

Aeroportos e portos: as novas concessões de infraestrutura no Brasil

O comprometimento com a expansão e modernização da infraestrutura de transporte de um país deve ser uma política de Estado, uma vez que possuir uma rede ampla e de boa qualidade é condição necessária para o bom funcionamento de qualquer economia. Contudo, quando possível, os investimentos devem se antecipar a demanda para poder dar suporte a um crescimento econômico sustentável. Por isso, as concessões de infraestrutura de transporte - que transferem à iniciativa privada a administração de aeroportos, portos, rodovias e ferrovias - fazem parte de um conjunto de medidas que estão sendo implementadas pelo governo federal para que a economia brasileira se recupere e volte a crescer.

O Programa de Parceria de Investimentos (PPI) foi criado justamente

para ampliar e fortalecer a relação entre o Estado e a iniciativa privada. No âmbito do PPI, o governo federal lançou, em setembro de 2016, o Projeto Crescer, com objetivo de reformular o modelo de concessões, fortalecer a segurança jurídica e a estabilidade regulatória. A

nova modelagem de concessões trouxe regras mais estáveis e retornos previstos mais adequados aos investidores. Foram anunciados projetos destinados à concessão da iniciativa privada de forma a melhorar a prestação de serviços para os cidadãos, alavancar os investimentos

e impulsionar a geração de empregos.

A nova rodada de concessões está atraindo o interesse de vários investidores nacionais e internacionais. Desta forma, os leilões realizados até o momento foram exitosos, conforme mostra a Tabela 1.

Tabela 1 – Resultado dos leilões de aeroportos e portos do PPI, Brasil - 2017

| | Região | Prazo de Concessão (1) | Vencedor | Valor Mínimo de Outorga (R\$ milhões) | Investimentos Previstos (R\$ milhões) | Proposta Vencedora (R\$ milhões) | Ágio |
|---------------|----------|------------------------|--------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|------------|
| Aeroportos | | | | | | | |
| Fortaleza | Nordeste | 30 anos | Fraport | 1.440,00 | 1.401,00 | 1.505,00 | 5% |
| Salvador | Nordeste | 30 anos | Vinci | 1.240,00 | 2.350,00 | 1.591,00 | 28% |
| Florianópolis | Sul | 30 anos | Zurich | 211,00 | 960,70 | 241,00 | 14% |
| Porto Alegre | Sul | 25 anos | Fraport | 123,00 | 1.902,00 | 383,00 | 211% |
| Total | - | - | - | 3.014,00 | 6.613,70 | 3.720,00 | 23% |
| Portos | | | | | | | |
| STM* 04 | Norte | 25 anos | Consórcio Porto Santarém | - | 18,90 | 18,20 | - |
| STM* 05 | Norte | 25 anos | | 15,08 | 11,00 | 50,00 | 231% |
| Total | - | - | - | 15,08 | 29,90 | 68,20 | - |

*Códigos de identificação utilizados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

Elaboração CNT com dados do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

(1) Os contratos dos aeroportos poderão ser prorrogados por mais 5 anos e dos terminais portuários por mais 25 anos.

Aeroportos

No último leilão de aeroportos, em 16 de março, três grupos estrangeiros com vasta experiência em gestão aeroportuária - Vinci Airports (França), Fraport AG Frankfurt Airport Services (Alemanha) e Zurich International Airport (Suíça) - apresentaram propostas. A alemã Fraport venceu para os aeroportos de Fortaleza (CE) e Porto Alegre (RS). A francesa Vinci ficou com Salvador (BA) e a suíça Zurich administrará o aeroporto de Florianópolis (SC). Essas concessões garantirão ao governo federal arrecadação de R\$ 3,7 bilhões ao longo do período dos contratos, valor 23,0% acima do esperado, de R\$ 3,00 bilhões. Desse total, R\$ 1,5 bilhão será recolhido já na assinatura dos contratos¹. Os investimentos previstos nesses quatro aeroportos somam R\$ 6,60 bilhões durante o prazo de concessão, que será de 25 anos para o aeroporto de Porto Alegre e 30 anos para os demais, com possibilidade de prorrogação por mais 5 anos em todos os casos. Em razão do sucesso desses leilões, o governo federal estuda uma nova rodada de concessões de aeroportos.

Portos

O leilão das áreas STM 04 e STM 05² do Porto Organizado de Santarém (PA), em 23 de março, despertou interesse de três grupos empresariais. Ao final, o Consórcio Porto Santarém, formado pela Petróleo Sabbá e Petrobras Distribuidora, levou, por R\$ 68,20 milhões, os dois terminais portuários para combustíveis que movimentam juntos mais de 200 mil toneladas de carga por ano. Além da outorga, o grupo pagará um aluguel de R\$ 2.471,67 por mês³ pelo STM 04 e uma taxa de R\$ 1,35 por tonelada movimentada.

