

Govto promete leiloar Santos Dumont e Galeão juntos no 2º semestre de 2023



Sob nova direção. Com a decisão do governo, uma única empresa ficará responsável por administrar Galeão e Santos Dumont após o leilão, previsto para 2023. Até lá, o consórcio RIOgaleão, que tem a Changi como majoritária, é responsável

COM DEVOUÇÃO DE AEROPORTO

MUDANÇA DE ROTA
Govto promete leiloar Santos Dumont e Galeão juntos no 2º semestre de 2023

CAPITAL

MARIANA BARBOSA, MANOEL VENTURA, GERALDA DOCA, RAPHAELA RIBAS E DANIELE NOGUEIRA

O governo decidiu que vai leiloar Santos Dumont e Galeão juntos no segundo semestre de 2023. A mudança foi anunciada depois que a Changi — operadora aeroportuária de Cingapura que integra o RIOgaleão, consórcio responsável pela administração do terminal internacional — optou por devolver o aeroporto à União, como antecipou a coluna Capital.

O Galeão foi fortemente afetado pela pandemia, que reduziu o volume de voos internacionais. A gota d'água para a saída da operadora foi a recusa da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) de rever o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. A empresa calcula ter acumulado perdas de R\$ 7,5 bilhões durante a pandemia e tentava abater esse montante do pagamento de outorgas previstas até o fim do contrato. A Anac afirma que o pedido ainda está em análise, mas teria indicado para a concessionária que consideraria apenas as perdas em 2021.

Com a decisão de devolver o aeroporto, a Changi não será

obrigada a pagar o valor de R\$ 1 bilhão de outorga previsto para 2023. Outro fator que pesou na decisão foi a licitação prevista do Santos Dumont, que, nos moldes propostos pelo governo, prejudicaria o fluxo de passageiros no Galeão.

A saída da operadora colocou o governo diante de uma decisão difícil. O leilão do Santos Dumont vinha enfrentando críticas das autoridades fluminenses pelo risco de esvaziar de vez o Galeão, caso não fosse imposta alguma restrição ao aumento de voos. Foi montado um grupo de trabalho para rever os termos da licitação, mas ainda não havia sinal de consenso. Com capacidade de transportar 30 milhões de passageiros, o aeroporto internacional fechou o ano passado com apenas 4 milhões. Se fosse leiloado sozinho após o Santos Dumont, seria considerado um ativo menos atraente.

MODELO DE LICITAÇÃO O caminho encontrado pelo governo foi postergar a licitação do terminal no Centro do Rio para que ele seja arrematado pela mesma empresa que vai ficar com o Galeão em sua 8ª rodada de licitações, no segundo semestre de 2023.

Já não faz mais sentido caminhar com Santos Dumont de forma isolada na 7ª rodada (prevista para este



BENNO CARVALHO/23.2022

ano). Vamos estudar os dois aeroportos juntos. Nós vamos avaliar a concessão de Galeão e Santos Dumont em conjunto. Isso é uma resposta à preocupação do setor produtivo e do governo do Rio de Janeiro. Vamos considerar o terminal Rio andando em conjunto — afirmou ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas. O governador do Rio, Cláudio Castro, afirmou em uma rede social que esta é "uma enorme oportunidade para fazer a relicitação alinhada com a concessão do Santos Dumont". E acrescentou que o grupo de trabalho formado deve construir "a melhor modelagem para garantir que a decisão da Changi seja um instrumento de recuperação do sistema aeroportuário do Rio".

O prefeito do Rio, Eduardo Paes, fez críticas ao governo federal pela devolução do aeroporto, embora seja a favor de atuação coordenada entre aeroportos. A prefeitura avalia que a nova licitação urgente que não é possível esperar até 2023 (leia mais na página 12). Para o setor de turismo, o risco é o Rio ficar para trás na retomada pós-pandemia. Os critérios para a concessão dos aeroportos serão definidos ao longo deste ano. Até lá, a RIOgaleão continuará responsável pelo aeroporto (o consórcio tem a Changi como majoritária, com 51% do capital, além da Infraero, com fatia de 49%). O Santos Dumont permanecerá a cargo da Infraero até o leilão. Nos próximos dias, a RIOgaleão

Adiado. Santos Dumont sairá da 7ª rodada de concessões. Modelo de leilão era alvo de críticas de autoridades fluminenses, pois poderia esvaziar o Galeão

da empresa. "A pandemia de Covid-19 provocou uma queda de 90% do número de voos no Brasil e enfraqueceu ainda mais as condições de operação do aeroporto", afirmou a RIOgaleão, em nota.

