mais valiosos como alvos de publicidade. O novo terminal, além do número de passageiros processados, também irá aumentar a área bruta para a colocação de dispositivos publicitários e displays. Uma

área adicional relacionada com o aumento na receita de 85% é presumida, com a expansão do terminal principal programada para ser concluída em maio de 2014. A área adicional do terminal irá fornecer mais locais para as concessionárias de publicidade. Finalmente, supõe-se que o aluguel percentual cobrado em 2016 será 20% maior do que o aluguel cobrado em 2010, em função do aumento significativo na escala da operação de publicidade, já que o volume de passageiros irá crescer de 5,4 milhões de passageiros anuais em 2010 para 17,4 milhões no ano de 2016.

8.14 Outras Receitas Não Tarifárias

A categoria de outras Receitas Não Tarifárias representaram cerca de 1,6% das Receitas Não Tarifárias de 2010. É esperado que essas receitas aumentem em proporção à área do terminal, embora a uma taxa mais baixa (25%).

8.13 Lojas Francas

Um novo contrato de lojas francas foi concedido em Viracopos, e entra em vigor no ano corrente. Dados de vendas e receitas não foram disponibilizados. A concessionária, Dufry, é uma especialista internacional em lojas francas e a maior concessionária do setor no Brasil. Sob os termos do contrato, a Dufry planeja operar uma pequena loja nas áreas existentes de embarque e de desembarque.

Passageiros internacionais embarcados em 2010 somaram menos de 25.000. Este número deverá crescer para mais de 800.000 até 2021.

Espera-se que as lojas francas em Campinas, inicialmente, irão atuar com 20% da taxa de consumo de Guarulhos, ou cerca de R\$ 12,50 em vendas por passageiro internacional embarcado. Em uma taxa variável de aluguel de 10% (mista), essas vendas gerariam R\$ 1,25 de receita por passageiro. Para as vendas por passageiro há previsão de um aumento para R\$ 20,00 em 2016, devido principalmente ao crescimento orgânico nas vendas, ao crescimento do PIB e aos aumentos correspondentes da renda disponível. Supõe-se também o novo espaço de expansão do terminal, o que permitiria um número maior de lojas para embarque e desembarque, resultaria em um aumento de 25% nas vendas. Finalmente, é estimado que o operador poderá aumentar a percentagem de rendimento de 10% para 12%, até 2016 (excluindo uma parcela semelhante paga diretamente pela concessionária para as autoridades fiscais). Posteriormente, o crescimento real na receita por passageiro deverá crescer 0,5% ao ano, em termos reais.

Mesmo com o crescimento em taxas de gastos e receita por passageiros embarcados internacionais, prevê-se que as lojas francas representem apenas 2% do total de receitas não aeronáuticas até 2021.



Capítulo 9

Despesas Operacionais (Opex)

9. DESPESAS OPERACIONAIS (OPEX)

Existem duas grandes categorias de despesas operacionais (OpEx) – despesas relacionadas com pessoal (incluindo remuneração por hora, salários e benefícios), e despesas não relacionadas a pessoal. Tipicamente para um aeroporto, custos com pessoal representam a maior categoria individual de OpEx, embora isto possa variar dependendo do nível de terceirização e de contratação de serviços a que o aeroporto se comprometa. (Despesa de depreciação é excluída da OpEx, porque não é uma despesa que gera desembolso de caixa).

A despesa de pessoal é estimada com o número de funcionários, o perfil de tempo de serviço do grupo de funcionários, e a remuneração média (mais benefícios) por funcionário em cada uma das categorias de pessoal.

9.1 Dados de Referência

Em 2010, a OpEx totais do Aeroporto foram de R\$ 155,9 milhões, um aumento com relação aos R\$ 113,0 milhões de 2008. As tendências das OpEx de 2008 a 2010, por principais categorias de despesas, são mostradas na Tabela 16.

Tabela 16 – Histórico de Despesas Operacionais

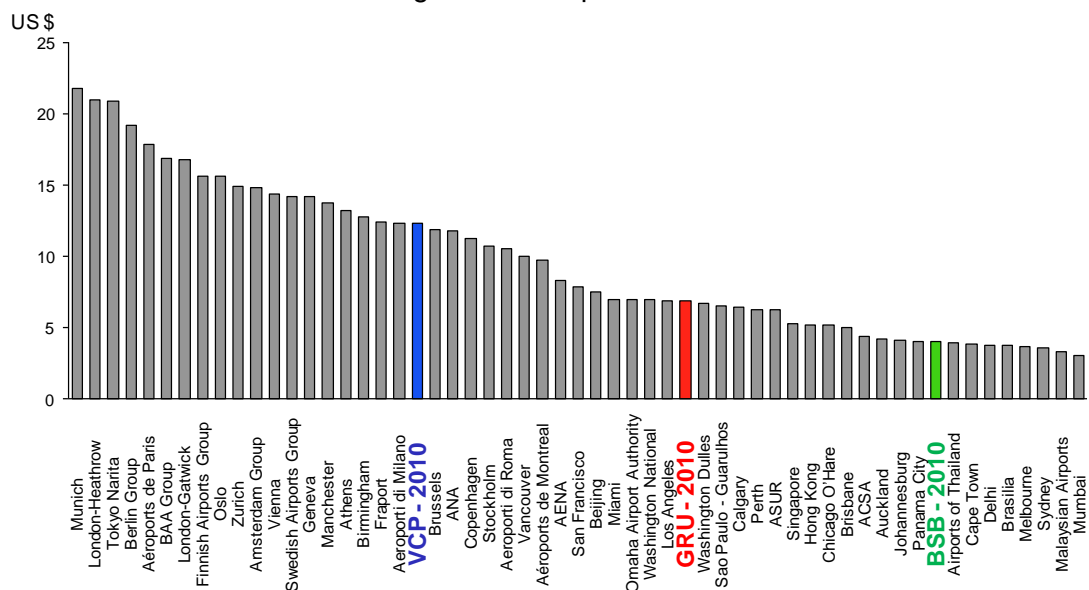
Tabela 16				
HISTORICO DE DESPESAS OPERACIONAIS				
Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas				
(R\$ milhoes)				
	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<i>Percent of total</i>
Despesas com Pessoal	60.6	75.7	82.2	52.7%
Custos não relacionados a Pessoal				
Materiais	5.2	4.8	5.1	3.3%
Servicos contratados (terceirizados)	36.4	48.1	54.3	34.8%
Despesas Gerais (terceirizados)	2.5	3.7	4.3	2.8%
Servicos Publicos	7.9	8.3	9.7	6.2%
Impostos e encargos diversos	0.4	0.4	0.3	0.2%
Subtotal	52.4	65.3	73.7	47.3%
Total OpEx	113.0	141.0	155.9	100.0%
<i>Variacao Percentual</i>		24.8%	10.5%	
Fonte: Infraero				

