XXI SITRAER
2024 | Air Transportation Symposium

ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÔMICA-FINANCEIRA DA CONCESSÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE NATAL – ALUÍZIO ALVES

Layane Araújo Silva[1], Ingrid Rebouças de Moura[1], Enilson Santos[2], Viviane Adriano Falcão[2], Luís Henrique Gonçalves Costa[1,2]
Universidade Federal Rural do Semi-Árido[1], Universidade Federal de Pernambuco[2]

*** Corresponding author e-mail address**: luis.henrique@ufersa.edu.br

PAPER ID: SIT904465

ABSTRACT

This article seeks to contribute to the analysis of airport concession models. Specifically, it aims to carry out an ex ante and ex post analysis of the concession of the São Gonçalo do Amarante/Natal International Airport (ASGA), considering its economic and financial parameters presented by the EVTEA and the actual airport data. The methodology encompasses a quantitative documentary research of the ASGA concession process and the economic statements published by Inframerica, establishing an estimate for the break-even point, and comparing it with expected and realized revenues. The results show the parameters used for the construction of the EVTEA, the revenues realized by the ASGA, the administrative and operating expenses, as well as the difference between the revenue estimated by the EVTEA and those realized by the concessionaire. Finally, the need to build the Passenger Terminal associated with the variation in passenger demand impacted in such a way as to make the proposed concession model unfeasible.

Keywords: Concessions; Feasiblity; Airport; ASGA

1. INTRODUÇÃO

O crescimento do setor aéreo civil no Brasil entre os anos de 2004 e 2011, a uma taxa de 14,5% a.a., causaram grande pressão dos terminais aeroportuários, provocando restrições operacionais em treze dos vinte maiores aeroportos brasileiros (Machado et al., 2019). Atrelado a isso, os dois grandes eventos esportivos mundiais (Copa do Mundo 2014 e Olimpíadas 2016) que o país sediaria, motivou o governo brasileiro a adotar a política de compartilhamento da propriedade, gestão e/ou operação dos seus aeroportos com a iniciativa privada, através do processo de concessão (Allis et al., 2017).

Em 2008, o primeiro aeroporto incluído no Programa Nacional de Desestatização (PND), foi o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (ASGA), através do Decreto Federal N.º 6.373 (Brasil, 2008). Em 2011, foi realizada a primeira concessão aeroportuária do país, adotando um modelo específico com 100% de participação privada, incluindo a construção do Terminal de Passageiros (TPS). Posteriormente, foram concedidos mais 44 aeroportos à iniciativa privada. Todavia, com o passar das rodadas dos leilões, aliadas aos recentes requerimentos de devolução de dois dos aeroportos concedidos nas primeiras rodadas de concessão, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) vêm adotando modelos de concessão diversificados.

Enfatizando o requerimento da relicitação da concessão do ASGA, onde a Inframérica alegou como principal motivo para a devolução a não coerência entre os dados de demandas apresentados pelos estudos de viabilidade do Governo Federal e as demandas reais obtidas pelo aeroporto, cuja expectativa para o ano de 2019, era que o terminal movimentasse cerca de 4,3 milhões de passageiros(pax)/ano, diante de apenas 2,3 milhões.pax/ano (Inframérica, 2020).

Ante o exposto, este artigo tem como objetivo realizar uma análise *ex ante* e *ex post* da concessão do ASGA, considerando especificamente os parâmetros econômicos.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

O envolvimento do setor privado na gestão administrativa de aeroportos é um tema ainda contestável. Desde o início das privatizações de aeroportos ocorridas no Reino Unido, no final da década de 1980, cada vez mais países passaram a adotar a privatização aeroportuária como mecanismo para melhorar a eficiência da cadeia produtiva do transporte aéreo, embora com participação privada variável (Graham, 2020). Dados globais para 2017 mostram que 51 dos 100 aeroportos mais movimentados do mundo, considerando o tráfego de passageiros, detém participação privada (ACI, 2018).

No Brasil, o ambiente macroeconômico no início dos anos 2000, proporcionou o aumento no PIB per capita do país, permitindo o acesso de novas famílias à classe média. Segundo a McKinsey e Cia (2010), esse momento produziu um forte impacto ao setor aéreo, que provocou um crescimento de forma mais acelerada nas últimas décadas.

Esse crescimento do setor aéreo de maneira acelerada não foi acompanhado pela infraestrutura dos aeroportos brasileiros, o que ocasionou uma saturação na gestão operacional. Com isso e tendo em vista, o contínuo aumento esperado de demanda aeroportuária no país, atrelado aos eventos futuros que viriam ocorrer (Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016), o governo brasileiro verificou a necessidade de adotar medidas que conseguissem acelerar os investimentos em infraestrutura em curtos e médios intervalos de tempo, por meio da participação privada na gestão dos aeroportos (Fernandes e Pacheco, 2016).

