

## ACOMPANHAMENTO DA CONCESSÃO DOS AEROPORTOS DO GALEÃO E CONFINS

Em setembro de 2013, o TCU avaliou os estudos de viabilidade das concessões dos Aeroportos Internacionais do Galeão (RJ) e de Confins (MG). Realizou-se a análise da consistência e da legalidade dos estudos que embasaram o processo de licitação, envolvendo também a análise de riscos e o exame dos aspectos que influem na execução do contrato.

O aeroporto do Galeão é o principal da região do Rio de Janeiro, o segundo maior do país em termos de movimentação de passageiros, o quarto com relação às operações totais de aeronaves e toneladas de carga aérea e o segundo portão internacional do Brasil. O aeroporto de Confins, por sua vez, foi o quinto mais movimentado do país em 2012 e é, atualmente, o principal aeroporto público da região de Belo Horizonte. Além disso, foi classificado em segundo lugar entre os aeroportos de maior crescimento no mundo, com 30% de aumento por ano.



### Aeroporto do Galeão

Prazo da concessão	25 anos
Investimentos previstos	R\$ 5,2 bilhões
Movimentação de passageiros	61 milhões (2038)



### Aeroporto de Confins

Prazo da concessão	30 anos
Investimentos previstos	R\$ 3,5 bilhões
Movimentação de passageiros	43 milhões (2038)

### Objetivo da auditoria

A fiscalização concomitante dos processos de concessão buscou avaliar a regularidade e a consistência dos estudos preparatórios à licitação, incluindo o valor mínimo de outorga a ser pago à União, o preço-teto das tarifas a serem cobradas dos usuários, as melhorias que a concessionária terá de promover e o valor necessário para custeá-las. Além disso, verificou-se se as regras previstas no edital e no contrato favoreciam a concorrência no leilão, o nível de adequado de serviço ao usuário (qualidade, segurança, modicidade) e o pleno cumprimento das obrigações pela empresa que viesse a assumir o aeroporto.

### Principais achados do TCU

O trabalho de auditoria constatou que as determinações proferidas pelo TCU em processos anteriores de concessões aeroportuárias foram incorporadas nos projetos analisados. Apesar de muitas inconsistências apontadas anteriormente terem sido corrigidas, algumas recomendações não foram implementadas e, por isso, foram reforçadas. Uma delas refere-se à participação da Infraero nas concessionárias a serem constituídas: o Tribunal mais uma vez recomendou que a necessidade de participação daquela empresa nas concessões aeroportuárias fosse reexaminada.

Após ajustes na taxa de captação de capital e nas estimativas de investimentos, conforme indicado pelo TCU no decorrer da análise, considerou-se que o valor mínimo de outorga calculado estava adequado. As alterações efetuadas nos estudos resultaram no aumento de R\$ 99 milhões no valor final de outorga do aeroporto do Galeão e de R\$ 102 milhões no lance mínimo para concessão do aeroporto de Confins.

Além disso, constatou-se que o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) deixou de especificar parâmetros para componentes aeroportuários cujos custos encontram-se previstos nos estudos de viabilidade. Em função disso, o TCU recomendou à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e à Anac que justificassem as diferenças entre os quantitativos de área dos componentes da infraestrutura

considerados nos investimentos previstos e aqueles exigidos no PEA. Recomendou-se também a adoção de medidas com vistas a assegurar que, na execução dos contratos a serem firmados, sejam observados padrões, em termos de áreas mínimas, que proporcionem conforto aos usuários.

### **Deliberações do TCU**

O Tribunal considerou que a restrição imposta aos acionistas das atuais concessionárias aeroportuárias para participarem no leilão das atuais concessões estava devidamente fundamentada. Por outro lado, entendeu a que exigência de experiência prévia no processamento de aeroportos com movimentação de, no mínimo, 35 milhões de passageiros em um dos últimos cinco anos não era consistente e não estava devidamente justificada. Buscando regularizar a situação, o Tribunal recomendou duas possibilidades: ou que se elaborassem estudos que fundamentassem a exigência para os operadores aeroportuários, antes da publicação do edital, ou que se limitasse a exigência ao valor projetado para o fluxo de passageiros no exercício de 2014 – isto é, 12 milhões de passageiros para o aeroporto de Confins e 22 milhões para o de Galeão.

### **Benefícios esperados**

Essa última alteração, no sentido de se reduzir a restrição indevidamente elevada, desempenhou papel fundamental no aumento potencial de competitividade da licitação, com impactos positivos nos resultados do leilão, que apresentaram ágios de 66% (Confins) e 294% (Galeão) – gerando, juntos, R\$ 14,9 bilhões adicionais a serem pagos pelas novas concessionárias à União.

### **Acórdão**

Acórdãos 2.466/2013-TCU-Plenário e 2.666/2013-TCU-Plenário.

Relatora: Ministra Ana Arraes.

TC 007.578/2013-0