Quem assumir os terminais não ficará com as dívidas. O valor da nova outorga será usado para cobrir a indenização que a União precisa pagar à RIOgaleão por investimentos feitos e ainda não amortizados.

O ministro prometeu uma nova licitação com termos mais realistas do que a do Galeão em 2013. O terminal foi arrematado com ágio de 293% em lance de R\$ 19 bilhões por até o leilão e Odebrecht (que vendeu sua fatia para a empresa de Cingapura após a Lava-Jato). Freitas disse não ver problemas em ter um único operador nos terminais do Rio e afirmou que este já é o modelo em cidades como Nova York e Paris.

— Vamos fazer uma modelagem centrada na realidade, um modelo ótimo — afirmou, acrescentando que a saída não é sinal de desinteresse do investidor estrangeiro, apenas de uma outorga de valor muito alto para o projeto.

Este texto foi originalmente publicado na coluna de negócios Capital, no site do GLOBO: blogs.opglobo.globo.com/capital

DA CONCESSÃO À CRISE

Licitação com ágio de 293% pelo aeroporto Arrematado em 2013 por R\$ 19 bilhões, com ágio de 293,6%, pelo consórcio formado por Changi e Odebrecht, a concessão do Galeão foi considerada um sucesso na época. O valor superou o de Guarulhos (R\$ 16,2 bilhões).



Terminal com piscina A chegada de Changi ao Galeão foi comemorada. O terminal administrado em Cingapura pelo grupo foi eleito o melhor do mundo mais de uma vez. Oferecia jardim de borboletas, piscina e spa e era usado para voos de negócios e turismo.



Impacto da pandemia As premissas previstas na privatização nunca foram alcançadas, mas a pandemia piorou o quadro. No ano passado, o Galeão transportou apenas 4 milhões de passageiros. Tem capacidade para 30 milhões de viajantes.



Prefeitura do Rio diz que novo leilão é 'urgente'

Paes ironiza governo por devolução do Galeão, e secretário de Desenvolvimento afirma que não é possível esperar 2023. Setor de turismo teme a menor atração de voos no momento em que companhias aéreas preparam retomada para o pós-pandemia

RAPHAELA RIBAS E BRUNO ROSA
economia@oglobo.com.br

O prefeito do Rio, Eduardo Paes, criticou em uma rede social o cenário que levou à saída de Changi, o operador aeroportuário, do Galeão. A saída foi motivada pelo pedido negado para rever os termos do contrato em razão do impacto da pandemia.

"Parabéns às mentes brilhantes envolvidas! Isso mostra muita credibilidade do nosso país junto a investidores internacionais (nesse caso se incluí o governo de Cingapura) SQN!", escreveu, em referência à expressão "só que não". E acrescentou: "Espero que ao menos façam do limão a limonada e sejam rápidos na solução a ser dada".

Em outro post, o prefeito fez novas críticas ao modelo de licitação anterior proposto pelo governo para o Santos Du-

mont: "Com todo respeito a quem fez a modelagem destruidora do Santos Dumont/Galeão, temos agora uma boa oportunidade de passar a definição dos parâmetros e nova modelagem de uma nova licitação para o BNDES. Respeito ao Rio vai ser importante".

O secretário de Desenvolvimento Econômico, Chico Bulhões, defendeu um prazo curto para o leilão:

— A grande preocupação agora é o tempo, (a reliberação) é urgente. Não podemos esperar até 2023 como o ministério da Infraestrutura está prevendo, senão o Rio ficará abandonado.

RISCO DE FICAR PARA TRÁS

A preocupação manifestada pela prefeitura em relação ao prazo é também fator de inquietação para o setor de turismo. O Galeão foi fortemente afetado pela redução no volume de



Porta de entrada. Turistas no Cristo Redentor: companhias estrangeiras devem esperar definição antes de aumentar voos

passageiros na pandemia.