No Brasil, as concessões surgiram com o objetivo principal de atrair investimentos para ampliação e aperfeiçoamento da infraestrutura aeroportuária, promovendo por consequência uma melhor qualidade no atendimento aos usuários do transporte aéreo do país. Os níveis de qualidade planejados para os aeroportos estão previstos no contrato de concessão, e são baseados em padrões internacionais, cujo a responsabilidade de fiscalização permanece a cargo da ANAC (ANAC, 2023).

No entanto esse processo não se deu sem problemas. Em 2020, a ANAC aprovou a viabilidade técnica e jurídica dos pedidos de relicitação dos aeroportos de Viracopos (SP) e Aluízio Alves (RN), apresentados pela Brasil Viracopos S/A e Inframérica (CNT, 2020).

2.1 Relicitação de aeroportos

De acordo com Brigham e Ehrhardt (2016), pode-se identificar três fatores que podem levar à devolução da infraestrutura operada sob um contrato de concessão: fatores econômicos, financeiros e de negligência. Os fatores econômicos incluem basicamente a fraqueza do próprio objeto concedido e os erros de planejamento de localização da infraestrutura; os fatores financeiros envolvem a alta responsabilidade da gestão e a insuficiência do capital; e, a negligência gerencial está quase sempre associada ao não cumprimento das inovações tecnológicas no âmbito do respectivo negócio.

Considerando esses fatores em relação ao processo de concessão de aeroportos, podemos identificar como importante, o fator econômico-financeiro que pode levar à devolução do objeto concedido por superestimativa da demanda. Esse tem sido um dos principais fatores alegados pelas concessionárias dos aeroportos brasileiros que entraram com pedidos de relicitação.

2.1.1. Relicitação de Aeroportos no Brasil

Em 2017, o governo brasileiro estabeleceu a Lei Federal n.º 13.448 visando garantir a continuidade dos serviços fornecidos. Conforme os trâmites previstos, o órgão ou entidade competente pode realizar a relicitação dos contratos de parcerias quando as cláusulas contratuais não estão sendo cumpridas ou quando os contratados demonstram incapacidade de cumprir as obrigações financeiras assumidas inicialmente (Brasil, 2017).

Em 2020, o primeiro aeroporto brasileiro que entrou com recurso para relicitação foi o Aeroporto de Viracopos. A concessionária alegava que a ANAC descumpriu itens que contribuíram para a perda de receita, além de também não disponibilizar à mesma, grande parte das áreas do sítio aeroportuário, inviabilizando a exploração comercial do aeroporto. Outros motivos alegados, foram o descompasso entre a demanda projetada pelo Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e a demanda real do aeroporto, atrelado ao fato da não construção do Trem de Alta Velocidade ligando a cidade de São Paulo ao aeroporto de Viracopos. E por fim, a crise macroeconômica que o Brasil enfrentou a partir de 2015, não prevista na época da licitação (Galdino et al., 2020).

No mesmo ano, a Inframérica, concessionária responsável pelos Aeroportos de Brasília-DF e Natal-RN, solicitou a devolução do Aeroporto Internacional de Natal – Aluízio Alves (ASGA) alegando incapacidade financeira de operar o aeroporto, visto que alguns requisitos previstos anteriormente não estavam sendo atendidos.

2.1.2. Relicitação do Aeroporto Internacional de Natal – Aluízio Alves

O Aeroporto Internacional de Natal – Aluízio Alves fica localizado no município de São Gonçalo do Amarante, Região Metropolitana de Natal, no Estado do Rio Grande do Norte. O aeroporto foi o piloto de partida para os processos de concessões aeroportuárias no Brasil, em um acordo que definia que a empresa vencedora do leilão seria inteiramente responsável pela construção de terminal por tratar-se de um projeto *greenfield* (Pereira et al., 2016). Dessa forma, as operações só tiveram início em meados de 2014, com prazo de concessão de 28 anos (ANAC, 2011).

Durante a realização do EVTEA, base para o processo de concessão do aeroporto em 2011, o principal fator utilizado para o cálculo de previsão de demanda de passageiros foi o turismo, que até o ano de estudo era responsável pela maior parte do tráfego de passageiros da região. Porém, a partir de 2015, com a crise econômica no Brasil, esse setor tem apresentado queda de demanda. Os dados reais de movimentação de passageiros apresentados na Figura 1 mostram que em 2019, período pré-pandêmico, o Aeroporto teve pouco mais da metade da demanda projetada originalmente pelo EVTEA. Dessa forma, e sabendo que a demanda de passageiros, no caso do ASGA, é o principal *driver* de receita do aeroporto, o contrato fica bastante comprometido diante da variação de demanda, configurando um dos principais motivos alegados pela Inframérica para devolução do aeroporto.