Em consonância com o crescimento íngreme do movimento de passageiros no Aeroporto de Viracopos entre 2008 e 2010, as despesas operacionais também

aumentaram significativamente. A Figura 5 mostra as despesas operacionais por unidade de carga de trabalho (UCT) em 2010. Um (1) UCT é igual a 1 passageiro ou 100 kg de carga. Como pode ser notado, Viracopos teve nível de OpEx relativamente elevado por UCT. Este é o segundo maior entre os aeroportos brasileiros e semelhante ao nível dos aeroportos europeus que estão operando com muito mais custos ambientais. No entanto, esta persistente ineficiência é em função de (1) operações de armazenagem e manuseio são realizadas diretamente pelo aeroporto e (2) economias de escala ainda a serem atingidas no aeroporto. Não como Viracopos, muitos aeroportos ao redor do mundo não operam diretamente suas instalações de carga; ao invés, vários contratam e/ou submetem à terceirização. No caso de concessão, as operações de carga gerariam Receitas Não Tarifárias na forma de aluguéis paga ao operador e/ou pelo acordo de divisão de receita, mas não incorreria em custo para o aeroporto. São observados altos níveis de OpEx em aeroportos pequenos mas de rápido crescimento, visto que os aeroportos não podem se beneficiar de economias de escala devido às necessidades mínimas de contratação de pessoal. Durante o período de concessão, o crescimento contínuo do Aeroporto de Viracopos provocará um aumento significativo das eficiências operacionais no Aeroporto

Figura 5 – Despesa Operacional Total por UCT

Amostragem de Aeroportos Internacionais



9.2 Custos com Funcionários e Pessoal

O Aeroporto emprega atualmente um total de 892 funcionários, alocados entre as várias funções e Centros de Custo. A Tabela 17 resume a contagem de empregados, por função (dentro de cada função, há uma variedade de Centros de Custo designados pela Infraero).

Tabela 17 – Resumo de Pessoal

Tabela 17			
RESUMO DE PESSOAL			
Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas			
Função	Gerência	Cargos	Total
Navegação aérea	6	82	88
Carga	17	568	585
Segurança	5	43	48
Gestão e administração			
Diretoria	4	-	4
Administração	14	45	59
Marketing & PR	4	-	4
Ambiental	-	3	3
Tecnologia da Informação	5	-	5
Telecomunicações	2	-	2
	29	48	77
Operações	38	56	94
Outros	-	-	-
Total	95	797	892
Resumo (excluindo navegação)			
Carga	17	568	585
Todas as outras funções	72	147	219
	89	715	804
Nota: A diferença entre gerência e funções pode ser deduzida a partir dos cargos.			
Fonte: Infraero, arquivo intitulado: "Empregados SBGR_SBBR_SBKP".			

Como observado anteriormente, em contraste com muitos grandes aeroportos ao redor do mundo, a Infraero opera suas próprias instalações de carga em Viracopos, que hoje tem o monopólio da importação e processamento de carga de exportação. O pessoal para a operação de carga é de 585 funcionários no total. Além disso, foi decidido que a Concessionária não será responsável pela exploração da atividade de controle de

tráfego aéreo (que é atualmente conta com 88 empregados). Assim, o pessoal associado com as atividades principais do aeroporto (excluindo carga e controle de tráfego) totaliza 219 funcionários no momento.

9.3 Premissas de Projeção de Pessoal

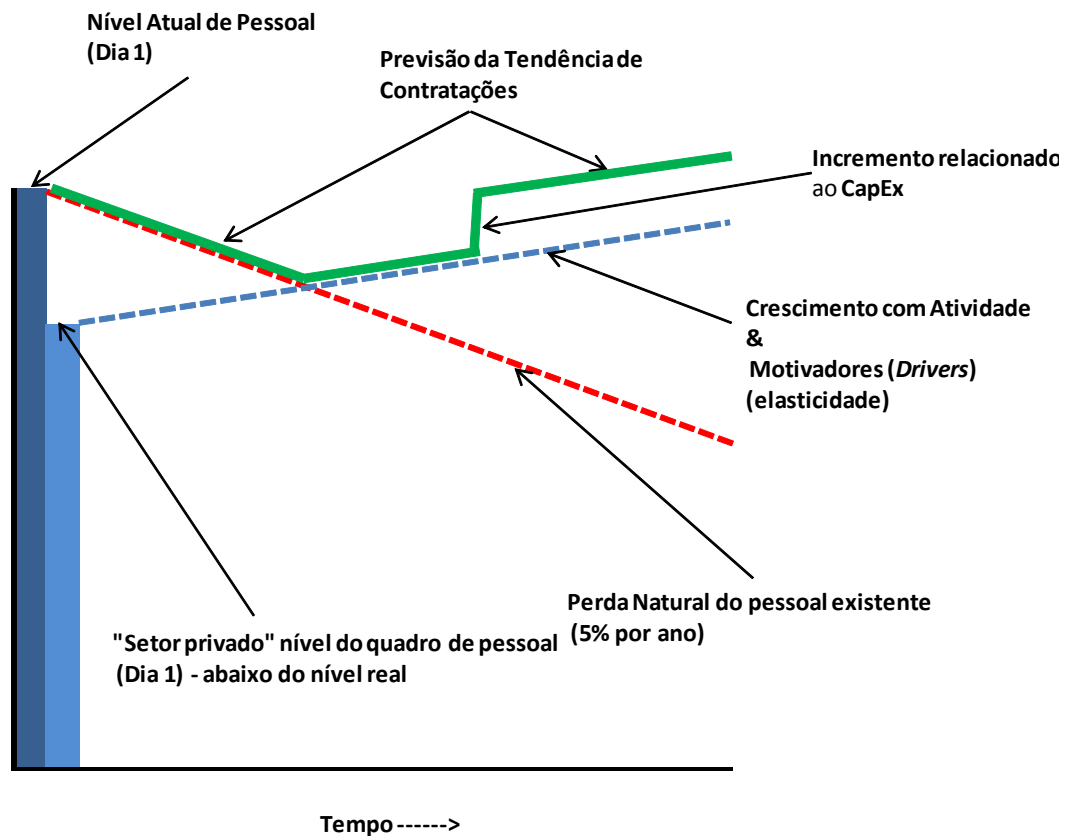
As despesas de pessoal são estimados através do número de funcionários (por categoria de pessoal, se aplicável), e o custo médio por funcionário. Os níveis de pessoal estão previstos ao longo do tempo com base nos níveis atuais, uma suposição básica da premissa de “composição eficiente de pessoal”, e é um guia apropriado para a elasticidade do setor.

Neste contexto, a elasticidade é a relação entre o crescimento do indutor básico de atividade e do nível de pessoal. Por exemplo, se os níveis de pessoal estão previstos para aumentar juntamente com a quantidade de passageiros em uma elasticidade de 25%, significa que um aumento de 10% no número de passageiros pode promover um aumento de 2,5% no número de funcionários do aeroporto.

O modelo de “composição eficiente de pessoal” representa o que o um operador aeroportuário privado se empenharia para obter livre das restrições que lhe são impostas. Esse nível de contratação é geralmente menor que um modelo de contratação do setor público, e reflete em ganhos de eficiência em termos de pessoal que uma operadora privada de aeroporto se esforçaria para atingir.

No entanto, presumiu-se que a Concessionária deverá assumir todos os funcionários existentes da Infraero no Aeroporto. Para os fins desta análise, supõe-se ainda que uma combinação de (a) funcionários da Infraero que não desejarem transferência para a nova concessionária, e (b) as perdas naturais adicionais de pessoal (como através de aposentadorias e demissões voluntárias), levariam a um potencial de redução dos níveis de pessoal de cerca de 5% por ano. Portanto, em geral, o nível de pessoal estimado foi o maior do que o nível de pessoal original herdado da Infraero (ajustado pela perda natural) e do crescimento do nível de “composição eficiente de pessoal” ao longo do tempo, com base nos indutores básicos. Essa metodologia é ilustrada na Figura 6.

