

MOVIMENTO PRÓ-PARANÁ

CONTRIBUIÇÃO PARA A MODELAGEM DA REGULAÇÃO ECONÔMICA DA 6ª RODADA DE CONCESSÃO DE AEROPORTOS – BLOCO SUL

1. APRESENTAÇÃO

O Movimento Pró-Paraná -MPP, fundado em 2001, por grupo de paranaenses, dentre os quais destacam-se: governadores, senadores, deputados e profissionais com relevantes e significativos trabalhos realizados para desenvolvimento do Estado do Paraná.

O MPP tem associados que são pessoas jurídicas: Federação das Indústrias do Estado do Paraná; Associação Comercial do Paraná; Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Paraná; Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná; Organização das Cooperativas do Estado do Paraná; Federação da Agricultura do Estado do Paraná; Federação das Associações Comerciais e Empresariais do Estado Paraná; Instituto de Engenharia do Paraná.

O MPP tem por finalidade a integração e a defesa dos interesses federativos do Estado do Paraná.

Dentre as atuações do MPP destacam-se: a fixação dos royalties da Usina de Itaipu em benefício dos municípios e do Estado decorrente da inundação de área produtiva com o reservatório da Usina; a construção da 2ª ponte entre o Brasil e o Paraguai em Foz do Iguaçu; a defesa do mar territorial paranaense; a homenagem aos heróis paranaenses; melhoria na infraestrutura de transporte e logística; etc.

Atuando dentro de suas finalidades o MPP apresenta sua contribuição, que foi exaustivamente debatida obtendo consenso, para temas que se referem ao Bloco Sul, aeroportos do Paraná e para o aeroporto de Curitiba.

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.

2. CONTRIBUIÇÃO PARA O BLOCO SUL

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.

MOVIMENTO PRÓ-PARANÁ

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.

3. CONTRIBUIÇÃO PARA OS AEROPORTOS DO PARANÁ

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.

Analizando as somente essas duas informações dos parágrafos acima, outras no mesmo diapasão poderiam ser acrescentadas, 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 de

MOVIMENTO PRÓ-PARANÁ

melhorias que agreguem qualidade diferenciada aos usuários dos serviços e contribua com o desenvolvimento do Estado do Paraná, decorrente da maior contribuição à concessão.

Ademais, a proposta no edital atual não estabelece um fim ou prazo para encerramento desta situação, isto é, o subsídio permanecerá indefinidamente ou quiçá 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.

4. CONTRIBUIÇÃO PARA O AEROPORTO DE CURITIBA

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.

5. CONCLUSÃO



MOVIMENTO PRÓ-PARANÁ

Em síntese apertada 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. Eliminar o subsídio interestadual dos serviços aeroportuários;
- c. 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.

É o que se espera.

Curitiba, 27 de março de 2020.



Orlando Pessuti
Presidente do MPP em exercício