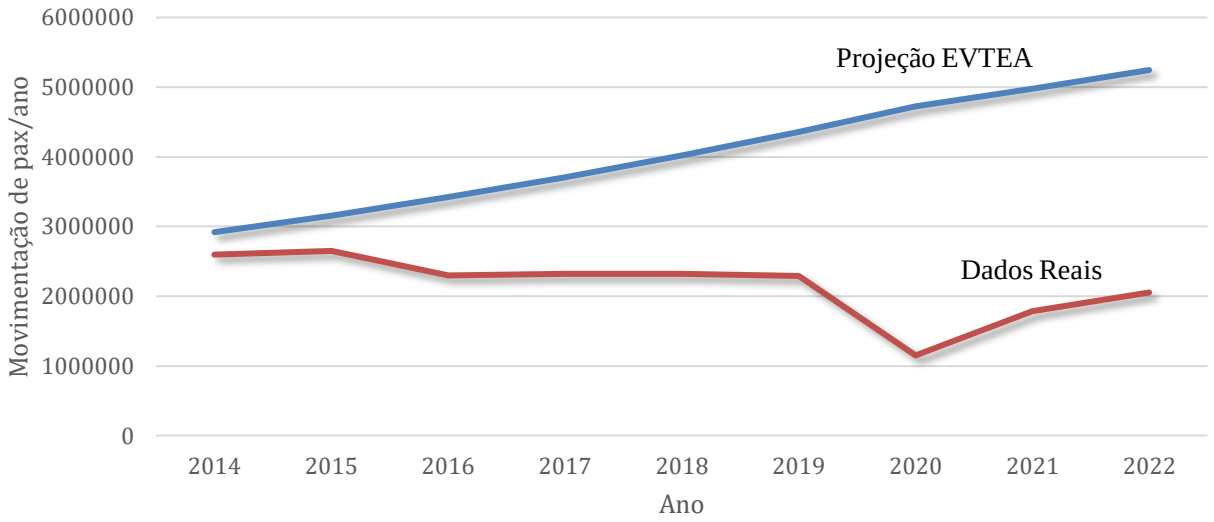


Figura 1: Comparativo entre a demanda estimada pelo EVTEA e a demanda real do ASGA

Além disso, a Inframérica publicou nota alegando que "as tarifas de embarque são 35% inferiores se comparadas aos demais aeroportos concedidos no país sob o mesmo regime tarifário (dados de dezembro de 2019)". E, que as tarifas de navegação aérea estariam defasadas, comparadas a outras torres de controle que chegam a ser 301% mais altos (G1 RN, 2020).

3. METODOLOGIA

No método de pesquisa utilizado buscou-se uma análise de documentação indireta, mediante uma pesquisa bibliográfica sobre concessões aeroportuárias e uma pesquisa documental quantitativa das informações do processo de concessão do ASGA. A base documental partiu dos estudos do EVTEA para o contrato de concessão do ASGA e na captação, compressão e análise de documentos jurídicos, demonstrativos financeiros e outros relatórios veiculados na internet que permitissem ampliar a compreensão dos cenários *ex ante* e *ex post* à licitação do aeroporto. Posteriormente, os dados foram tratados de forma quantitativa, de caráter descritivo e exploratório tendo como intuito simular a viabilidade econômico-financeira com base nos dados das receitas apresentados no EVTEA, investimentos realizados, custos operacionais, e indicadores econômicos.

3.1. Levantamento de dados utilizados no EVTEA

As tarifas aeroportuárias utilizadas pelo EVTEA *ex ante* a concessão para a elaboração das receitas estimadas anuais, foram estabelecidas pela ANAC referente a Portaria n.º 174/SRE de 2011, bem como as tarifas de uso das comunicações e dos auxílios rádio e visuais em área terminal de tráfego vigentes em 31/12/2010, conforme citado no próprio estudo de viabilidade do ASGA elaborado pelo Consórcio Potiguar (ANAC, 2011).

No estudo das receitas operacionais pelo EVTEA para as tarifas de embarque, pouso, permanência, proteção ao voo, foram considerados o volume médio de tráfego de passageiros e de aeronaves, por segmento de serviço, apresentados no estudo no cenário base, aplicando-os sobre os quantitativos as tarifas em vigor aprovadas pelo poder concedente no ano do estudo para cada segmento de tráfego. Além dessas, foram consideradas para a estimativa das receitas operacionais, as receitas de capatazia e armazenagem. Todavia, devido à dependência de diversas variáveis que atuam conjuntamente na formação do preço final cobrado para tais receitas, a empresa considerou mais seguro estimá-las a partir de informações históricas disponíveis, por meio de uma receita média obtida por tonelada, em cada sentido da operação.

Para as receitas comerciais, o EVTEA considerou que essas seriam de 30% sobre as receitas operacionais totais, onde o percentual adotado teria um crescimento anual através do método de

interpolação linear, atingindo 35% em 2031, permanecendo nesse patamar até o final da concessão, conforme estabelecido pelo GT (ANAC, 2011).