Figura 6 – Metodologia de Projeção dos níveis do Quadro de Pessoal



O nível de “composição eficiente de pessoal” para o Aeroporto foi determinado com base na natureza das atividades de terceirização no Aeroporto, os tipos de atividades a serem realizadas pela operadora do aeroporto, e o nível estimado de pessoal necessário para cumprir cada função em um aeroporto de dimensão semelhante. A organização hipotética e o quadro de pessoal foram desenvolvidos para o Aeroporto (assumindo operação privada), e os níveis de pessoal para cada função foram estimados. As operações de carga foram analisadas separadamente.

Além disso, haverá um impacto sobre o pessoal, resultante do desenvolvimento de novas instalações no Aeroporto. Os novos e maiores terminais de passageiros, pavimentação do sistema de pistas, assim como outros edifícios e áreas que serão desenvolvidas ao longo do tempo, irão desencadear a necessidade de pessoal adicional (assim como o aumento das despesas não relacionadas a pessoal). Para fins dessa análise, assumimos que o aumento da Opex, no total, representaria aproximadamente 1,5% dos gastos de Capex, e seriam desencadeadas com o início dos serviços das novas instalações. Do total de OpEx adicionais, a divisão entre os custos com pessoal e custos não relacionados a pessoal foi presumida como tendo a mesma relação que atualmente em vigor.

Para validar esta premissa separadamente, no que diz respeito ao impacto das novas instalações, foi feita uma estimativa de ordem de grandeza sobre as necessidades específicas de OpEx para os principais projetos no programa CapEx.

Os custos médios de pessoal por funcionário baseiam-se em níveis reais de 2010, e são presumidos para aumentar ao longo do tempo com a inflação, e também a uma taxa real equivalente a 50% da taxa de crescimento do PIB real, para atender as restrições do mercado de trabalho frequentemente observado em economias em rápido crescimento. Conforme as economias se desenvolvem, a demanda por trabalho geralmente se expande, levando a uma pressão ascendente sobre a remuneração por hora e salários .

Isto é demonstrado pela pesquisa sobre a evolução dos salários nos mercados globais efetuados pelo Organização Internacional do Trabalho (OIT). No *Global Wage Report I, 2010/11*, a OIT informou que o salário real (deduzida a inflação) mensal cresceu mais de 3% ao ano nos anos de 2008, 2009 e 2010. Nos mesmos anos, o PIB brasileiro real cresceu 5,2%, -0,6% e 7,5%, respectivamente.

Além disso, no relatório da OIT *Global Wage Report de 2009*, houve correlação entre o crescimento real dos salários e crescimento do PIB per capita para as economias a nível global durante o período de 2005 a 2009. Os salários reais aumentam em períodos em que o PIB está crescendo; o inverso tende a ocorrer quando o PIB está caindo.

Um resumo das premissas de custo de pessoal está incluída na Tabela 18.

Tabela 18 – Premissas de Projeção de OPEX

Tabela 18

PREMISSAS DA PROJEÇÃO DE OPEX

Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas

2011

real

FTEs

("Setor privado ")

Direcionador (a)

Elasticidade (b)

Ajustes

Pontuais

NÚMEROS DE PESSOAL

Áreas funcionais

Armazenamento e Capatazia

585

412

Tons @

75%

Increment.

CapEx

Operações

94

88

UCTs @

50%

Segurança

48

42

Pax @

35%

Instalações / planejamento

-

-

UCTs @

10%

Navegação aérea

88

80

Eliminado

Administração / finanças

77

53

UCTs @

15%

892

675

Os níveis de contratações projetados são os níveis máximos do "Setor Privado" , e o nível de pessoal herdado da Infraero (ajustado com a perda natural)

Custo Médio

(2010)

Direcionador (a)

Elasticidade

Custos de Pessoal

93.000

Crescimento

50%

Real do Pib @

OpEx 2010

Direcionador (a)

Elasticidade

Ajustes

únicos

OPEX NÃO RELACIONADO A PESSOAL

Materiais

5.076

UCTs @

35%

Increment.

CapEx

Serviços contratuais (de terceiros)

54.329

UCTs @

25%

Utilidades e serviços públicos

9.695

UCTs @

25%

Outros Diversos

270

UCTs @

10%

69.370

INCREMENTO PARA PROJETOS DE CAPEX

Incremento de OpEx associado ao CapEx

1.5% do CapEx

Alocados para:

Despesas com pessoal

Despesas não relacionadas a quadro pessoal

Na mesma

proporção do ano

anterior projetada

(a) crescimento real além da inflação.

(b) Em média, elasticidade de 35% para as unidades de carga de trabalho (UCTs).

9.4 Premissas dos Custos Não Relacionados a Pessoal

As principais categorias de custos não relacionadas à pessoal no Aeroporto são serviços contratuais (incluindo serviços de terceiros), de infraestrutura básica, materiais e suprimentos.

A Infraero terceiriza uma ampla variedade de serviços. A maioria desses contratos de terceirização tem prazo relativamente curto, com vencimento em 2012 e 2013. Assim, uma nova Concessionária poderia realizar estes serviços *internamente* (com seu próprio pessoal) na celebração do contrato de terceirização. Para fins da análise financeira e deste modelo, presumiu-se que a concessionária continuaria a terceirizar essas atividades atualmente realizadas por empresas terceirizadas. Um resumo dos principais contratos de terceirização é mostrado na Tabela 19.

A análise de OpEx levou em consideração a demanda prevista para o transporte de passageiros em ônibus pelo pátio de manobras, entre o terminal e o avião. Essa necessidade vai ser afetada pelo o numero de passageiros embarcando através de pontes de embarque. A Infraero atualmente terceiriza a mão de obra associada com essa atividade (embora a Infraero seja a proprietária dos ônibus)