Representantes do setor de turismo e de companhias aéreas afirmam que a troca na gestão deve reduzir a atração de voos em um momento crucial, em que as empresas começam a reprogramar malhas aéreas e selecionar destinos no pós-pandemia. Ou seja, o Rio

corre o risco de ficar para trás na retomada do setor.

— O problema é o tempo que isso pode levar porque (o concessionário) ajudava a tentar captar voos. Agora, a Infraero, que é sócia minoritária (com 49% do capital), terá de trabalhar sozinha por um período. A operadora sempre teve

um diálogo com o setor de turismo carioca — afirma Alexandre Sampaio, presidente da Federação Nacional de Hotéis e Restaurantes.

Sampaio afirma que o país já está com dificuldade de atrair novas empresas aéreas:

— Se conseguirem licitar rápido e uma só operadora ga-

nar, melhor. A negativa do governo em ajustar o contrato diante da mudança de ambiente de negócios com a Covid-19 e a retração na economia passa a imagem de insensibilidade, que pode dificultar a atração de investidores.

O presidente de uma empresa aérea diz que isso tende a atrasar mais a retomada de voos internacionais no Rio, o que afeta a chegada de turistas.

Ainda não foram retomadas rotas para destinos relevantes na Europa e nos EUA a partir do Galeão em razão da pandemia. A consequência é que o carioca será forçado a fazer escala e conexão em São Paulo, que vem aumentando o volume de voos. A tendência é que as aéreas estrangeiras fiquem em "compasso de espera" ou busquem parcerias com companhias aéreas locais para distribuir passageiros a partir de São Paulo.

Devolução de terminais é lenta, e há risco de novos pedidos

Empresa decidiu sair de Viracopos em 2018. Aeroporto ainda não foi relicitado

GERALDA DOCA
E MANOEL VENTURA
economia@oglobo.com.br

Executivos do setor aeroportuário avaliam nos bastidores que outros grandes operadores privados poderão seguir o exemplo da Changi, que pro-

tecolou a devolução do Galeão, se a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) não encontrar uma solução para o reequilíbrio dos contratos de concessão, considerando a queda nas receitas decorrentes da pandemia de Covid-19.

Tarcísio de Freitas, ministro

da Infraestrutura, negou a possibilidade de novas devoluções de aeroportos. Ele afirmou que até o momento só as concessões realizadas nas primeiras rodadas — realizadas no governo de Dilma Rousseff — tiveram problemas.

— A partir de 2016 houve

uma mudança absoluta de modelagem, que passou a ser muito mais crível. Todas as concessões que foram feitas lá para trás deram errado. O Galeão era o último caso aeroportuário crítico que agente tinha — disse.

Entretanto, a devolução de um aeroporto concedido ao governo federal não é um processo simples ou rápido: em geral, dura no mínimo três anos. Até o momento dois aeroportos concedidos estão em processo de devolução: Viracopos, em Campinas (SP) em 2018 e São Gonçalo do Amarante (RN) em 2020, por

questões como a recessão, frustração no crescimento do país e do turismo e até a Operação Lava-Jato.

Os dois terminais ainda não foram concedidos novamente para a iniciativa privada. Os processos de relicitação de Viracopos e do aeroporto potiguar estão no Tribunal de Contas da União (TCU), em fase de análise.

Mas, enquanto isso, há uma preocupação de que os passageiros não fiquem desassistidos e os operadores sigam com a manutenção do aeroporto enquanto ocorre todo o processo de devolução do termi-

nal. No período, contudo, as empresas param de pagar outorgas e de investir.

Quando um aeroporto é devolvido, o concessionário tem direito a uma indenização por parte dos investimentos de longo prazo feitos durante a concessão.

O advogado especialista André Soutelino, sócio da A.L.D.S Advogados Associados, lembra que nos dois casos a relicitação demorou mais que o estimado para ocorrer, em um sinal de que as previsões para relicitar Galeão e Santos Dumont em 2023 podem ser otimistas.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal O Globo - Rio de Janeiro/RJ

Seção: Economia Pagina: 11 e 12