

# Governo de São Paulo analisa PPPs para atrair investimentos ao estado

Analistas apostam que Alckmin dará continuidade à iniciativa, que depende de aprovação do governo federal

**Dubés Sônego**

dsonego@brasileconomico.com.br

Com a continuidade da gestão PSDB, São Paulo deverá dar andamento nos próximos anos aos planos de concessão de aeroportos sob responsabilidade estadual à gestão da iniciativa privada, através de Parceria Público Privada (PPP). É a avaliação de consultores como Carlos de Faro Passos, especialista em infraestrutura e professor da Fundação Getúlio Vargas (FGV), com base no histórico do governador eleito, Geraldo Alckmin. Em 1996, como vice do governador Mário Covas, Alckmin coordenou a privatização das principais rodovias paulistas.

A possibilidade de privatização dos aeroportos vinha sendo estudada pelo atual governo, que chegou a montar um modelo de edital e submetê-lo ao Ministério da Defesa, responsável por dar o parecer que embasará a aprovação ou rejeição do projeto pela Presidência. Uma posição era esperada para novembro deste ano. Mas, de acordo com Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (Daesp), até ontem não havia resposta. Procurado, o Ministério da Defesa não retornou à solicitação de informações feita pelo jornal.

Pela proposta paulista, a concessão dos 31 aeroportos hoje sob administração estadual seria feita através de PPPs com prazo de vencimento de 15 anos. O conjunto de aeroportos seria dividido em cinco lotes, cada um deles encabeçado por

um aeroporto de grande movimento para os padrões estaduais. Com isso, o vencedor da disputa por um dos filés mignons da rede ficaria também com aeroportos secundários, menos rentáveis.

Entre os aeroportos com maior potencial de demanda por parte de investidores privados estão Ribeirão Preto, Jundiaí, São José do Rio Preto, Presidente Prudente e Bauru. Pelo modelo paulista, quem ficar com Ribeirão, por onde passam quase 500 mil passageiros por ano, teria que administrar também Franca, São Carlos e Araraquara. Da mesma forma, vencer a disputa por Presidente Prudente implicaria cuidar de Andradina, Assis, Dracena, Presidente Epitácio e Tupã.

Um das vantagens dessas PPPs, diz Passos, é que o risco de demanda e os custos de operação e manutenção dos aeroportos secundários ficaria com os concessionários, assim como a responsabilidade de investir na expansão dos aeroportos principais. Ao governo caberia bancar melhorias no aeroportos de menor movimento.

Por outro lado, os concessionários receberiam mensalmente uma fração predeterminada do custo atual de operação dos aeroportos concedidos como remuneração. O valor dessa contraprestação seria usado como critério para a definição do vencedor da disputa pelo contrato.

É um modelo diferente do baiano. Lá, há pelo menos três aeroportos administrados pela

**Aeroporto de Jundiaí: um dos mais atrativos de São Paulo para a iniciativa privada**



iniciativa privada: Porto Seguro, Lençóis e Teixeira de Freitas. Todos terceirizados, diz Henrique Portugal Pedreira, presidente do grupo Sinart, vencedor dos contratos com o governo estadual da Bahia — a empresa é responsável também pela gestão, em moldes semelhantes, do aeroporto municipal de Juiz de Fora (MG).

Para o empresário, excluindo-se um grupo cinco a oito aeroportos nacionais, esse é o único modelo de negócio capaz de atrair a iniciativa privada para o setor. Os demais aeroportos de pequeno e médio porte são, em sua avaliação, insustentáveis. O principal negócio da Sinart é a operação e administração de terminais rodoviários. “Os aeroportos são um negócio menor. Estamos nele pela experiência”, afirma. ■

## MODELO EM ANÁLISE

- No modelo idealizado pelo governo de São Paulo, a gestão dos 31 aeroportos hoje sob administração estadual seriam concedidos em lotes à iniciativa privada, em contratos de PPP.

- Cada lote seria encabeçado por um aeroporto de grande movimento, ao qual seriam agregados outros quatro ou cinco, com menor movimento e potencial de lucro.

- Investimentos na ampliação dos aeroportos principais ficaria a cargo dos concessionários, bem como os custos e manutenção e operação. Mas nos menores continuaria à cargo do estado.

Jornal de Jundiaí Regional