

Devolvido, Galeão irá a leilão junto com o Santos Dumont

Aeroporto Operadora RioGaleão decidiu devolver a concessão do terminal e novo certame deve ocorrer em 2023

Galeão será relicitado junto com Santos Dumont

Rafael Bittencourt e Rafael Rosas
De Brasília e do Rio

Os aeroportos do Galeão e Santos Dumont, no Rio, devem ser licitados a um único concessionário em 2023, informou ontem o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas. O anúncio foi feito depois da decisão da RioGaleão, operadora do Aeroporto Internacional Tom Jobim, de devolver a concessão do terminal ao governo federal. Ontem, a concessionária divulgou nota confirmando que apresentou às autoridades federais pedido de relicitação da concessão aeroportuária, conforme previsto na lei 13.448, de 5 de junho de 2017.

O motivo do pedido, apurou o Valor, foi a negativa da Agência Nacional da Aviação Civil (Anac) em relação à demanda do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. A informação foi antecipada ontem pela coluna "Capital" do jornal "O Globo". A RioGaleão pediu o equilíbrio "completo", envolvendo todos os efeitos da pandemia, para o contrato inteiro. A concessão do Galeão é por 25 anos. Começou em 2014 e estende até 2039. A operação é controlada pela cingapuriana Changi, com 51%, e tem a Infraero com 49%.

A Changi assumiu o controle do Galeão em 2017, quando a Odebrecht, implicada na Lava-Jato, deixou o empreendimento. No início, os cingapurianos tinham fatia minoritária no bloco de controle liderado pela empreiteira no Galeão.

Segundo fontes próximas das discussões, a Anac vem fazendo o equilíbrio anual dos contratos o que, na visão da RioGaleão, não dá

estabilidade para manter a operação a longo prazo. A devolução da concessão começou a ser analisada depois da negativa da área técnica da Anac, em outubro de 2021, sobre o reequilíbrio solicitado pela empresa. Ali ficou evidente que a RioGaleão teria que fazer a opção entre o litígio e um caminho mais seguro do ponto de vista legal, que envolve o pedido de relicitação. A expectativa é que o processo de devolução da concessão leve de dois a três anos para ser concluído. A RioGaleão vai continuar a responder pela operação enquanto a relicitação não ocorrer, disseram fontes.

O entendimento de técnicos é que a RioGaleão não pode participar da nova licitação do aeroporto.

Depois de a concessionária ter divulgado nota, confirmando o pedido de relicitação, Freitas chamou coletiva, em Brasília, na qual afirmou que a elaboração de estudos para licitar isoladamente o aeroporto Santos Dumont "não faz mais sentido". "A devolução é um instrumento aplicado a concessões mal modeladas, com problemas em contrato. Com a devolução, não faz mais sentido conduzir estudos de Santos Dumont isoladamente."

O ministro afirmou que para o segundo semestre de 2023 será estruturada a 8ª rodada de concessão de aeroportos, que deve englobar Galeão e Santos Dumont. "Resolve uma série de questões que estavam sendo levantadas pelo setor produtivo do Rio", disse o ministro. Afirmou que a devolução põe um fim às discussões com o Estado sobre o Santos Dumont. Segundo ele, a relicitação do Galeão seguirá caminho do aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN), em processo de devolução. Disse ainda que a Rio-



Freitas, ministro: não faz sentido conduzir estudos apenas do Santos Dumont

Galeão será ressarcida por investimentos não amortizados.

Desde que assumiu o aeroporto, em 2014, a RioGaleão investiu R\$ 2,6 bilhões em obras de expansão. Esses recursos fazem parte de um "encontro de contas" que vai precisar ser feito entre a concessionária e o governo federal uma vez que a concessão era de 25 anos, mas só se passaram oito anos, período insuficiente para amortizar todos os investimentos feitos no aeroporto. Para 2023, a RioGaleão tem compromissos de pagar R\$ 1 bilhão ao governo federal referente à outorga do aeroporto. Em 2017, a em-

presa antecipou dois anos e meio de outorgas à União e reprogramou mais dois anos e meio.

No twitter, o governador do Rio, Cláudio Castro, disse que o grupo de trabalho que vem tratando do Santos Dumont no Ministério da Infraestrutura vai construir a "melhor modelagem" para recuperar o sistema aeroportuário do Rio. Estado e prefeitura do Rio vinham se opondo ao modelo de concessão do Santos Dumont por entender que esvaziava o Galeão. O prefeito do Rio, Eduardo Paes, criticou a saída da Changi dizendo que enfraquece o ambiente de negócios.

Resquício de um Brasil eufórico, que deu errado

Análise

Daniel Rittner
De Brasília

A atual concessão do Galeão era um dos últimos resquícios de um Brasil que sonhou em ser potência e, mais uma vez, ficou no meio do caminho. Era o país da Copa do Mundo, da Olimpíada, do pré-sal, das megaconstrutoras, do Eike Batista, da Oi como operadora de telefonia multinacional. Em uma década, virou um tigre de papel.

É preciso lembrar o que está na gênese da concessão. Depois de muito relutar e pressionado pela contagem regressiva dos grandes eventos esportivos, o PT finalmente aceitou privatizar os primeiros aeroportos há exatamente dez anos — fevereiro de 2012. A Odebrecht, maior grupo nacional de construção e infraestrutura, não levou nada. Apostou tudo em Viracopos, mas ficou em segundo no leilão. E foi com tudo no Galeão.

Em 2013, a empreiteira fez um lance de quase R\$ 20 bilhões pelo aeroporto. Lance considerado irresponsável por todo o mercado. Mas eram tempos de otimismo desenfreado. Em Davos, o Brasil só perdia nas atenções para os EUA e para a China. Era o terceiro destino mais citado na pesquisa dos "super CEOs" que é divulgada todos os anos nos Alpes suíços.

Amo Augustín, o alquimista das finanças públicas, dava palpites na estruturação das concessões e fez

os estudos de Viracopos indicarem um volume de passageiros superior a Heathrow (Londres) ao fim do contrato. Acesso ao terminal, diziam, não seria problema: haveria um trem-bala. A Andrade Gutierrez e a Camargo Corrêa, grandes concorrentes da Odebrecht, queriam construir um novo aeroporto internacional em São Paulo.

Tudo o que justificava aqueles anos de euforia foi caindo, pouco a pouco. Copa? A prometida transformação urbana nunca saiu do papel. Os trens do VLT de Guaiabá, estragando em um depósito sob sol escaldante, servem como lembrança. O Parque Olímpico está às moscas e os gestores no Rio cogitaram entrar o baraco na estação Gávea do metrô, jamais entregue.

Nem a produção do pré-sal aumentou como se esperava. Em 2012, o governo projetava 5,4 milhões de barris de petróleo por dia para uma década depois. No ano passado, fechamos com pouco menos de 3 milhões de barris.

A conta do Galeão, cujo controle foi vendido para a Changi, não tinha mesmo como fechar. Em seus melhores anos, o aeroporto teve R\$ 400 milhões de Ebitda, mas precisava pagar R\$ 1 bilhão em outorga para o governo. Claro que havia falhas na modelagem e o erro de origem da Odebrecht, como disse o ministro Tarcísio Freitas, mas eis o principal: o Galeão virou porta de entrada de um país, como o Cristo Redentor da "Economist", que não decolou.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Valor Econômico - São Paulo/SP

Seção: Empresas **Caderno:** B **Página:** 2