3.2. Previsão de faturamento anual para o ASGA

Considerando os valores apresentados pelo EVTEA e os valores divulgados pela INFRAMERICA, foi elaborada uma Previsão de Faturamento Anual mínimo ($PFA_{mín}$), para identificar um ponto de equilíbrio. Os valores da outorga, custos de construção, e o percentual dos impostos foram adotados conforme apresentado no contrato de concessão do aeroporto, considerando as principais taxas apresentadas no demonstrativo financeiro de 2014 do ASGA: Taxa Referencial (TR); Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA); Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP); Certificado de Depósito Interbancário (CDI); e a SELIC.

Os valores dos custos operacionais e custos de administração adotados na $PFA_{mín}$ foram obtidos por uma média calculada dos valores anuais desses custos, apresentadas nos demonstrativos financeiros do ASGA para os anos de 2015 a 2022. Por fim, considerou-se para o cálculo uma margem de contribuição de 8% sobre o somatório dos valores de outorga, custos de construção, operacionais e administrativos.

3.3. Análise comparativa entre as receitas reais, as estimadas pelo EVTEA e a $PFA_{mín}$

Para comparar as receitas reais com as estimadas pelo EVTEA, os resultados apresentados na Tabela 2, foram reajustados aplicando o IPCA relativo ao ano de análise sobre a data base da licitação. Os valores das receitas estimadas corrigidos pelo IPCA e os valores das receitas realizadas, obtidos através dos demonstrativos financeiros anuais divulgados pela Inframérica, junto com a $PFA_{mín}$, são aplicados adotando-se um gráfico de colunas entre os valores das receitas anuais estimadas pelo EVTEA, as receitas reais obtidas pelo aeroporto, com uma meta indicada através de linha para o ponto de equilíbrio (período de 2015 a 2022).

4. ANÁLISE DE DADOS E RESULTADOS

Em função das tarifas aeroportuárias apresentadas (Tabela 1) e das projeções de demanda e aeronaves realizadas no estudo para a elaboração do EVTEA foram feitas as estimativas das receitas de embarque, pouso, permanência, e proteção de voo anuais do ASGA. Para as receitas de capatazia e armazenagem foram adotados os valores médios para as tarifas de exportação e importação, R$ 42,92 e R$ 3.414,63 por tonelada, respectivamente. Com isso, o EVTEA apresentou em seu relatório final um quadro das receitas estimadas totais por ano, entre 2013 e 2022 (Tabela 2).

Tabela 1: Resumo das tarifas aeroportuárias utilizadas no EVTEA

Serviço	Unidade	Tarifa
Embarque Doméstico	R$ / Pax	13,77
Embarque Internacional	R$ / Pax	24,38
Pouso Doméstico	R$ / PMD *	4,3124
Pouso Internacional	R$ / PMD	11,4973
Pouso Aviação Geral	R$ / Aeronave	70,57
Permanência Doméstica Regular	R$ / PMD / Tempo **	0,8521
Permanência Internacional	R$ / PMD / Tempo	2,2954
Permanência Aviação Geral	R$ / Aeronave	11,67
TAT Doméstico	R$ / PMD	80,28
Tat Internacional	R$ / PMD	174,04
TAT Aviação Geral	R$ / Aeronave	29,06

* PMD = Peso Máximo de Decolagem
** Tempo = Tempo médio que as aeronaves permanecem no aeroporto

Fonte: ANAC (2011).

Tabela 2: Consolidação da estimativa de receitas totais do ASGA (em R$ mil)

Ano	Embarque	Pouso	Permanência	Proteção de Vôo	Capatazia	Comercial	Total
2015	23.847,68	8.741,55	654,12	1.862,14	1.406,59	16.065,32	52.577,41
2016	26.036,39	9.600,00	716,89	2.031,68	1.462,04	17.763,12	57.610,13
2017	28.426,44	10.542,05	785,51	2.216,72	1.519,69	19.640,83	63.131,23
2018	31.036,44	11.575,67	860,51	2.418,70	1.579,60	21.717,46	69.188,38
2019	33.887,15	12.709,73	942,49	2.639,21	1.641,88	24.014,36	75.834,82
2020	37.000,24	14.626,30	1.072,99	2.950,24	1.706,62	26.922,38	84.278,75
2021	39.052,90	14.860,16	1.095,30	2.983,95	1.774,18	28.413,57	88.180,06
2022	41.223,51	15.701,68	1.157,94	3.149,62	1.843,60	30.370,10	93.446,45

Fonte: ANAC (2011).

4.1. Comparativo entre as receitas estimadas pelo EVTEA e as realizadas pelo ASGA

Foram considerados os valores das receitas estimadas pelo EVTEA e feita a correção com base no IPCA para os anos de 2015 a 2022 tomando como base o índice do ano da licitação do aeroporto (2011). Assim, pode-se realizar o comparativo entre os valores totais das receitas estimadas e as receitas reais (Tabela 3). A diferença entre os valores das receitas reais e as estimadas pelo EVTEA apresentam um déficit de R$ 437.621.156,12.