Tabela 19 – Resumo das Atividades Terceirizadas e de Compras

Tabela 19 RESUMO DAS ATIVIDADES DE COMPRAS E OUTSOURCING Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas			
Atividade	Provedor do Serviço	Data de Validade	Custo Mensal
Manutenção			
Monitoramentos de vídeo	ROCHA BRESSAN - ENGENHARIA IND. COMÉRC	22-Jun-12	n.a.
Transporte de passageiros - Permanencia	CHRISTIANNO TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA	2-Feb-12	186,151
Manutenção do sistema elétrico	IC SUPPLY ENGENHARIA LTDA	5-Feb-12	307,956
Manutenção do sistema elétrico-mecânico (HVAC)	INTERWAY ENGENHARIA E SERVIÇOS LTDA	1-Jul-11	156,551
Retirada de lixo	CORPUS SANEAMENTO E OBRAS LTDA	17-Jun-11	n.a.
Manutenção sistemática (areas com jardim)	CONSTRUTORA BANFOR LTDA	23-Jul-11	93,385
Serviços Administrativos (telefone)	BK CONSULTORIA E SERVIÇOS LTDA.	1-Nov-11	16,989
Peças de reposição da máquina de raio X da área de Carg	EBCO SYSTEMS LTDA.	28-Feb-11	n.a.
Emergências Médicas (EMS)	AIR MEDIC SERVIÇOS MÉDICOS LTDA	26-Sep-11	82,334
Assistência e Informação para passageiros e utilizadores	ARGUS SERV AUXILIARES DE TRANSPORTE AÉRI	24-Jan-12	28,180
			871,546
Compra de Utilidades			
Fornecimento de Energia	COMPANHIA PAULISTA DE FORÇA E LUZ	28-Mar-12	n.a.
Capatazia			
Proteção/segurança	ORBITAL SERV AUX DE TRANSP AÉREO LTDA-MI	11-May-12	627,000
Segurança			
Manuseio de carga (TECA)	RCM SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSP AÉREO	1-Sep-11	1,534,775
Conservação e limpeza (zeladoria)	ESUTA PRESTACAO DE SERVICOS LTDA	9-Feb-12	332,301
Manutenção dos sistemas mecânicos (veiculos e equipan	MPE - MONTAGENS E PROJETOS ESPECIAIS S/A	29-Apr-12	321,259
			2,188,334
Transporte Terrestre			
Emergência Médica (EMS)	BIOPLAST SERVIÇOS MÉDICOS E ODONT. S/S LT	27-Sep-11	82,334
Manutenção dos sistemas (prédios, calçadas e agua potá	GUTIERREZ EMPREEND.E PARTICIPAÇÕES LTDA	13-Nov-11	142,068
Veiculos alugados (funcionários da Infraero)	RECPAZ TRANSPORTES E TURISMO LTDA	1-Aug-11	n.a.
Estacionamento e Pedágios (admin, gestão e operação d	GARAGE INN ESTACIONAMENTOS LTDA	22-Nov-11	76,816
Alcance (treinamento de estudantes)	ASSOCIAÇÃO DE ENSINO SOC PROFISSIONALIZ	1-Mar-13	27,958
			329,176
Fogo			
Monitoramento de vídeo	ROCHA BRESSAN - ENGENHARIA IND. COMÉRC	22-Jun-12	n.a.
Serviço de transporte admin.	FATOR 6 COMUNICAÇÃO E NEGÓCIOS LTDA	5-Mar-16	110,375
			110,375
Limpeza e Zeladoria			
Vigilância armada e não armada	WORLD VIGILÂNCIA E SEGURANÇA S/C LTDA	2-Jan-12	459,536
Envolvimento Comunitário	COBRAPE CIA BRASILEIRA DE PROJETOS E EMPI	31-May-12	n.a.
Combustível e lubrificantes	CONSIGAZ DISTRIBUIDORA DE GÁS LTDA	15-Jan-12	110,228
Retirada de lixo	CORPUS SANEAMENTO E OBRAS LTDA	2-Feb-12	51,718
			621,482
Administração e relacionados			
Ônibus Urbanos (Vale para funcionários da Infraero)	VIA NOVA COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA	1-Jun-12	71,000
Ônibus fretados (funcionários Infraero)	VIAÇÃO CAPRIOLI LTDA.	1-Aug-11	66,201
			137,201
Emergência Médica			
Equipamento (Carrosel de bagagem)	GKW COM. DE EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS L1	15-Jul-11	n.a.
Outros			
Aluguel de foto-copiadoras	AMC INFORMÁTICA LTDA	1-Nov-11	41,794
Agência de Viagem (Funcionários Infraero)	ITS VIAGENS E TURISMO LTDA - EPP	19-Aug-11	n.a.
			41,794

Fonte: Arquivo "Contratos Ativos SBBR-SBGR e SBKP - 20072011".

A Tabela 19 mostra as principais premissas utilizadas para os custos de projeto não relacionados a pessoal. Assim como os custos de pessoal, cada um dos itens de

despesa não relacionadas a pessoal foi relacionada a um direcionador básico da atividade, juntamente com uma elasticidade associada.

Como no caso de a contratação de pessoal, há também um impacto sobre os custos não relacionadas a pessoal, resultante do desenvolvimento de novas instalações, como indicado acima.

9.4 OpEx Total

Conforme mostrado na Tabela 20, para o total de despesas operacionais (soma de OpEx de pessoal e não relacionada a pessoal), é previsto a mais do que triplicar de 2011 (R\$ 164 milhões) a 2041, na cotação monetária de 2011 - uma CAGR de 4,4%.

O aumento previsto no número de funcionários é dos atuais 892 para 2.200 em 2041. As despesas de pessoal estão previstas a quadruplicar de 2011 a 2041.

Com base em uma UCT a Opex deverá aumentar ligeiramente, de R\$ 15,53 em 2011 para R\$ 5,91 em 2041. A tendência representa ganhos esperados em eficiência operacional durante o período da Concessão, assim como economias de escala resultantes da maior atividade de tráfego no aeroporto, mas esse efeito é mitigado após 2020, como o crescimento do tráfego será restrito a limitações das instalações.

Tabela 20 – Projeções das Despesas Operacionais (OPEX)

Tabela 20 PROJEÇÕES DAS DESPESAS OPERACIONAIS (OPEX) Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas (Constante 2011 R\$ milhões)										
Categorias de OpEx	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2025	2030	2041
Mão-de-obra	83.9	70.2	68.5	78.1	83.9	90.1	146.9	197.8	266.2	344.3
Materiais	5.7	5.8	6.1	7.2	7.6	7.9	11.9	14.5	17.9	19.7
Serviços contratados (terceirizados)	58.9	60.4	64.3	74.6	77.3	80.1	113.9	133.0	162.6	175.9
Despesas gerais (terceirizados)	4.7	4.7	4.9	5.6	5.9	6.1	8.7	10.0	12.0	12.9
Serviços de utilidade pública	10.5	10.3	10.8	12.7	13.1	13.6	20.7	23.9	35.4	38.9
Impostos e encargos diversos	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.5	0.5
Despesas relacionadas à navegação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total OpEx	163.9	151.7	154.9	178.5	188.0	198.1	302.5	379.6	494.6	592.3
<i>Variação percentual em relação ano anterior</i>		-7.4%	2.1%	15.2%	5.4%	5.4%	5.3%	3.7%	2.4%	0.9%
(a) Despesas associadas com serviços de navegação aérea, que não farão parte da Concessão.										



Capítulo 10

EBITDA

10. EBITDA

Lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (EBITDA - sigla em inglês para earnings before interest, taxes, depreciation and amortization) é uma medida comum do fluxo de caixa operacional da empresa, utilizada na indústria global de aeroportos. O EBITDA reflete essencialmente as receitas menos os custos operacionais do aeroporto.

O EBITDA deverá crescer de R\$ 89,5 milhões em 2010 para R\$ 1 bilhão em 2041, na cotação monetária de 2011, representando uma CAGR real de 8,9%. Para a margem EBITDA (EBITDA dividido pela receita) é previsto um aumento de 36,5% em 2010 para 65% em 2041. Esta projeção de EBITDA também é mostrada na Tabela 21.

As projeções de EBITDA refletem os pagamentos de PASEP / COFINS (equivalente a 9,25% das receitas), bem como o imposto municipal ISS (equivalente a 5% das receitas). Também foi considerado a desoneração de PASEP/COFINS (equivalente a 7,5 % das OpEx não relacionadas à pessoal).

