Bolsas — Na sexta-feira: 3,42% São Paulo; 0,69% Nova York

Bovespa — Índice Bovespa nos últimos dias (em pontos): 57.436 → 55.311 (7/10, 8/10, 9/10, 10/10)

Global 30 — Título da dívida externa brasileira na sexta-feira: US$ 5,186 (▲ 0,04%)

Dólar — Na sexta-feira: R$ 2,418 (▲ 1,30%)

Últimas cotações (em R$)	
3/outubro	2,46
6/outubro	2,42
7/outubro	2,40
8/outubro	2,38
8/outubro	2,38

Euro — Comercial, venda na sexta-feira: R$ 3,051

Capital de giro — Na sexta-feira: 14,84%

CDB — Prefixado 30 dias (ao ano): 10,84%

Inflação — IPCA do IBGE (em %)

Maio/2014	0,46
Junho/2014	0,40
Julho/2014	0,01
Agosto/2014	0,25
Setembro/2014	0,57

INFRAESTRUTURA / Dos seis terminais entregues à iniciativa privada, quatro apresentam problemas que vão de atrasos nas obras a dívidas com empreiteiras, apesar de empréstimos concedidos pelo BNDES que somam R$ 7,13 bilhões

Aeroporto privatizado corre risco de colapso

» SIMONE KAFRUNI

Os aeroportos brasileiros passaram por muitas reformas nos últimos anos. Em vários deles, concedidos à iniciativa privada, as melhorias são evidentes para os passageiros. Nos bastidores, porém, a história é um pouco diferente, com sinais de sérios riscos à continuidade dos avanços. Concessionárias e empresas responsáveis pelas obras não estão honrando contratos e os calotes começam a aparecer.

Das seis concessões — Galeão (RJ), Viracopos (SP), Guarulhos (SP), Juscelino Kubitschek (DF), São Gonçalo do Amarante (RN) e Confins (MG) —, quatro apresentam problemas, uma está sendo administrada por uma companhia com as finanças comprometidas e, na outra, as obras ainda não decolaram.

A Aeroportos Brasil, operadora de Viracopos, em Campinas (SP), já foi autuada pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) por descumprir o prazo de entrega das ampliações previstas no primeiro ciclo de investimentos do contrato de concessão, cujo prazo foi encerrado em maio. A Inframerica, concessionária dos terminais de Brasília e de São Gonçalo do Amarante, não pagou em dia fornecedores do Distrito Federal do Rio Grande do Norte. O calote pode passar de R$ 100 milhões.

Em Confins, empresa contratada pela Infraero, antes da concessão, não concluiu as obras por falta de caixa. O consórcio de Guarulhos é administrado pela Investimentos e Participações S.A. (Invepar), companhia que sofre com um racha entre os sócios por conta do crescente endividamento. No Galeão, privatizado em agosto, a reclamação de clientes e passageiros é recorrente.

Dinheiro público

Dinheiro não deveria ser problema para as concessionárias. Todas obtiveram empréstimos generosos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) que somam R$ 7,13 bilhões. Para as obras de São Gonçalo do Amarante, o financiamento foi de R$ 329 milhões. Para o Galeão, o banco de fomento aprovou, em agosto, um empréstimo-ponte de R$ 1,1 bilhão. Viracopos recebeu financiamento de longo prazo de R$ 1,5 bilhão, aprovado em dezembro de 2013. Guarulhos teve o maior empréstimo, de R$ 3,4 bilhões, aprovado em dezembro de 2013, já incluídos R$ 1,2 bilhão do empréstimo-ponte assinado em outubro de 2012. Para o aeroporto de Brasília, foram R$ 797,1 milhões aprovados em dezembro de 2013. De acordo com a assessoria do BNDES, "não há problemas com os repasses".

Mas os financiamentos em dia não garantiram eficiência às concessionárias. As obras de Viracopos não foram concluídas no prazo previsto, razão pela qual o aeroporto foi autuado em agosto e deverá ser multado. Em 18 de agosto, a concessionária apresentou sua defesa, que está sob análise da Anac. A agência definirá o valor da multa, que pode chegar a R$ 170 milhões pelo descumprimento do contrato, acrescidos de até R$ 1,7 milhão por dia de atraso. Em relação à entrega das obras em andamento, a concessionária apresentou um novo cronograma, que prevê a conclusão dos investimentos em três etapas, com prazo final em dezembro.

Para alguns credores, a Inframérica apresentou um cronograma de parcelamento. É o caso do empreiteiro Glauco Dias, que tem R$ 458 mil para receber por obras realizadas no terminal internacional do Aeroporto de Brasília. Somados a valores devidos a outras empresas terceirizadas, alguns já protestados em cartório, os débitos do consórcio somariam R$ 19,5 milhões. Em São Gonçalo do Amarante, fornecedores questionam, da mesma concessionária, dívidas de mais de R$ 70 milhões.