Tabela 3: Receitas estimadas pelo EVTEA atualizadas com base no IPCA e receitas reais entre 2015 e 2022

Ano	Receitas Reais	Receitas EVTEA	Diferença (Reais – EVTEA)
2015	R$ 48.747.000,00	R$ 69.405.987,34	-R$ 20.658.987,34
2016	R$ 52.190.000,00	R$ 80.831.528,31	-R$ 28.641.528,31
2017	R$ 64.489.000,00	R$ 91.188.833,15	-R$ 26.699.833,15
2018	R$ 64.529.000,00	R$ 103.681.238,79	-R$ 39.152.238,79
2019	R$ 63.613.000,00	R$ 118.534.725,46	-R$ 54.921.725,46
2020	R$ 64.427.000,00	R$ 137.684.121,38	-R$ 73.257.121,38
2021	R$ 65.050.000,00	R$ 158.551.205,41	-R$ 93.501.205,41
2022	R$ 76.952.000,00	R$ 177.740.516,28	-R$ 100.788.516,28
Somatório	**R$ 499.997.000,00**	**R$ 937.618.156,12**	**-R$ 437.621.156,12**

Fonte: Inframerica (2023); ANAC (2011).

4.2. Previsão de faturamento anual para o ASGA

Para os cálculos do $PFA_{mín}$ foram considerados os valores da outorga (R$170.000.000,00), custo de construção (R$327.625.000,00) e Captação FATOR (R$40.000.000,00), despesas operacionais e administrativas, margem de contribuição, impostos e as taxas de juros. As taxas de juros utilizadas nos empréstimos, foram buscadas no demonstrativo financeiro de 2014 divulgado pela INFRAMERICA (Tabela 4).

Tabela 4: Taxas de juros utilizadas

Taxa	Percentual ao Ano (%)
IPCA	6,41
TR	0,11
Taxa Fixa	3,14
TJLP	4,92
CDI	10,32
SELIC	10,40

As taxas de juros e impostos foram consideradas da seguinte maneira:

- **Outorga:** SELIC;
- **Captação BNDES:** IPCA + TR + Taxa Fixa;
- **Capital Próprio:** IPCA;
- **Captação FATOR:** Taxa Fixa + CDI;
- **Margem de Contribuição:** 8% (valor estimado);
- **Impostos:** 3% COFINS, 1% CSLL, 0,65% PIS e 3% ISS.

Para aplicação na previsão financeira anual dos custos operacionais e despesas administrativas, foi calculada a média dos dados apresentados nos demonstrativos financeiros anuais do ASGA entre 2014 a 2022 (Tabela 5).

Tabela 5: Custos operacionais e despesas administrativas do ASGA

Custos Operacionais (CO)		Despesas Administrativas (DA)	
Ano	**Valor**	**Ano**	**Valor**
2014	R$ 191.807.000,00	2014	R$ 5.898.000,00
2015	R$ 59.657.000,00	2015	R$ 4.961.000,00
2016	R$ 55.442.000,00	2016	R$ 3.670.000,00
2017	R$ 55.460.000,00	2017	R$ 4.293.000,00
2018	R$ 56.624.000,00	2018	R$ 8.993.000,00
2019	R$ 59.777.000,00	2019	R$ 3.506.000,00
2020	R$ 48.476.000,00	2020	R$ 3.946.000,00
2021	R$ 50.728.000,00	2021	R$ 4.952.000,00
2022	R$ 53.864.000,00	2022	R$ 4.123.000,00
Valores anual médio	**R$ 55.460.000,00**		**R$ 4.293.000,00**

A tabela 6 apresenta os dados utilizados para cálculo da $PFA_{mín}$ para o ASGA, utilizando a Equação 1.

$$PFA_{mín} = \frac{A+B+C+D}{(1-\sum Impostos\%)} \quad (1)$$

Onde:
A = Outorga;
B = Custo de Construção;
C = Soma dos valores anuais médios dos Custos Operacionais e das Despesas Administrativas;
D = Margem de contribuição.