Tabela 21 – Projeções EBITDA

Tabela 21 PROJEÇÕES EBITDA Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas (Constante 2011 R\$ milhões)										
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2025	2030	2041
Receitas (a)										
Aeroportuárias	74.8	90.2	104.2	120.0	138.1	159.0	253.7	459.6	665.8	685.2
Armazenagem e Capatazia	169.0	207.1	231.0	255.5	277.0	298.7	369.0	449.3	532.9	667.3
Não Tarifarias	32.0	39.3	45.4	53.0	61.3	94.1	171.5	303.2	493.6	578.4
	275.8	336.6	380.6	428.4	476.3	551.7	794.3	1,212.1	1,692.4	1,931.0
OpEx										
Pessoal	(83.9)	(70.2)	(68.5)	(78.1)	(83.9)	(90.1)	(146.9)	(197.8)	(266.2)	(344.3)
Não - Pessoal	(80.0)	(81.5)	(86.3)	(100.4)	(104.1)	(108.0)	(155.5)	(181.8)	(228.4)	(248.0)
	(163.9)	(151.7)	(154.9)	(178.5)	(188.0)	(198.1)	(302.5)	(379.6)	(494.6)	(592.3)
Taxa de concessão (b)	-	(19.5)	(22.1)	(24.9)	(27.6)	(32.0)	(45.9)	(70.0)	(97.6)	(111.3)
Desconto PIS/COFINS	-	6.0	6.4	7.4	7.7	8.0	11.5	13.5	16.9	18.4
EBITDA	111.9	171.3	210.0	232.5	268.4	329.7	457.4	776.0	1,117.2	1,245.7
Margem EBITDA (%)	40.6%	50.9%	55.2%	54.3%	56.3%	59.7%	57.6%	64.0%	66.0%	64.5%

(a) Alíquota bruta do PASEP & ISS, deduzida das receitas. As receitas de navegação aérea a partir de 2012 foram excluídas (as que não farão parte da Concessão).

(b) igual a 5% das receitas.



Capítulo 11

Premissas de Impostos

11. PREMISSAS DE IMPOSTOS

Os seguintes impostos foram considerados na análise econômico financeira

- PASEP/COFINS
 - Base de cálculo:
 - Receita Tarifária: 100%
 - Receita Tarifária de Armazenagem e Capatazia: 100%
 - Receita Não Tarifária: 100%
 - Alíquota: 14,25%
- ISS
 - Base de Cálculo: Receita Total Bruta
 - Receita Aeroportuária: 100%
 - Receita de Armazenagem e Capatazia: 100%
 - Receita Não Tarifária: 100% da base tributável
 - Alíquota: 5%
- IR
 - Base de Cálculo: EBT (Lucro antes de Imposto de Renda)
 - Alíquota:
 - 15% para EBT <= R\$ 240.000,00
 - 10% para EBT excedente de R\$ 240.000,00
- CSLL
 - Base de Cálculo: EBT (Lucro antes de Imposto de Renda)
 - Alíquota: 9%



Capítulo 12

Benefícios Fiscais

12. BENEFÍCIOS FISCAIS

Os seguintes benefícios e isenções fiscais foram considerados na análise

- REIDI
 - Isenção de alíquota de PASEP COFINS para o prestador de serviços e materiais que serão contratados para a execução dos investimentos
 -
 - O valor dos investimentos que poderão receber REIDI foi estimado em 90% do CAPEX total para cada um dos aeroportos
 -
- Base tributável de ISS para Receitas Não Tarifárias

Tabela 22 – Benefícios Fiscais

Conta – Infraero	item da lista de serviços	Observações
4.12.01.104-9	10.05	Corretagem
4.12.02.003-2	14.01	Manutenção
4.12.02.004-3	20.02	Serviços aeroportuários
4.12.02.005-4	20.02	Serviços aeroportuários
4.12.02.006-5	20.02	Serviços aeroportuários
4.12.02.007-6	20.02	Serviços aeroportuários
4.12.04	14.01	Somente a manutenção
4.12.05.003-4	7.09	Lixo
4.12.05.004-5	11.01 ou 20.02	Estacionamento

- Fonte: Infraero

Como resultado da análise, concluímos que os seguintes percentuais da receita não tarifária formam a base tributária de ISSQN para o ano de 2010

 - Guarulhos: 17%
 - Viracopos: 33%
 - Brasília: 14%
-
- Crédito de PASEP COFINS
 - Aplicação: Redução do valor de PASEP COFINS
 - Valor da redução: 9,25% das despesas operacionais geradoras de crédito

- A Tabela abaixo mostra os valores de despesas totais e da base de crédito utilizadas para estimar o impacto da redução do valor de PASEP e COFINS nos 3 aeroportos

Tabela 23 – Despesas Totais e Base de Crédito

GRUPO DE CONTAS	DESPESAS/ DISPÊNDIOS	BASE DE CALCULO DOS CRÉDITOS	Crédito Pasep	Crédito Cofins
31104 - Material de Consumo	72.121	24.079	397	1.830
31105 - Serviços Contrados	749.627	709.182	11.702	53.898
31106 - Serviços Públicos	242.092	155.563	2.567	11.823
31107 - Despesas Gerais	132.662	55.590	917	4.225
31301 – OBU	201.614	169.345	2.794	12.870
31114 – Depreciações	68.527	21.004	347	1.596
21807 – Ataero	204.535	204.537	3.375	0
Total	1.671.179	1.339.300	22.098	86.242
% Total	100,0%	80,1%	1,3%	5,2%
% Base		100,0%	1,7%	6,4%

Fonte: Infraero – Valores de 2010 em R\$ mil

- Crédito de IR:

- Aplicação – prejuízo fiscal de exercícios anteriores

Benefício – redução da base de cálculo em até 30% da base de cálculo do próximo período com base de cálculo de IR e CSLL maior do que zero



Capítulo 13

Depreciação

13. DEPRECIAÇÃO

A depreciação, que não é uma despesa de caixa, representa o desgaste de ativos fixos durante a extensão de sua vida útil. Embora existam muitas maneiras de calcular a depreciação, a mais comum é a depreciação linear, pela qual qualquer determinado ativo é depreciado durante a sua vida útil em um determinado nível (depreciação anual igual em valores reais). Esse é o método básico usado no modelo financeiro. Às vezes, diferentes métodos de depreciação podem ser usados para fins de demonstrações contábeis e para efeitos fiscais, ainda que não tenham sido considerados no modelo.

Da mesma forma que em outras ocorrências de concessões no Brasil todos os ativos desenvolvidos pela Concessionária serão considerados totalmente depreciados até o final do período de concessão. Assim, para os fins desse modelo, o prazo de depreciação atribuído a qualquer ativo é menor que sua vida útil real, ou o tempo restante no Contrato de Concessão. A Tabela 24 mostra a vida útil adotada por esta análise. O efeito indireto desse prazo de depreciação é a redução da base de pagamento de imposto de renda em alguns anos da concessão, pois o valor de IR incide sobre o lucro operacional descontado de depreciação.

Tabela 24 – Taxas de Depreciação

Tabela 24 TAXAS DE DEPRECIAÇÃO		
<u>Categoria dos ativos</u>	<u>Vida útil Média (Anos)</u>	<u>Depreciação taxa (% ao ano)</u>
Terreno	infinito	0.0%
Projetos de expansão do CapEx		
Edifícios	25	4.0%
Pavimentação das pistas	30	3.3%
Equipamento	10	10.0%
Projetos de manutenção do CapEx	15	6.7%
<p>Nota: Todos os ativos são considerados como totalmente depreciados no final do período da Concessão</p>		

A previsão de depreciação é resumida na Figura 25 abaixo, e é apresentada em termos reais (deduzida a inflação).

Tabela 25 – Projeções de Depreciação

Tabela 25 PROJEÇÕES DE DEPRECIAÇÃO Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas (Constante 2011 R\$ milhões)										
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2025	2030	2041
Categoria de ativos										
Novo (CapEx expansão)	-	-	-	53.7	80.3	80.3	220.7	172.3	490.3	14.3
CapEx de Manutenção	-	0.5	1.1	1.9	2.8	3.8	9.3	21.4	38.6	173.5
	-	0.5	1.1	55.5	83.1	84.1	230.0	193.7	528.9	187.7

De acordo com as operações da Infraero existentes, apenas móveis ativos fixos estão incluídos no seu balanço. A maioria dos ativos do Aeroporto (incluindo os terminais e outros edifícios, pista e pavimentação) são ativos da União. Tomou-se como premissa que nenhuma classe de ativos seria transferida para o balanço fiscal da empresa operadora do Aeroporto.