Protestos

Wellington Tavares, advogado de um fórum de empresários credores da Inframérica no Rio Grande do Norte, afirma que o calote começou em março deste ano. "A inadimplência foi generalizada, mas os empresários foram conclamados a finalizar as obras para a Copa do Mundo e atenderam. Só que os problemas se agravaram desde então. São 32 empresas lesadas", explica. O grupo promoveu uma manifestação em frente ao terminal para dar visibilidade ao problema. "Depois disso, conseguimos que a Inframerica começasse a receber os empresários para negociar. Estamos aguardando, mas os procedimentos preparatórios para colocar a concessionária na Justiça já foram feitos", revela.

As dificuldades são admitidas. "A Inframerica está negociando individualmente com os fornecedores e já começou os pagamentos de acordo com cada negociação. Todas as dívidas serão quitadas conforme as programações negociadas. Não há nenhum impacto nas operações", afirma a concessionária por meio da assessoria de imprensa. A Anac tem conhecimento da situação, mas não interfere nas relações privadas enquanto não identificar riscos à operação.

Confins e Galeão assinaram seus contratos de concessão no primeiro semestre de 2014 e, em agosto de 2014, passaram a ser administrados pelos concessionários privados. "Os dois aeroportos estão cumprindo o plano de ações, e as obras principais devem ser concluídas até 31 de abril de 2016", destaca a Anac.

Em Confins, o consórcio Marquise/Normatel notificou a Infraero de sua desistência devido a um "acentuado desequilíbrio econômico-financeiro contratual" após concluir 51,55% das obras.Em dezembro de 2013, Confins foi a leilão. A nova concessionária, BH Airport — formada pelo Grupo CCR, operador aeroportuário de Zurique, e pela Infraero —, assinou contrato em abril e ficou responsável pela gestão do aeroporto pelos próximos 30 anos. A meta é investir R$ 1,5 bilhão em 10 anos.

Empresa trincada

Em Guarulhos, a Invepar, dona de 90% do consórcio que detém 51% da administração do terminal, é uma empresa trincada. O trio de fundos de previdência Previ, Petros e Funcef, que tem 75% de participação, acusa a empreiteira OAS, dona dos 25% restantes, de equívocos estratégicos que fizeram a dívida líquida avançar de R$ 2,4 bilhões para R$ 5,5 bilhões, um salto de 121% em 12 meses. O alto endividamento já teve impacto no balanço. A empresa registrou, entre abril e junho, o pior resultado trimestral em três anos, com perdas de R$ 28 milhões.

Para fazer frente aos investimentos necessários no maior aeroporto do país em movimentação, a Invepar precisa se capitalizar. Analistas acreditam que os fundos de pensão pretendem, no futuro, romper a sociedade com a OAS. A empresa, contudo, informa ter situação sólida. "Além de todos os investimentos previstos no contrato de concessão terem sido cumpridos, investimentos adicionais foram antecipados para proporcionar melhor atendimento aos usuários do aeroporto", frisa por meio de nota.

No Galeão, concedido neste ano, as obras de responsabilidade da Infraero, como a reforma do setor B do terminal e a conclusão da reforma do terminal 2, estão em andamento. Apenas em agosto, a RioGaleão iniciou a operação de transição, que pode levar de três a seis meses. Após esse período, começará sua operação plena. Os investimentos serão de R$ 5 bilhões ao longo dos 25 anos, segundo a concessionária, formada pela Odebrecht TransPort, Changi Airports International (de Cingapura) e Infraero.

Apesar de problemas em quase todos os terminais concedidos, na avaliação do secretário executivo da Secretaria de Aviação Civil (SAC), Guilherme Ramalho, a política de concessões tem se mostrado eficaz. "Problemas sempre vão acontecer, mas houve mais sucesso do que dificuldade. Há aeroportos ampliados em mais de 100%. Temos a atuação de empresas reconhecidas internacionalmente", pontua. Ela afirma que as concessões estão oferecendo concorrência ao setor, antes monopólio da Infraero. "Com essas seis concessões, transferimos 50% da movimentação de passageiros do país para a iniciativa privada, com novas práticas de gestão", comenta o secretário.

Para o especialista em infraestrutura do escritório L.O. Baptista-SVMFA Fernando Marcondes, apesar de problemas pontuais nas concessões, o caminho para os aeroportos não pode ser outro. "O Estado não tem recursos próprios para investir o necessário. O modelo de concessões funciona bem desde que seja fiscalizado. O papel do governo é de fiscalização. Pode retomar a concessão caso não sejam cumpridas as metas", esclarece.