Tabela 6: Previsão de Faturamento Anual

Item	Descrição	Valor	Prazo (anos)	i (a.a.)	Custo Anual	
A	**Outorga (10% A.A.)**	R$ 170.000.000,00	28	10%	**R$**	**18.861.524,52**
B	**Custo de Construção**				**R$**	**45.984.946,04**
	BNDES (10% A.A.)	R$ 327.625.000,00	28	10%	R$	34.224.409,19
	Capital Próprio	R$ 79.933.000,00	28	6%	R$	6.214.971,59
	FATOR (13% A.A.)	R$ 40.000.000,00	28	13%	R$	5.545.565,27
C	**Custo Operacional (CO)**	R$ 55.460.000,00			**R$**	**55.460.000,00**
	Despesas Administrativas (DA)	R$ 4.293.000,00			**R$**	**4.293.000,00**
D	**Margem de Contribuição**			8%	**R$**	**9.967.957,64**
E	Sub-total (A+B+C+D)				R$	134.567.428,20
	Impostos (3% COFINS, 1% CSLL, 0,65% PIS, 3% ISS)			7,65%		
	Previsão de Faturamento				**R$**	**145.714.594,70**

4.3. Análise comparativa entre as receitas do ASGA e o $PFA_{mín}$

Diante das receitas estimadas pelo EVTEA e ajustadas com base no IPCA, considerando os valores das receitas realizadas obtidas pelo aeroporto e o faturamento mínimo calculado como ponto de equilíbrio, é apresentado um comparativo entre os anos de 2015 e 2022 (Figura 2).

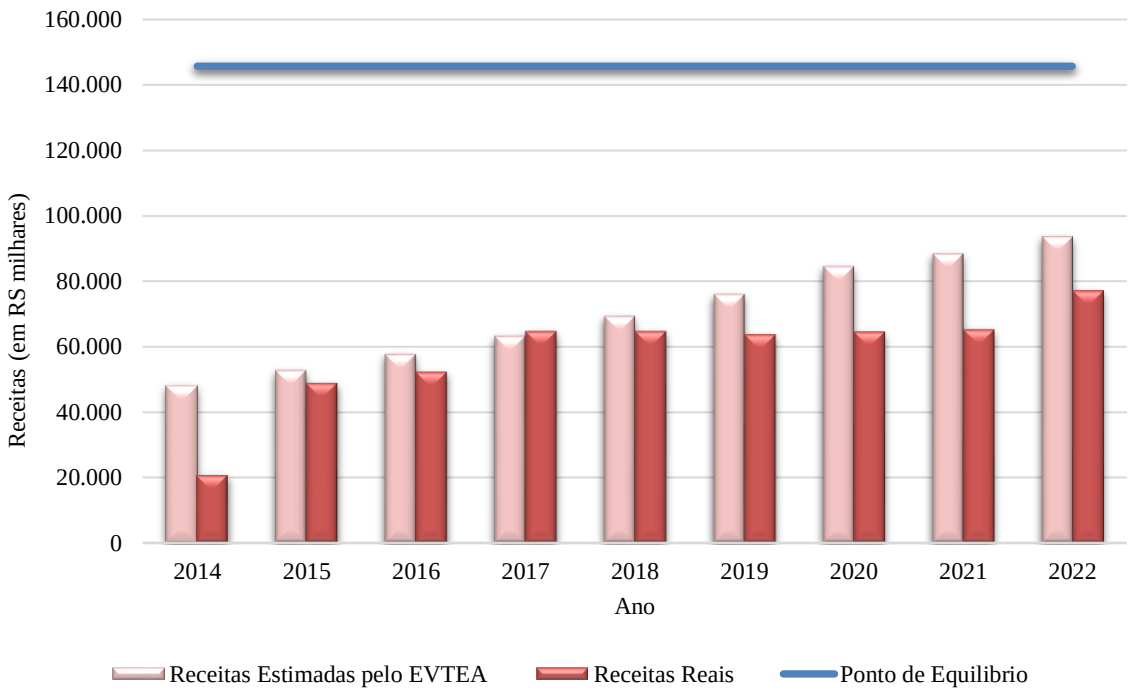


Figura 2: Comparativo entre as receitas do ASGA e o ponto de equilíbrio calculado.

A diferença entre os valores das receitas estimadas no EVTEA (*ex ante*) e os valores realizados (*ex post*) se mantém constante nos três primeiros anos, tendo um acentuamento a partir de 2019, podendo ser atrelada à crise econômica enfrentada no país e à pandemia da Covid-19, iniciada em março de 2020. Todavia, tanto as receitas estimadas (EVTEA), quanto as receitas realizadas pelo aeroporto se mantiveram abaixo do ponto de equilíbrio. A partir de 2021 e 2022, as estimativas feitas pelo EVTEA se apresentam superiores ao ponto de equilíbrio estipulado, fato comum em investimentos em infraestrutura, passados 10 anos da elaboração do EVTEA.

A Tabela 6 apresenta os valores utilizados para o cálculo dos saldos anuais do ASGA para as receitas realizadas e o faturamento esperado (desprezando os custos de construção), e considerando as despesas reais obtidas pelo aeroporto nos anos de 2015 a 2022, quanto às despesas administrativas, despesas operacionais e à depreciação e amortização.

