

Brasil



Valor One

Viver de renda? Conte com as ferramentas do Valor One para seu planejamento financeiro

[Acesse gratuitamente](#) →

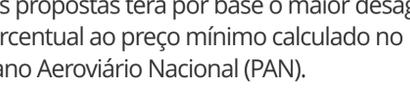
Governo muda modelo de concessão de aeroportos deficitários

Programa busca investimentos de empresas ativas no país para aeroportos regionais

Por *Marlla Sabino* — De Brasília
07/08/2025 05h01 · Atualizado há 2 horas



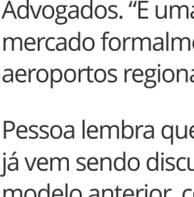
O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho: expectativa de que a iniciativa privada invista em cem aeroportos no Brasil nos próximos cinco anos — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo



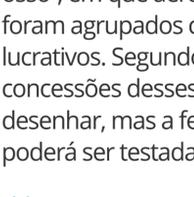
O governo federal decidiu apostar em um novo modelo para destravar a concessão de aeroportos deficitários à iniciativa privada. Batizado de AmpliAR, o programa busca atrair investimentos de empresas que já operam no Brasil para aeroportos regionais. O edital do programa foi lançado nesta quarta-feira, 6, e a sessão de abertura das propostas está marcada para 24 de novembro.

Serão ofertados 19 aeroportos regionais na Amazônia Legal e no Nordeste, onde há déficit acentuado de infraestrutura aeroportuária. Mas há metas ambiciosas. O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse nesta quarta-feira que espera que a iniciativa privada invista em cem aeroportos no Brasil nos próximos cinco anos.

Leia também:



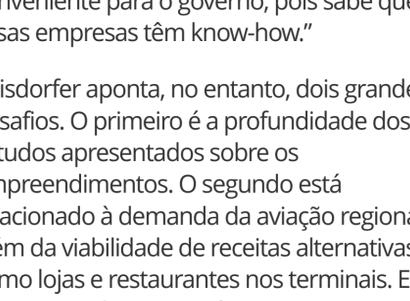
Após prisão de Bolsonaro, Alckmin diz que Brasil saiu de tentativa de...



'Se Hugo Motta se ausentar do país, eu vou pautar anistia', diz vice-presidente...

A estratégia consiste em incorporar ativos deficitários a contratos de concessão federais já vigentes, por meio de reequilíbrios econômico-financeiros. Podem participar empresas que já operam aeroportos no país e não estejam em processos de extinção da outorga. A seleção das propostas terá por base o maior deságio percentual ao preço mínimo calculado no Plano Aeroviário Nacional (PAN).

O modelo foi bem avaliado por especialistas ouvidos pelo **Valor**. A percepção geral é de que a proposta é interessante e pode ter êxito em alguns casos, seja pelo apelo turístico de algumas localidades, seja pela sinergia com operações já existentes.



Quanto custa um aparelho auditivo? Veja a lista

Sponsored by: Aparelhos auditivos

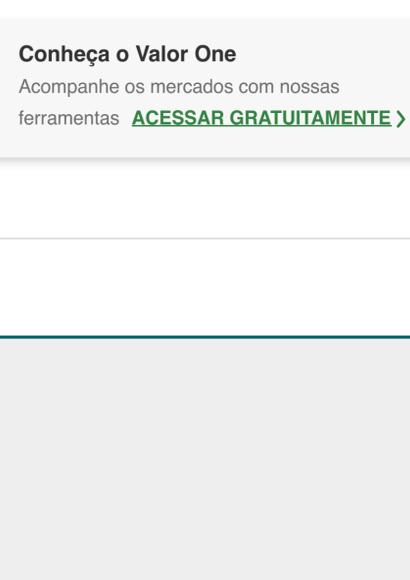
“O modelo proposto simplifica. Não será preciso averiguar se a empresa tem capacidade econômica ou qualificação técnica, pois ela já é uma concessionária e pressupõe-se que tem capacidade e qualificação por já ter um contrato com o governo federal”, afirmou o advogado João Paulo Pessoa, sócio do Toledo Marchetti Advogados. “É uma maneira de provocar o mercado formalmente sobre o interesse em aeroportos regionais.”

Pessoa lembra que essa é uma questão que já vem sendo discutida há anos. Ele cita o modelo anterior, conhecido como “filé com osso”, em que aeroportos menos atrativos foram agrupados com terminais mais lucrativos. Segundo ele, modelos para concessões desses ativos são difíceis de desenhar, mas a ferramenta do AmpliAR poderá ser testada agora.



É uma maneira de provocar o mercado formalmente”

— João Paulo Pessoa

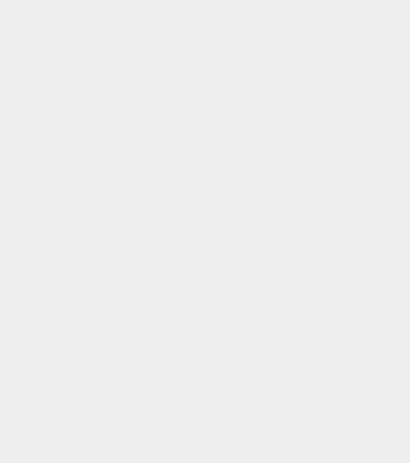


Para Guilherme Reisdorfer, sócio da área de infraestrutura do Siqueira Castro Advogados, o edital proposto deixa claro que o governo não está disposto a adotar um modelo em que tenha que fazer desembolsos para a operação desses terminais. “De certo modo, é uma solução que parece inteligente e conveniente para o governo, pois sabe que essas empresas têm know-how.”

Reisdorfer aponta, no entanto, dois grandes desafios. O primeiro é a profundidade dos estudos apresentados sobre os empreendimentos. O segundo está relacionado à demanda da aviação regional, além da viabilidade de receitas alternativas, como lojas e restaurantes nos terminais. Ele observa ainda que o próprio governo reconhece a possibilidade de falta de interesse por parte do setor privado em alguns casos, ao prever que terminais não arrematados seguirão em oferta.

Já Felipe Estefam, sócio de direito público e regulação do Cascione Advogados, destaca a possível atratividade do modelo, por estar baseado na preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos em vigor. “Isso significa que novos compromissos deverão ter um efeito neutro sobre a situação financeira ajustada no contrato de concessão.”

O especialista explica que há diversas formas de recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro. Entre as possibilidades, estão a revisão das tarifas, alteração no prazo da concessão e das obrigações contratuais. Esses ajustes serão definidos posteriormente pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e pela concessionária.



Em nota, a Aeroportos do Brasil (ABR) afirmou que o edital está em análise pelas concessionárias e afirmou que a ampliação da participação privada no setor é altamente positiva e relevante. Mas ressaltou que para esse avanço é fundamental enfrentar questões estruturais, como aprimoramentos no ambiente regulatório e redução de custos operacionais.

[← Mais recente](#) [Próxima →](#)

Conheça o Valor One
Acompanhe os mercados com nossas ferramentas [ACESSAR GRATUITAMENTE](#) >

