

The Economist

Voando alto

O ESTADO DE S. PAULO
09 Junho 2015 | 02h 04

Por que a compra de aeroportos tem decolado no mundo?

Imagine ser dono de um shopping center em cujas instalações os clientes são obrigados a permanecer por várias horas. Melhor ainda, todas as pessoas que frequentam o shopping são relativamente ricas e muitas delas se deixam levar pela alegria de estar saindo de férias. Agora imagine que o número desses shopping centers especiais é rigidamente controlado, o que deixa o empreendimento numa situação de quase monopólio. Como se não bastasse, para frequentar o shopping é preciso pagar uma tarifa. Diante disso, não surpreende que esteja na "moda" comprar aeroportos.

Embora potencialmente lucrativos, os aeroportos imobilizam muito capital, e é por isso que em todo o mundo há governos dispostos a se desfazer deles. Em alguns casos, opta-se por abrir o capital e lançar ações em bolsa; em outros casos, prefere-se vender o aeroporto para investidores privados.

O governo japonês está oferecendo concessões de 30 a 40 anos para os interessados em administrar alguns de seus aeroportos. Já a França está pondo à venda seus aeroportos regionais: em dezembro, o governo francês vendeu uma participação de 49,9% no aeroporto de Toulouse para um consórcio liderado por empresas chinesas. Entre os investidores, incluem-se fundos de pensão, fundos soberanos, empreiteiras e companhias de private-equity.

O que diferencia os aeroportos da maioria dos investimentos em infraestrutura é sua fonte dupla de receitas: ganha-se tanto com o transporte aéreo (tarifas aeroportuárias, contratos com companhias aéreas), como com os passageiros (estacionamentos, lojas, hotéis). Para quem administra uma rodovia com pedágios, não há muito o que fazer quando o tráfego diminui. Mas, com um aeroporto, são várias as opções: pode-se cortar custos de capital, enxugar a folha de pagamentos e aumentar os preços do estacionamento.

"Adoramos aeroportos, porque eles proporcionam remuneração estável para os nossos aposentados, protegem contra a inflação e representam uma diversificação", diz Andrew Claerhout, do Ontario Teacher's Pension Plan (OTPP), que detém participações em quatro aeroportos europeus, incluindo os de Birmingham e Copenhague. O melhor de tudo é o bônus advindo da situação monopolista. Aeroportos bem administrados geram retornos na casa dos dois dígitos - bem acima dos pagos por ativos mais monótonos, como pontes.

Uma maneira de impulsionar os lucros é aumentar o número de passageiros que transitam pelas instalações do aeroporto. Os investidores que administram o aeroporto de Bruxelas, entre os quais se incluem o OTPP, o banco Macquarie e o próprio governo belga, recentemente ajudaram a ampliar seu faturamento interligando os terminais europeus e internacionais, o que permitiu centralizar tanto os procedimentos de segurança, como as atividades comerciais.

O grupo de investimentos Ardian, que detém uma participação no aeroporto de Luton, próximo a Londres, ajudou a convencer a companhia ferroviária local a aumentar o número de trens que partem com destino à capital inglesa na hora do rush. O grupo também eliminou um gargalo na rotina de segurança, aumentando o número de máquinas de raio X e colocando funcionários simpáticos e sorridentes, vestidos com camisetas amarelas, para indicar aos passageiros as filas menores. A próxima medida é a ampliação do terminal, cuja capacidade passará de 12 milhões para 18 milhões de passageiros anuais.

Em aeroportos administrados por órgãos públicos, a parte do negócio que não diz respeito a atividades aeroportuárias com frequência é negligenciada. Os investidores privados geralmente fazem melhorias nos estacionamentos (dotando-os de vagas cobertas e próximas aos terminais), e muitas vezes essa se torna uma das maiores fontes de receita do empreendimento. Por outro lado, nem todos os aeroportos oferecem as mesmas possibilidades.

A proximidade de grandes centros urbanos tende a proporcionar apostas mais seguras: chova ou faça sol, o fluxo de passageiros é constante, coisa que não acontece com aeroportos situados em lugares turísticos. Outra regra de ouro é garantir que o aeroporto não seja dominado por uma única companhia aérea, evitando a exposição a greves ou mesmo à falência da companhia. E adquirir participações em aeroportos cujo controle permaneça nas mãos do Estado é sempre arriscado, visto que interesses públicos e privados nem sempre coincidem.

No momento, o maior centro de investimentos em aeroportos é a Europa, que, segundo a consultoria Preqin, desde 2011 concentra mais da metade dos negócios. Em seguida vem a Ásia, com 15%, a Australásia, com 14% e os Estados Unidos, com 9%. Mas as valorizações dos aeroportos europeus vêm atingindo altitudes estratosféricas: comenta-se que o aeroporto de Liubiana, capital da Eslovênia, vendido no ano passado para a alemã Fraport, saiu por um valor correspondente a 20 vezes seus lucros anuais.

Michael Burns, da consultoria PwC, observa que o número de passageiros tem crescido duas vezes mais em muitos aeroportos asiáticos e africanos. Pelos cálculos da PwC, até 2020 os aeroportos da Indonésia serão mais movimentados que os da Grã-Bretanha. Investidores mais aventureiros talvez acabem preferindo alçar voos de longa distância.

© 2015 THE ECONOMIST NEWSPAPER LIMITED. DIREITOS RESERVADOS. TRADUZIDO POR ALEXANDRE HUBNER, PUBLICADO SOB LICENÇA. O TEXTO ORIGINAL EM INGLÊS ESTÁ EM WWW.ECONOMIST.COM.



COMENTÁRIOS 0

Fazer Login

	Seguir	Compartilhar	Comentar

Novos|Antigos