Tabela 6: Valores utilizados para comparativo de saldo do ASGA (em R$ mil)

Ano	Faturamento esperado	Receitas ASGA	Despesas Operacionais	Despesas Administrativas	Depreciação e amortização	Despesas Totais
2015	92.000	48.747	-40.511	-4.961	-18.148	-63.620
2016	92.000	52.190	-41.651	-3.670	-13.791	-59.112
2017	92.000	64.489	-19.661	-4.293	-14.782	-38.736
2018	92.000	64.529	-20.552	-8.993	-14.265	-43.810
2019	92.000	63.613	-23.870	-3.506	-13.599	-40.975
2020	92.000	64.427	-20.980	-3.946	-7.723	-32.649
2021	92.000	65.050	-24.440	-4.952	-5.150	-34.542
2022	92.000	76.952	-29.837	-4.123	-4.373	-38.333

A Figura 3 apresenta o comparativo do saldo anual entre os valores das receitas obtidas pelo ASGA e os valores da $PFA_{mín}$, considerando as despesas reais do aeroporto.

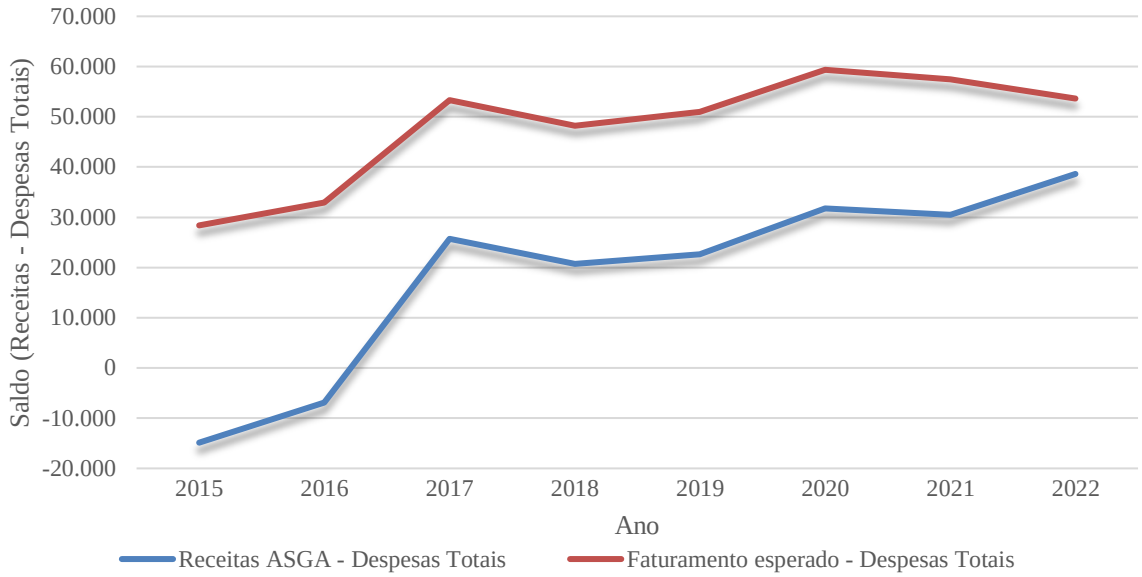


Figura 3: Comparativo entre Faturamento esperado e Receitas realizadas do ASGA

Observa-se que ao considerar apenas as despesas operacionais, administrativas e a amortização e depreciação quanto as receitas reais obtidas pelo ASGA, o aeroporto em seus anos iniciais (2015 e 2016) já apresentaria saldos negativos. Entretanto, de 2016 a 2017, o aeroporto apresenta uma crescente positiva. Posteriormente, há uma queda menos acentuada em seu saldo até o ano de 2018, apresentando um crescimento de 2019 a 2020 e novamente uma queda entre 2020 e 2021, que pode ser justificada pelo período pandêmico. Já quando considerado o valor da $PFA_{mín}$ calculada quanto às despesas citadas, o aeroporto apresenta uma queda, contudo apresentando saldos positivos, dos anos de 2017 a 2018, comportando-se de forma similar à linha das receitas reais para os demais anos e voltando a apresentar uma queda ainda com valores positivos entre 2020 e 2022.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As análises dos processos de concessão, especialmente em casos de relicitação, revelam lacunas significativas na literatura acadêmica. Este trabalho contribui para preencher essa lacuna ao realizar uma análise econômica-financeira *ex ante* e *ex post* da implementação do processo.

Os resultados indicam um déficit de R$ 437.621.156,12 entre as receitas estimadas no EVTEA e as realizadas pelo ASGA, o que pode ser atribuído à superestimativa da demanda de passageiros. Esse desequilíbrio sugere uma possível inviabilidade financeira do modelo de concessão adotado para o aeroporto, especialmente devido à inclusão da construção do Terminal de Passageiros, que impactou negativamente o ponto de equilíbrio financeiro.

