



MODELAGEM DA CONCESSÃO DOS AEROPORTOS DO BLOCO SUL

6ª Rodada de Concessão dos Aeroportos da ANAC que incluem os quatro aeroportos da Infraero no Paraná: Afonso Pena; Bacacheri; Londrina e Foz do Iguaçu.

O Instituto de Engenharia do Paraná – IEP, a mais antiga das entidades da engenharia paranaense e a terceira do país, com 94 anos, possui uma admirável folha de serviços prestados ao desenvolvimento e a causa paranaense e consolida, a cada ano que passa, sua presença na sociedade. Sua criação em 06 de fevereiro de 1926 é fruto do esforço de um grupo de engenheiros com visão de futuro e que perceberam que a defesa dos interesses da classe e de nossa sociedade precisavam de uma entidade forte.

O IEP busca sempre a integração e a defesa dos interesses da sociedade paranaense.

Desta forma, o IEP apresenta sua contribuição, que foi debatida entre entidades de classe e as Câmaras Técnicas do IEP oferecendo seus estudos para a sociedade paranaense, para temas que se referem ao Bloco Sul, aeroportos do Paraná, dando prioridade ao aeroporto de Curitiba

A União ao juntar o Afonso Pena com aeroportos deficitários de SC e RS pretende criar um mecanismo de subsídio cruzado – e forçar, assim, o povo paranaense a pagar pelo desenvolvimento logístico dos estados vizinhos.

Em Março de 2019 foi publicado o Edital de Chamamento Público nº 2/2019 pelo Ministério da Infraestrutura, na modalidade de PMI – Procedimento de Manifestação de Interesse – com o objetivo de realizar os projetos de investigação e estudo de viabilidade que subsidiarão a modelagem de concessão para a expansão, exploração e manutenção dos aeroportos abaixo listados:

BLOCO SUL

SBCT – Aeroporto Afonso Pena – São José dos Pinhais

SBFI – Aeroporto de Cataratas – Foz do Iguaçu

SBNF – Aeroporto de Navegantes – Navegantes

SBLO – Aeroporto de Londrina – Londrina

SBJV – Aeroporto de Joinville – Joinville

SBJBI – Aeroporto do Bacacheri – Curitiba

SBPK – Aeroporto de Pelotas – Pelotas



SBUG – Aeroporto de Uruguaiana – Uruguaiana
SBBG – Aeroporto de Bagé – Bagé

- Os aeroportos de Bagé, Uruguaiana e Pelotas são pequenos aeroportos regionais, deficitários e administrados pela Infraero, com dificuldades para manter voos regulares;
- Os aeroportos de Joinville e Navegantes operam com voos regulares, são administrados pela Infraero, com operação no limite do ponto de equilíbrio (break even point);
- Os aeroportos Afonso Pena, Londrina e Foz do Iguaçu operam voos regulares, são administrados pela Infraero e possuem fluxo de passageiros acima de 2 milhões de passageiros por ano, portanto, com condições de gerar caixa para suportar novos investimentos e manter resultado operacional positivo.
- A cidade de Curitiba e sua região metropolitana, possuem potencial de passageiros e de carga, sendo a única no país neste porte a não possuir aeroporto internacional, causando um prejuízo a economia do estado.
- “**Aeroportos servem a região**”, de acordo com o Professor John Kasarda, especialista no setor. Os recursos dos aeroportos Afonso Pena, Foz do Iguaçu e Londrina devem alavancar a aviação regional do Paraná e melhorar a economia e a operação aérea paranaense.

Os dados e contribuições referenciados neste texto estão contidos nos documentos públicos e foram tornados disponíveis no site da ANAC, no endereço eletrônico <<ftp://ftp.aeroportos.transportes.gov.br>> e no Anuário Estatístico Operacional da Infraero disponível no site da Infraero.

A Taxa Interna de Retorno - TIR, anual real, do projeto da concessão, antes dos pagamentos das outorgas dos aeroportos do Bloco Sul são: **Curitiba 37,5%**; **Foz do Iguaçu 8,9%**; Joinville 1,2% e Navegantes 9%. Os demais aeroportos do Bloco Sul tem uma TIR negativa ou inferior ao WACC de 7,3% para o Bloco Sul, portanto são deficitários ou seriam inviáveis economicamente se tratados individualmente.

A proposta da 6ª Rodada de Concessão de aeroportos apresenta outorga variável conforme a tabela:

Ano/Bloco	Sul	Central	Norte
5º	3,20%	0,62%	0,68%
6º	6,40%	1,24%	1,36%
7º	9,60%	1,87%	2,04%
8º	12,80%	2,49%	2,72%
9º Até fim da concessão	16,00%	3,11%	3,40%



A outorga variável do Bloco Sul quando comparada a dos blocos Central e Norte apresenta um percentual muito maior, próximo a cinco vezes. Esta discrepância resultará em tarifas dos serviços dos aeroportos do Bloco Sul também maiores, tendo como consequência impacto negativo no desenvolvimento na região de influência dos aeroportos.

