

União quer incluir terminais na concessão de Viracopos

Governo busca acordo consensual para evitar a relicitação

Da Redação

O governo federal avalia a inclusão de seis aeroportos situados nas regiões Norte e Nordeste dentro do contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Viracopos em Campinas.

A medida faz parte das negociações para resolver o impasse jurídico e financeiro da concessionária Aeroportos Brasil Viracopos (ABV).

A União busca um acordo consensual para evitar a relicitação total do terminal campineiro, que registrou a movimentação de 12 milhões e 800 mil passageiros em 2025.

Mesa de negociação

Uma comissão para analisar as pendências contratuais iniciadas em 2012 foi estabelecida pela Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), e a definição sobre o novo modelo deve ocorrer até o primeiro trimestre deste ano.

Atualmente, a Infraero detém 49% do aeroporto, enquanto o restante pertence ao consórcio privado. Caso a proposta avance, o novo contrato será reestruturado para integrar os terminais deficitários ao ativo principal de Campinas, visando garantir a continuidade dos investimentos e das operações logísticas no setor aeroportuário nacional.

A negociação ocorre no âmbito de uma Comissão de Auto-composição, mediada pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

Caso um acordo seja formalizado, a atual concessionária desistirá definitivamente do processo de relicitação, mantendo o controle de Viracopos e assumindo a responsabilidade por terminais menores que não atraíram o interesse de investidores em leilões anteriores.

Os aeroportos regionais que podem ser integrados ao contrato são os de Tarauacá, no Acre; Barcelos, Itacoatiara e Parintins, no Amazonas; Itaituba, no Pará; e Guanambi, na Bahia. Esses terminais integram o programa AmpliAR, que enfatiza e defende a modernização da aviação regional.

Muitos desses locais possuem importância estratégica para a conectividade de áreas remotas, mas apresentam baixa viabilidade comercial isoladamente, o que justifica a tentativa do governo de vinculá-los a um ativo de alta rentabilidade e volume de carga como Viracopos.



Medida faz parte das negociações para resolver o impasse jurídico e financeiro da ABV

O histórico da concessão do aeroporto de Viracopos é marcado por desafios econômicos significativos. O consórcio, formado pelas empresas UTC Participações, Triunfo Participações e Egis, além da empresa estatal Infraero (que detém 49% das ações), assumiu a operação no ano de 2013 com um contrato de 30 anos.

Contudo, em 2017, a concessionária entrou em recuperação judicial e, posteriormente, em 2020, solicitou a devolução amigável do ativo por meio da relicitação.

O argumento principal da empresa baseia-se no descumprimento de cláusulas contratuais por parte da Anac, o que teria gerado perdas financeiras insustentáveis.

Queda de braço

Um dos pontos de maior divergência nas negociações é o valor das indenizações e dos investimentos não amortizados.

De um lado, a Anac calculou que o ressarcimento devido à

concessionária seria de aproximadamente R\$ 2,9 bilhões.

Por outro lado, a Aeroportos Brasil Viracopos defende que os valores ultrapassam os R\$ 5 bilhões, citando gastos com desapropriações e a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato original.

A inclusão dos novos terminais regionais funcionaria como uma moeda de troca ou um mecanismo de compensação para viabilizar a continuidade da gestão sem a necessidade de novos aportes vultosos diretos do Tesouro.

Prevenção

A manutenção da atual gestão é vista por setores do governo como uma alternativa para evitar a paralisação de investimentos e a incerteza jurídica que um novo leilão poderia causar.

Estima-se que, com a resolução do conflito e a repactuação do contrato, o Aeroporto de Viracopos possa receber investimentos da ordem de R\$ 5 bilhões

Aeroporto Internacional de Viracopos

nos próximos anos.

Isso permitiria a expansão do terminal de passageiros e o fortalecimento da infraestrutura logística, consolidando-o como um dos principais centros de distribuição de mercadorias do país.

Do ponto de vista prático, a solução consensual depende de pareceres favoráveis do Tribunal de Contas da União (TCU) e da Advocacia-Geral da União (AGU).

Repercussão

A decisão final impactará diretamente o planejamento do setor aéreo brasileiro, servindo como modelo para outros contratos de infraestrutura que enfrentam dificuldades similares.

Expectativa

Enquanto as conversas prosseguem sob sigilo, o mercado e a comunidade de Campinas aguardam a definição que determinará o rumo de um dos ativos mais importantes da infraestrutura nacional.

Aeroporto Internacional de Viracopos



Infraero detém 49% do aeroporto; restante é do consórcio

Prefeitura trocará os elevadores por R\$ 16 mi

A Prefeitura de Campinas publica nesta quinta-feira (29) a concorrência eletrônica para a compra de 12 elevadores para o Paço Municipal.

O investimento é de aproximadamente R\$ 16,2 milhões, e o custo estimado reflete os valores de mercado para a tecnologia e instalação das unidades completas.

O processo ocorre pelo Portal da Transparência e pela seção de licitações do site da prefeitura (www.campinas.sp.gov.br).

De acordo com o Poder Executivo, a seleção da empresa considera o menor valor por lote.

A divisão dos itens acontece em dois lotes conforme o funcionamento dos aparelhos. O primeiro reúne elevadores de tração elétrica e o segundo agrupa os de pistão hidráulico. A separação permite a participação de empresas com especialidade em tecnologias distintas.

Equipamentos

O Palácio dos Jequitibás possui dez elevadores de tração elétrica instalados em 1969 e dois de pistão hidráulico, datados de 2000.

Oito unidades passaram por reforma em 1999 com troca de comandos e cabinas, mas mantiveram motores e freios originais. O elevador do gabinete do prefeito teve reforma de estética em 2005, sem alteração de sistemas.

Segurança dos usuários

A diretora do Departamento de Gestão Predial, Adriana Rangel, informa que as manutenções corretivas subiram 73% nos períodos recentes. Segundo ela, o fato causa a permanência de aparelhos parados e casos de pessoas presas.

Adriana Rangel afirma que “esse cenário afeta negativamente a percepção de conforto e segurança dos usuários”.

Solução

O departamento aponta que a falta de funcionamento decorre da inexistência de peças no mercado, pois os componentes saíram de fabricação. Por isso, a substituição total visa resolver a indisponibilidade constante.

Dessa forma, a administração municipal busca reduzir os gastos com reparos de emergência e garantir o transporte vertical no edifício.