Capítulo 14

Demonstrações de Resultado do Exercício e Fluxo de Caixa

14. DEMONSTRAÇÕES DE RESULTADO DO EXERCÍCIO E FLUXO DE CAIXA

Como em qualquer negócio, dois dos principais relatórios financeiros são as demonstrações de lucros e perdas (L&P) e de fluxo de caixa. Essas demonstrações incorporam os efeitos dos usos de dinheiro “abaixo da linha” (ou “após o Lucro antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização; EBITDA na sigla em inglês”), por exemplo, para o pagamento de juros e reembolso do capital, o pagamento de impostos de renda pessoa jurídica, bem como outros usos.

Dessa forma, o resultado líquido do exercício, que é demonstrado na declaração de L&P mostra o caixa disponível após o pagamento das atividades relacionadas à operação, excluindo pagamento de investimentos e amortização de dívidas contraídas em períodos anteriores, dessa forma, é uma medida que mostra a rentabilidade corrente do empreendimento.

Já o Fluxo de Caixa mostra o valor disponível para o investidor após o efeito de pagamento de investimentos e dívidas contraídas em períodos anteriores e no período em análise. Sendo assim, a análise dos seus valores é mais aconselhável em casos de avaliação de rentabilidade de projetos que requerem investimentos que serão utilizados para gerar retornos em outros períodos. A metodologia mais comum para mensurar o valor de um projeto com base em seu fluxo de caixa é o cálculo do VPL, que será detalhado nas seções a seguir.

A Tabela 26 sintetiza a previsão da declaração L&P e fluxo de caixa, e são expressos em cotação monetária de 2011.

As projeções de L&P refletem os pagamentos do IR e do CSSL que incidem sobre os lucros antes dos impostos (EBT).

Tabela 26 – Projeções dos Demonstrativos de Lucros & Perdas e do Fluxo de Caixa

Tabela 26									
LUCROS & PERDAS E PROJEÇÕES DOS DEMONSTRATIVOS DE FLUXOS DE CAIXA									
Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas									
(Constante 2011 R\$ milhões)									
	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2025	2030	2041
Demonstrativo P & L									
EBITDA	171.3	210.0	232.5	268.4	329.7	457.4	776.0	1,117.2	1,245.7
Menos: Depreciação	(0.5)	(1.1)	(55.5)	(83.1)	(84.1)	(230.0)	(193.7)	(528.9)	(187.7)
É igual a: EBIT	170.9	209.0	177.0	185.3	245.5	227.4	582.3	588.3	1,058.0
Menos: Pagamentos de juros	(9.3)	(28.0)	(43.2)	(53.9)	(69.4)	(86.0)	(128.7)	(111.7)	(4.5)
É igual a: EBT	161.5	180.9	133.8	131.4	176.2	141.4	453.6	476.6	1,053.5
Menos: Imposto de renda	(54.9)	(61.5)	(45.5)	(44.6)	(59.9)	(48.0)	(154.2)	(162.0)	(358.2)
É igual a: O lucro líquido depois de	106.6	119.4	88.3	86.7	116.3	93.3	299.4	314.6	695.3
Fluxos de Caixa									
EBITDA	171.3	210.0	232.5	268.4	329.7	457.4	776.0	1,117.2	1,245.7
Menos: Pagamentos de juros	(9.3)	(28.0)	(43.2)	(53.9)	(69.4)	(86.0)	(128.7)	(111.7)	(4.5)
Menos: Pagamento de capital	-	-	-	(34.6)	(69.3)	(180.9)	(205.4)	(355.9)	(199.0)
Menos: Impostos	(54.9)	(61.5)	(45.5)	(44.6)	(59.9)	(48.0)	(154.2)	(162.0)	(358.2)
Menos: CapEx	(658.5)	(661.5)	(405.0)	(406.0)	(851.5)	(29.0)	(1,250.5)	(67.0)	(76.0)
Menos: VARIAÇÃO DE CAPITAL	(5.1)	(3.7)	(4.0)	(4.0)	(6.3)	(5.2)	(7.1)	(6.0)	(1.0)
Mais: Dívidas contraídas	(414.9)	(416.8)	(255.2)	(255.8)	(536.5)	-	(787.8)	-	-
Fluxo de caixa líquido	(971.4)	(961.5)	(520.3)	(530.5)	(1,263.2)	108.2	(1,757.8)	414.5	607.1



Capítulo 15

Análise de Retorno de Investimento

15. ANÁLISE DE RETORNO DE INVESTIMENTO

Com base na análise descrita acima, é possível calcular um Valor Presente Líquido (VPL) da Concessão, com base em fluxos de caixa livres para os investidores de capital, bem como um VPL do projeto (sem levar em conta o financiamento). Essa análise é exibida na planilha *retornos de investimento*, e os dados necessários são extraídos de várias partes do modelo.

As premissas fundamentais que precisam ser assumidas para se alcançar os cálculos de VPL são os valores presumidos para o Custo Médio Ponderado de Capital (WACC, em inglês). Para efeitos da presente análise, está sendo assumindo um WACC real, depois de impostos, de 6,46%.

Com base no exposto, o Valor Presente Líquido (VPL) do projeto é estimado em R\$ 521 milhões, assumindo um termo de concessão de 30 anos a partir de julho de 2012, conforme demonstrado na Tabela 27.

Tabela 27 – Cálculo do Valor Presente Líquido Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas

	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2025	2030	2041
CapEx de Expansão	(649.5)	(649.5)	(391.0)	(391.0)	(835.5)	-	(1,202.5)	-	-
CapEx de Manutenção	(9.0)	(12.0)	(14.0)	(15.0)	(16.0)	(29.0)	(48.0)	(67.0)	(76.0)
EBITDA	171.3	210.0	232.5	268.4	329.7	457.4	776.0	1,117.2	1,245.7
Menos: Alíquotas	(58.1)	(71.0)	(60.1)	(63.0)	(83.5)	(77.3)	(198.0)	(200.0)	(359.7)
Menos: Mudança no Capital de Giro	(5.1)	(3.7)	(4.0)	(4.0)	(6.3)	(5.2)	(7.1)	(6.0)	(1.0)
Capital de Giro	(14.5)	-	-	-	-	-	-	-	-
Fluxo de caixa líquido	(564.8)	(526.2)	(236.6)	(204.6)	(611.6)	345.9	(679.6)	844.1	809.1
30 anos de fluxo de caixa da Concessão (Início 01 julho de 2012)	(614.4)	(526.2)	(236.6)	(204.6)	(611.6)	345.9	(679.6)	844.1	809.1
PV de fluxo de caixa	(614.4)	(494.3)	(208.8)	(169.6)	(476.1)	209.6	(301.2)	273.6	131.7
Valor Presente Líquido	521.0								



Capítulo 16

Análise de Taxa Interna de Retorno e TIR Modificada

16. ANÁLISE DE TAXA INTERNA DE RETORNO E TAXA INTERNA DE RETORNO MODIFICADA

Considerações sobre as diferenças entre TIR e a TIRM

Definição: Definimos a taxa interna de retorno (TIR) como a taxa de desconto que iguala o VPL do projeto a zero. Dessa forma, é possível comparar a TIR com a taxa de atratividade mínima, ou TAM, que é fixada como critério de tomada de decisão para se investir em um projeto.