O STM 05 terá custo fixo mensal de R\$ 25,00 mil⁴ e um valor de R\$ 5,40 por tonelada movimentada. Essas instalações, que possuem uma área conjunta de cerca de 64 mil m², já recebem combustíveis (gasolina, diesel e etanol) de barcaças vindas da Refinaria Isaac Sabbá em Manaus, armazenam em tanques e fazem a distribuição para caminhões que abastecem a região Norte do país. O prazo das concessões é de 25 anos, prorrogáveis por igual período. Os investimentos que serão realizados pelo consórcio vencedor somam R\$ 29,90 milhões e compreendem ampliação dos

tanques de armazenamento e obras para atendimento a requisitos de segurança e melhora na prestação de serviços.

A expectativa do mercado é grande para o leilão do Terminal de Trigo do Rio de Janeiro, que ocorrerá em 20 de abril. A área a ser licitada compreende cerca de 13 mil m² e estima-se que o terminal movimentará uma média de 900,00 mil toneladas de carga por ano. Os investimentos previstos alcançam R\$ 93,10 milhões, principalmente com construção civil: serão R\$ 33,20 milhões investidos na demolição dos armazéns existentes e na construção de um novo, além de R\$ 36,90 milhões na aquisição máquinas e equipamentos para movimentação do trigo dos navios para o armazém e dentro do próprio armazém.

As vantagens das concessões

A promoção dessas e de outras concessões tem potencial de gerar significativos benefícios para a economia brasileira. A iniciativa privada possui grande expertise na gestão de ativos de infraestrutura de transporte, as concessões não oneram o orçamento público e o aumento da participação do setor privado nos projetos contribui para

o desenvolvimento de mercados privados de crédito de longo prazo no país. Além disso, os serviços ofertados pelas concessionárias são de fato melhores que os disponibilizados pelo Estado.

A Pesquisa CNT de Rodovias 2016 ilustra claramente isso, mostrando que, historicamente, as melhores rodovias do país são administradas pela iniciativa privada (78,7% das rodovias concedidas são classificadas como Ótimo ou Bom no Estado Geral, enquanto apenas 32,0% das rodovias geridas pelo poder público possuem essa classificação).

Ou seja, as concessões exercem um papel essencial na modernização da infraestrutura de transportes no Brasil. Contudo, importante destacar que os investimentos públicos também são fundamentais e complementares aos investimentos privados, de modo que é necessário assegurar recursos para este fim. Boa parte dos aportes previstos no orçamento não são feitos na integralidade, e isto é uma ineficiência que precisa ser enfrentada.

Algumas condições fundamentais para atração de investidores privados ao país estão se mostrando presentes, mas ainda há algumas medidas que precisam ser

tomadas. A estabilidade macroeconômica está sendo reestabelecida: inflação sob controle, queda sustentável da taxa básica de juros e reformas fiscais estruturantes em curso. Além disso, o ambiente de segurança jurídica e estabilidade política foi retomado, houve aumento da transparência institucional e, mais importante, há uma carteira de projetos de investimento atrativos e rentáveis, ainda que reduzida.

Principais entraves para o investimento privado em infraestrutura de transporte no Brasil

Os três principais entraves para o desenvolvimento da infraestrutura no Brasil são: falta de planejamento, falta de investimento e excesso de burocracia. É preciso haver planejamento adequado das obras de infraestrutura de transporte, desde o projeto inicial até a conclusão, além de mecanismos de avaliação e acompanhamento das obras em todas as suas fases, tanto na execução orçamentária quanto física.

Os investimentos em infraestrutura no Brasil são historicamente baixos e nos últimos anos vêm diminuindo ainda mais,

ficando muito aquém da necessidade nacional. Em 2016, estima-se que a taxa de investimento em infraestrutura foi a menor da história do Brasil (cerca de 1,7% do PIB) e, em infraestrutura de transporte, será a menor dos últimos 10 anos (0,2% do PIB em investimento público federal).

Em razão disso, o último Ranking de Competitividade do Fórum Econômico Mundial classificou o Brasil em 116º lugar entre 138 países em relação à qualidade geral da infraestrutura. Uma infraestrutura precária atrasa o desenvolvimento do país, assim sendo, melhorar o ambiente econômico para impulsionar as concessões e aumentar a eficiência do gasto público são medidas urgentes.

Por fim, burocracia é atualmente um dos principais entraves do setor produtivo e eleva consideravelmente o custo Brasil. O governo precisa fortalecer a agenda de ações focadas no combate ao excesso de burocracia, principalmente levando a diante as discussões acerca das reformas trabalhista e tributária.

¹ As empresas vencedoras dos leilões deverão desembolsar 25,0% da outorga mais o ágio na assinatura dos contratos.

² Códigos de identificação utilizados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

³ Minuta do Contrato de Arrendamento, página 32. Disponível em <http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoArea/Audiencia%206/MINUTA%20DO%20CONTRATO%20-%20STM04.pdf>

⁴ Minuta do Contrato de Arrendamento, página 32. Disponível em <http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoArea/Audiencia%206/MINUTA%20DO%20CONTRATO%20-%20STM05.pdf>