



Na Mídia

22/05/2019 | [Valor Econômico](#)

Governo de SP busca valorizar aeroportos e viabilizar concessão

Ana Paula Machado e Taís Hirata

O plano do governo paulista para privatizar 21 aeroportos regionais dependerá de ações para dar mais valor aos ativos, segundo Antônio Claret de Oliveira, diretor superintendente do Departamento Aerooviário do Estado de São Paulo (Daesp). A meta, diz ele, é que os leilões sejam realizados até fevereiro de 2020 - projeção considerada pouco provável por analistas.

O executivo, que comandou a Infraero durante a gestão Temer, foi convidado pelo governador João Doria com a missão de desestatizar completamente o setor. Ao assumir o cargo, encontrou aeroportos "bastante deteriorados", conta Claret.

Ao todo, o governo tem seis aeroportos que recebem voos comerciais - em Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Araçatuba, Bauru, Marília e Presidente Prudente. Além deles, há outros 15 aeroportos locais, que recebem apenas voos executivos e taxis aéreos - como os de Araraquara, Sorocaba e Votuporanga.

O número poderá crescer, a depender de negociações com prefeituras e governo federal, que poderão passar a administração de terminais municipalizados para o Estado. Até agora, apenas o de Barretos já aderiu, mas podem haver outros - como Guarujá e Guaratinguetá.



Antônio Claret de Oliveira, presidente do Daesp e ex-Infraero, diz que modelo mais provável é concessão por blocos



"Estamos desenhandando um caminho para valorizar os ativos", afirmou, em entrevista ao Valor. "Eles vão necessitar grandes investimentos, mas o volume dependerá da viabilidade."

Uma das principais análises, que está sendo conduzida pela consultoria IOS Partners, é o potencial de exploração comercial nas áreas ao redor dos aeroportos. "A operação sozinha dificilmente se viabiliza. Esses

empreendimentos trazem um potencial grande de retorno. Até setembro os estudos estarão concluídos", afirmou.

Ele acrescenta que neste mês representantes da consultoria e do governo do Estado farão uma diligência nos aeroportos do interior de São Paulo para avaliar o potencial de cada terminal. A consultoria foi contratada por meio de um financiamento com o BID e custou R\$ 2,5 milhões.

Outro incentivo importante seria a redução da alíquota de ICMS cobrado sobre o querosene de aviação, de 25% para 12% - medida que ainda terá que ser aprovada pela Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp). A ideia é, com o corte, atrair mais voos ao Estado e estimular a aviação regional. "O programa de desestatização não depende disso, mas seria uma ferramenta de 'start' no processo", avalia Claret.

A modelagem ainda será estudada, mas Claret avalia que os estudos caminharão a um modelo de concessão. "Mas poderá ser uma PPP [Parceria Público-Privada], uma abertura de capital, o que acho menos provável. Tudo dependerá da análise técnica."

Também não foi definido se a privatização ocorrerá no modelo por blocos, tal como foi feito na última rodada de concessões de aeroportos do governo federal.

Redução no ICMS do querosene e exploração comercial ao redor de terminais podem elevar interesse de investidor

Rio Preto", diz.

Para o executivo, há um grande potencial de aumento de passageiros, puxado principalmente pelo agronegócio do interior de São Paulo. "Acreditamos em uma pulverização da aviação, que hoje está muito concentrada no sudeste do Estado. Há demanda para, por exemplo, a criação de um polo no norte de São Paulo, em Ribeirão Preto, São José do

Em Ribeirão, um dos principais ativos do governo paulista, ele acredita que a movimentação de passageiros possa subir de cerca de 1 milhão para 5 milhões, além de um incremento no transporte de cargas.

"Se os estudos logísticos mostrarem que o transporte de cargas é viável, será necessário investimentos em uma nova pista e isso demandará recursos de algo em torno de R\$ 200 milhões. Mas, tem pontos básicos que as empresas que assumirem os aeroportos terão que considerar, como aportes em terminais de passageiros e segurança de pouso e decolagem", afirma Claret.

O executivo afirma acreditar que grandes operadores internacionais terão interesse nos aeroportos paulistas, ainda que em um modelo de parceria com outras empresas menores.

No entanto, analistas ouvidos pelo Valor acreditam que dificilmente essas companhias terão interesse. O mais provável é que companhias menores, locais e com menos experiência no setor sejam os principais concorrentes de uma eventual concorrência, avalia o advogado André Freire, sócio do Demarest.

"Os grandes operadores internacionais de aeroportos não têm experiência com a aviação regional. Pode até ser que participem por ser São Paulo, e se tiver um bloco mais robusto, mas não é provável. Mas, é uma boa iniciativa do governo, estimula os investimentos no setor", diz Bruno Werneck do escritório Mayer Brown.

Para outro analista, há dúvidas até mesmo sobre a viabilidade do plano. Com demanda baixa nos aeroportos e pouca capacidade do Estado para arcar com contrapartidas financeiras, há chances de não haver interessados.