Comparados os aeroportos do Bloco Sul com os aeroportos de Florianópolis e Porto Alegre, que foram concedidos na 4ª rodada individualmente, resultará concorrência injusta na prestação de serviço, entre aeroportos localizados na mesma região de influência, podendo inclusive aumentar o déficit e agravar ainda mais a operacionalidade dos aeroportos com menor movimentação de passageiros e cargas.

Para minorar os impactos, retro mencionados, os percentuais da outorga variável devem ser equalizados entre os blocos Sul, Central e Norte, num único percentual escalonado da outorga variável, sendo livre arbítrio do futuro concessionário, através da contribuição inicial, via valor do ágio que oferecerá quando do leilão da concessão, o diferencial das propostas entre os blocos Sul, Central e Norte.

No exercício de 2018 os aeroportos da 6ª Rodada de Concessão, localizados no Paraná, apresentaram **Lucro Líquido Antes das Transferências para a União de R\$ 107,2 milhões**. A mesma informação para os demais aeroportos da 6ª Rodada de Concessão localizados em SC e RS é de R\$ 12,2 milhões e R\$ **(-8,2)** milhões respectivamente.

O Fluxo de Caixa Livre para a Firma, descontado, Acumulado (antes do pagamento da outorga) para os aeroportos do PR, SC e RS representam o valor total da concessão de **R\$ 1.196,8 milhões**, R\$ -61,0 milhões e R\$ **(-261,0)** milhões respectivamente.

Analisando somente essas duas informações dos parágrafos acima, outras no mesmo diapasão poderiam ser acrescidas, é notório que os aeroportos localizados no Estado do Paraná subsidiarão os aeroportos concedidos de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, inexistindo previsão explícita no edital de melhorias que agreguem qualidade diferenciada aos usuários dos serviços e contribua com o desenvolvimento do Estado do Paraná, decorrente da sua maior contribuição à concessão.

Por outro lado, a proposta no edital atual não estabelece um fim ou prazo para encerramento desta situação, isto é, o subsídio permanecerá indefinidamente ou caso ocorra uma situação imprevisível nos dias atuais que transforme os aeroportos deficitários em superavitários, o que é improvável.



Para solucionar esta situação do edital existem duas alternativas:

- a. Inserir os aeroportos de Santa Catarina na atual concessão do aeroporto de Florianópolis e os aeroportos do Rio Grande do Sul na atual concessão do aeroporto de Porto Alegre, conseqüentemente retirando-os da 6ª Rodada de Concessão;
- b. Estabelecer em edital que o término do prazo das concessões do Bloco Sul dos aeroportos de Santa Catarina seria coincidente com o término da atual concessão do aeroporto de Florianópolis e a concessão dos aeroportos do Rio Grande do Sul teriam um prazo de concessão coincidente com o término da concessão do aeroporto de Porto Alegre.

A melhor opção para o Estado do Paraná seria a alternativa 'a', cuja implementação solucionaria com brevidade a questão do subsídio cruzado interestadual, e habilitaria o Estado a subsidiar a Concessão de outros aeroportos não administrados pela Infraero.

Curitiba tem no aeroporto Afonso Pena seu expoente maior, com movimentação anual de 6,56 milhões de passageiros, que corresponde a 53% do Bloco Sul e um volume de carga próximo a 40 mil toneladas anuais, que corresponde a 82,5% do Bloco Sul.

Os valores acima não são maiores porque o aeroporto de Curitiba tem uma **grande restrição** no comprimento de 2.218m de sua pista principal. Este comprimento não permite a decolagem de aeronaves com pleno carregamento de combustível e carga, com destino à Europa e América do Norte. O comprimento mínimo de pista, decorrente da altitude do aeroporto para atender este desiderato seria de 2.800m.

Superada plenamente esta grande limitação física na infraestrutura do aeroporto de Curitiba, cuja região de influência abrange 650 municípios, haveria reflexo no crescimento anual da movimentação de passageiros e cargas, além de incrementar a demanda por novos e melhores serviços.

Resumindo, o edital da 6ª Rodada de Concessão dos aeroportos deve ser revisado, observados os fundamentos acima apresentados, para:

- a. Incluir no edital a obrigação na fase 1B da concessão, no aeroporto de Curitiba, infraestrutura para realizar voos sem escala de Curitiba para a América do Norte e Europa, preferencialmente numa nova terceira pista;
- b. Incluir no edital, que as obras para a solução do item "a", sejam na 1ª. Fase da concessão, eliminando quaisquer prejuízos a economia paranaense;



- c. Eliminar o subsídio interestadual dos serviços aeroportuários;
- d. Igualar o percentual da outorga variável do Bloco Sul, no mesmo patamar escalonado proposto para os aeroportos dos Blocos Central e Norte, fixando o diferencial competitivo das propostas na outorga inicial e no valor do ágio do leilão
- e. Uso dos recursos do Fundo Nacional da Aviação Civil – FNAC, em apoio aos pequenos aeroportos da aviação regional.