Para futuras pesquisas, este trabalho contribui com o tema de relicitação de aeroportos, e sugere estudos adicionais: análise do modelo de concessão proposto para o aeroporto, onde a nova concessionária Zurich Airport International arrematou pelo valor de R$ 320 milhões (Jácome, 2023), representando um valor inferior ao valor apresentado pela Inframérica em novembro de 2011 para outorga, atualizado pelo IPCA, com prazo de concessão de 30 anos e a ausência da necessidade de construção do terminal.

REFERÊNCIAS

ACI (2018). Airports Council Internacional. *Privatization has proven successful in developing airport infrastructure to cope with traffic growth.* 2018. Disponível em: https://aci.aero/2018/09/18/privatization-hasproven-successful-in-developing-airport-infrastructure-to-cope-with-traffic-growth/. Acesso em: 20 mar. 2023.

Allis, T.; Castro, R.; Fraga, C. F. C. (2017). *Airport Concessions in Brazil and Its Influences on Service Quality: the Cases of Brasília and São Paulo – Guarulhos Airports*. Journal of Spatial and Organizational Dynamics. v. 5, n. 4, p. 337–350.

ANAC (2011). São Gonçalo do Amarante/Natal(RN. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Concessões. Aeroportos Concedidos. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/aeroportos-concedidos/natal [17 jan 2023].

ANAC (2023). *Concessões de aeroportos*. Ministério da Infraestrutura. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Concessões de Aeroportos. Disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes [17 jan 2023].

Brasil (2008). *Decreto Federal nº 6.373, de 14 de fevereiro de 2008*. Dispõe sobre a inclusão, no programa nacional de desestatização - PND, do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, localizado no município de São Gonçalo do Amarante, no estado do Rio Grande do Norte, e dá outras providências. Disponível em: https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DEC&numero=6373&ano=2008&ato=b00MTWq10dVpWT2f3#:~:text=DISP%C3%95E%20SOBRE%20A%20INCLUS%C3%83O%2C%20NO,NORTE%2C%20E%20D%C3%81%20OUTRAS%20PROVID%C3%8ANCIAS [17 jan 2023].

Brasil (2017). *Lei Federal nº 13.448, de 5 de junho de 2017*. Estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13448.htm [10 mar. 2023].

Brigham, E. F.; Erhardt, M. C. (2016). *Administração financeira: teoria e prática.* 3ª. ed. São Paulo: Cengage, 969p.

CNT (2020). *Anac aprova relicitação dos aeroportos de Viracopos (SP) e de Natal (RN)*. Confederação Nacional do Transporte (CNT), Disponível em: https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/anac-aprova-relicitacao-dos-aeroportos-de-viracopos-sp-e-de-natal-rn. Acesso em: 25 jun. 2023.

Fernandes, E.; Pacheco, R. R. *Transporte aéreo no Brasil: uma visão de mercado*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 293 p. ISBN 978-85-352-8139-2.

G1 RN (2020). *Inframerica decide devolver Aeroporto Internacional de Natal ao governo federal*. G1 RN. 05 março 2020. Disponível em: https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2020/03/05/inframerica-decide-devolver-aeroporto-internacional-de-natal-ao-governo-federal.ghtml [20 mar 2023].

Galdino, F.; Salgueiro, G.; Dutra Junior, J. C.; Alvim, R. S. (2020). Requerimento de relicitação do empreendimento objeto do Contrato de Concessão nº 003/ANAC/2012-SBKP –Aeroporto Internacional de Campinas – Viracopos. Brasília-DF, 40 p.

Graham, A. (2020). *Airport privatisation: A successful journey?* Journal of Air Transport Management, v. 89.

Inframerica (2023). *O Aeroporto. Contrato e Demonstrativos.* Disponível em: https://www.natal.aero/br/o-aeroporto/governanca-corporativa/contrato-e-demonstrativo/ [17 jan. 2023].

Jácome, I. (2023). *Na 1ª relicitação do país, aeroporto de Natal é arrematado pela Zurich por R$ 320 milhões e ágio de 41%*. G1 RN. 19 maio 2023. Disponível em: https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2023/05/19/aeroporto-de-natal-e-relicitado-por-r-320-milhoes.ghtml [05 jul. 2023].

Machado, B. V. Z., Ingouville, M., Damasceno, T. M., Salles, D. C. de, Albuquerque, C. T. V. (2019). *The recent evolution of the airport's concession model from the financiability view*. BNDES Set., Rio de Janeiro, v. 25, n. 50, p. 7 – 65, set. 2019.

Mckinsey & Company (2010). *Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil: Relatório Consolidado*. 1. Ed. Rio de Janeiro: McKinsey & Company. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/7666 [17 mar. 2023].

Pereira Neto, C. M. da S.; Casagrande, P. L.; Lancieri, F. M.; e, Moraes, J. N. P. (2016). *Pro-competition rules in airport privatization: International experience and the Brazilian case*. Journal of Air Transport Management, v. 54, p. 9 – 16.