Na prática, a decisão por comparação de TIR à TAM ou, utilizando o termo mais comum, WACC, se assemelha com o método de cálculo de VPL resultante do fluxo de caixa e verificando se o VPL resultante é maior ou igual a zero.

Entretanto, existem algumas limitações no cálculo da TIR que podem levar a necessidade de estudar a atratividade de um investimento utilizando métodos alternativos.

A limitação mais conhecida é puramente algébrica, e se refere ao problema da existência de mais de um valor de TIR que resulte num VPL igual a zero para alguns tipos de fluxo. Nesses casos, também é possível encontrar um valor de TIR negativo que tenha o mesmo efeito, apesar desse valor não contribuir com a análise financeira.

A outra limitação se refere à simplificação do cálculo do valor presente de fluxos positivos e negativos. A diferença entre os dois casos fica mais aguda em caso de projetos que possuem re-investimentos, uma vez que o investimento que ocorrer num momento futuro será descontado a VP utilizando a mesma taxa de desconto dos fluxos positivos.

O questionamento a essa taxa única fica mais claro quando lembramos que as taxas de financiamento são normalmente capturadas em instituições financeiras a um determinado custo de dívida, enquanto que os retornos resultantes dos projetos são re-investidos e geram um valor normalmente superior às taxas de endividamento (juros).

Dessa forma, a racionalidade da metodologia de TIRM se encontra em possibilitar o cálculo de uma taxa de retorno considerando taxas de re-investimento e de financiamento distintas para fluxos de caixa positivos e negativos e viabilizar uma metodologia de solução única em caso de fluxos de caixa que mudem de sinal mais de uma vez, o que é bastante comum em projetos de re-investimentos.

Essa metodologia pode ser ilustrada pela seguinte fórmula:

$$\sum_{j=0}^n \frac{FCS_j}{(1+k_d)^j} = \frac{\sum_{j=0}^n FCE_j (1+k_c)^{n-j}}{(1+TIRM)^n}$$

Onde:

FCE = Fluxos de caixa positivos

FCS = Fluxos de caixa negativos

Kc = Taxa de desconto dos fluxos de caixa negativos

Kd = Taxa de capitalização dos fluxos de caixa positivos.

Resultados:

Utilizando os valores da planilha de simulação, calculamos o Fluxo de Caixa Livre do Projeto. A Tabela 28 abaixo mostra os valores calculados do Fluxo de Caixa Livre e Livre Descontado do Projeto assim como o seu valor acumulado ano a ano.

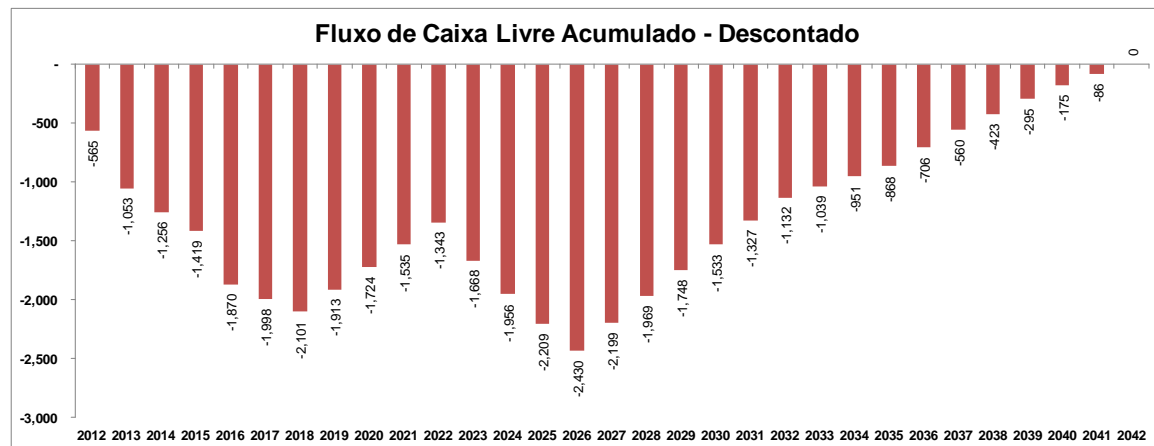
Igualando o VPL a zero, chegamos ao valor de TIR = 7,9%.

Tabela 28 – Fluxo de Caixa, TIR e TIRM

TAXA INTERNA DE RETORNO											
Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas											
(2011 R\$ milhões)											
		2012	2013	2014	2015	2016	2020	2025	2030	2035	2042
(início da concessão em 1 de Julho de 2012)											
Fluxo de caixa Livre		(564.8)	(526.2)	(236.6)	(204.6)	(611.6)	345.9	(679.6)	844.1	475.2	838.9
Total Reinvestido	13,532	-	-	-	-	-	345.9	-	844.1	475.2	838.9
Total Financiado	(5,279)	(564.8)	(526.2)	(236.6)	(204.6)	(611.6)	-	(679.6)	-	-	-
VP do FCAixa		(564.8)	(487.7)	(203.3)	(162.9)	(451.4)	188.4	(253.2)	215.1	82.9	86.0
VP Acumulado		(564.8)	(1,052.5)	(1,255.8)	(1,418.7)	(1,870.1)	(1,724.4)	(2,209.0)	(1,532.7)	(867.9)	(0.0)
TIR	7.9%	VPL	(0.0)	R\$ mil							
TIRM	10.7%	KC	6.46%								
		Kd	15.0%								

O gráfico com a curva de Fluxo de Caixa Livre Acumulado Descontado a uma taxa de 7,9% se encontra abaixo:

Figura 7 – Fluxo de Caixa Livre Acumulado - Descontado



Para o cálculo de TIRM M, consideramos uma taxa de financiamento igual à taxa WACC 6,46% e uma taxa de retorno de re-investimento de 15%, ambos em termos reais. O valor de 15% de retorno sobre o caixa positivo é uma taxa geralmente aceita no mercado para avaliação de projetos de longo prazo de grandes empresas de alto desempenho.

Para o aeroporto de Campinas, chegamos a uma TIRM de 10,7%. Nesse caso, o valor da TIRM é superior a TIR pois estamos esperando um retorno dos reinvestimento superior ao valor da TIR (15% > 10,7%)

Esse efeito supera o fato da taxa de financiamento ser menor do que a TIR pois o valor do fluxo positivo de Viracopos é bastante maior do que o fluxo negativo (Total Reinvestido = R\$ 13,5 bi / Total Financiado = R\$ 5,3 bi)



Capítulo 17

Análise de Prazo de Retorno e Prazo de Retorno Descontado

17. ANÁLISE DE PRAZO DE RETORNO E PRAZO DE RETORNO DESCONTADO

Definição: Definimos o prazo de retorno como o intervalo de tempo necessário para que o fluxo de caixa acumulado ao longo dos anos deixe de ser negativo.

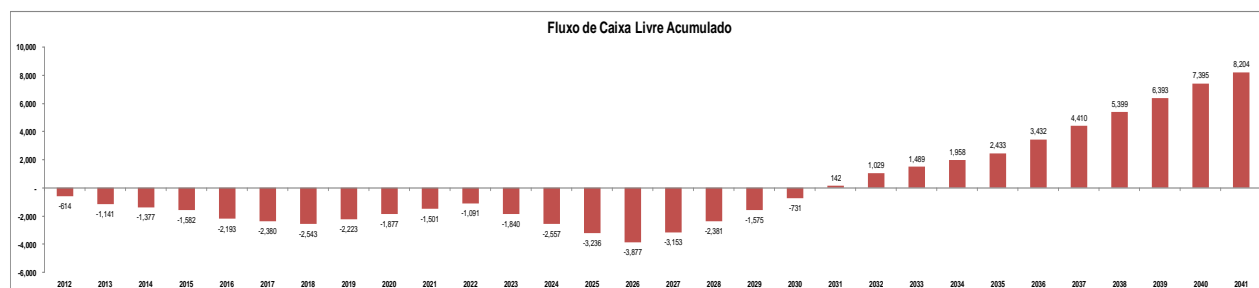
A Tabela 29 abaixo mostra os valores calculados do Fluxo de Caixa Livre do Projeto assim como o seu valor acumulado ano a ano.

Tabela 29 – Prazo de Retorno

Tabela 29 PRAZO DE RETORNO Campinas International Airport/Viracopos (Constant 2011 R\$ in millions)										
	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2025	2030	2035	2041
(início da concessão em 1 de Julho de 2012)										
Fluxo de caixa Livre	(614)	(526)	(237)	(205)	(612)	346	(680)	844	475	809
Faixa Acumulada	(614)	(1,141)	(1,377)	(1,582)	(2,193)	(1,877)	(3,236)	(731)	2,433	8,204
Conta Negativos	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	-	-
Prazo de Retorno	18.7 anos									

O gráfico com a curva de Fluxo de Caixa Livre Acumulado se encontra abaixo:

Figura 8 – Fluxo de Caixa Acumulado



Observando o gráfico acima, percebemos que o fluxo de caixa acumulado deixa de ser negativo em 2035, sendo o prazo de retorno igual a 18,7 anos.

Para o cálculo do Prazo de Retorno Descontado adotamos a mesma abordagem, porém os valores de fluxo de caixa de cada ano serão descontados a valor presente. Para manter a consistência com o projeto, iremos utilizar a mesma taxa WACC, 6,46%.

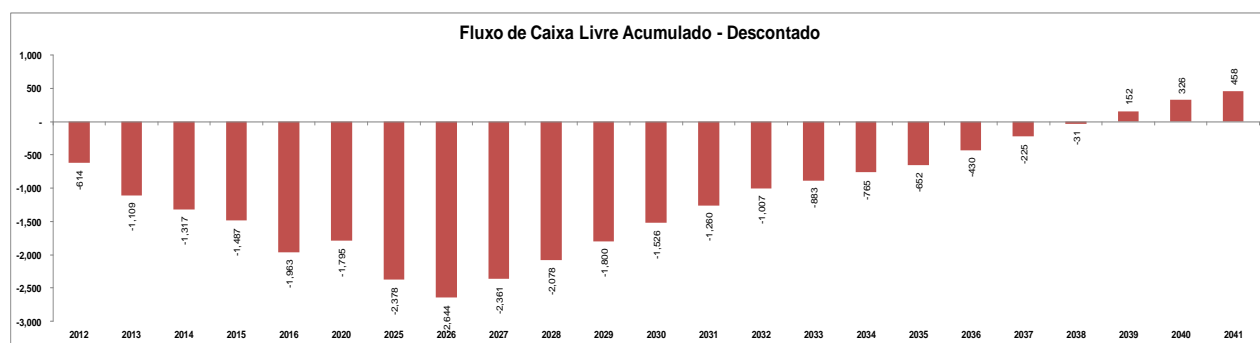
A Tabela 30 abaixo mostra os valores de cálculo do prazo de retorno descontado.

Tabela 30 – Prazo de Retorno Descontado

Tabela 30										
PRAZO DE RETORNO DESCONTADO										
Viracopos - Aeroporto Internacional de Campinas										
(2011 R\$ milhões)										
	2012	2013	2014	2015	2016	2020	2025	2030	2035	2041
(início da concessão em 1 de Julho de 2012)										
Fluxo de caixa Livre	(614)	(526)	(237)	(205)	(612)	346	(680)	844	475	809
VP do FCaixa	(614)	(494)	(209)	(170)	(476)	210	(301)	274	113	132
VP Acumulado	(614)	(1,109)	(1,317)	(1,487)	(1,963)	(1,795)	(2,378)	(1,526)	(652)	458
Conta Negativos	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	-
Prazo de Retorno	26.7 anos									

O gráfico com a curva de Fluxo de Caixa Livre Acumulado se encontra abaixo:

Figura 9 – Fluxo de Caixa Livre Acumulado - Descontado



Observando o gráfico acima, percebemos que o fluxo de caixa acumulado deixa de ser negativo em 2039, sendo o prazo de retorno igual a 26,7 anos.



Capítulo 18

Benefício Econômico do Aeroporto

18. BENEFÍCIO ECONÔMICO DO AEROPORTO

O transporte aéreo em geral, e os aeroportos, especificamente, oferecem benefícios econômicos vitais em nível global, nacional e local. De acordo com a publicação *“The Economic and Social Benefits of Air Transport”*, a aviação transporta dois bilhões de passageiros anualmente, bem como 40% do valor dos bens intra-regionais. O transporte aéreo é vital para os negócios globais e para o turismo, e é responsável por fornecer, direta ou indiretamente 29 milhões de empregos em nível mundial, assim como quase US\$ 3 trilhões em impacto econômico - o equivalente a 8% do Produto Interno Bruto global.

A contribuição econômica do transporte aéreo inclui quatro tipos de impactos econômicos - diretos, os impactos indiretos, induzidos e catalíticos, como segue:

Impactos diretos. Incluem atividades no setor do transporte aéreo, incluindo empresas aéreas e operações tarifárias, manutenção de aeronaves, controle de tráfego aéreo e atividades de serviços diretos aos passageiros aéreos, como check-in, manuseio de bagagem e lojas de varejo de aeroporto. Impactos diretos também incluem atividades de fabricação de produtos da indústria aeroespacial e negócios relacionados.

Impactos indiretos. Incluem atividades que sustentam a indústria do transporte aéreo. Exemplos de impactos indiretos incluem postos de trabalho ligados às obras de construção nos aeroportos; fabricação de produtos vendidos em aeroportos e outros serviços de negócios das atividades que apoiam o setor do transporte aéreo (por exemplo, centros de atendimento ou call centers, serviços profissionais, etc.).

Impactos induzidos. Relacionam-se com os benefícios resultantes do aumento dos gastos por aqueles que são direta ou indiretamente empregados no setor do transporte aéreo e que proveem os postos de trabalho na comunidade local.

Impactos catalíticos. Relacionam-se com os efeitos de *multiplicadores do transporte aéreo* nas outras indústrias, e são maiores do que o total combinado, de impactos diretos, indiretos e induzidos. Exemplos de impactos catalíticos da aviação são os benefícios para o comércio mundial e turismo, melhorias de produtividade em toda a economia global, melhorias de eficiência para a cadeia de suprimentos, bem como a promoção da inovação na economia global.

O benefício econômico do Aeroporto para sua região e para o Brasil em geral, deve expandir ao longo do tempo visto que a demanda de passageiros e de carga que passam pelo Aeroporto, com a necessidade implícita de empregos adicionais para as empresas aéreas e outros arrendatários (e os benefícios econômicos induzidos associados mencionados acima), bem como maiores benefícios em termos de comércio e turismo associados com ligações ampliadas para outros pontos regionais e globais.

Também é esperado que o benefício econômico seja gerado em relação aos gastos com construções no Aeroporto a medida em que as novas instalações são implementadas ao longo do tempo.