

Burocracia empurra concessão de aeroportos para 2024



Crise. Saguão do Aeroporto Internacional do Galeão Antônio Carlos Jobim: queda da movimentação de passageiros agravada pela pandemia levou a empresa que administra o terminal da Zona Norte do Rio a pedir a devolução da concessão

GERALDA DOCA
g1@globo.com.br
BRASÍLIA

CONCESSÃO DOS AEROPORTOS DO RIO

PLANO DE VOO MAIS LONGO

Leilão de Santos Dumont e Galeão deve ficar para 2024

O leilão conjunto dos aeroportos cariocas do Galeão e Santos Dumont, previsto originalmente para 2023, deve ser adiado, pelo menos, para 2024. Atrasos burocráticos no processo de devolução do terminal internacional da Zona Norte do Rio pela concessionária RIOgaleão, controlada pela asiática Changi, pressionam o calendário. Até agora só houve troca de documentação entre a empresa e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). A demora trava ainda a concessão do Santos Dumont, no Centro, muito cobijado por investidores.

A avaliação dominante entre técnicos do governo diretamente envolvidos no caso em Brasília, ouvidos sob condição de anonimato, é a de que não haverá tempo hábil para desenhar o modelo de concessão, obter o aval do Tribunal de Contas da União (TCU) e realizar o certame no segundo semestre de 2023, conforme havia prometido o então ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas (Republicanos), pré-candidato ao governo de São Paulo. A culpa seria da morosidade dos processos.

processo de licitação de aeroportos no país avançou até agora. Viracopos (SP) e São Gonçalo do Amarante (RN) seguem com problemas e aguardam pareceres do TCU. Isso sem contar com eventuais mudanças nos governos federal e do Estado do Rio após as eleições deste ano, o que poderia levar a novos debates sobre o modelo de licitação.

A devolução de um aeroporto é um processo complexo: governo e empresa precisam chegar a um acordo sobre o valor das melhorias já feitas pela

concessionária e o que ela já ganhou com a operação para definir se a companhia precisa ser ressarcida por eventuais obras e estruturas construídas.

Para André Soutelino, sócio da A.L.D.S. Sociedade de Advogados, o adiamento é previsível e pode impactar a situação de outros terminais:

—As partes (concessionária e União) terão que realizar um encontro de contas, que não é uma conta de padaria, visto que o contrato de concessão, por si só, é complexo. Correr com o leilão de Galeão e Santos

Dumont pode levar a um aumento dos pedidos de reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos por parte dos concessionários por eventuais falhas no processo.

Ele observa que a demora no leilão dos dois terminais do Rio causa perdas econômicas para a cidade e o estado.

— Há uma concorrência de aeroportos em voos internacionais, mesmo com conexão. O Rio tem demanda e poderia ser uma potência no turismo, mas as autoridades não estão fazendo o dever de casa, eles

precisam fomentar a economia e garantir a segurança dos moradores e turistas — afirma. — O Galeão está às traças porque a rede de conexões com os outros meios de transporte é inócua. O morador de Volta Redonda, por exemplo, não vai voar pelo Galeão. Prefere ir para Guarulhos.

SEMPRE FORA DAS METAS

Concedido em novembro de 2013, o Galeão nunca alcançou as metas de movimentação de passageiros e vive um esvaziamento. No início de fevereiro, a Changi afirmou que queria devolver o terminal ao governo federal, alegando dificuldades no contrato. Em paralelo, o governo queria conceder o Santos Dumont na próxima rodada de leilões prevista para este ano, quando deve ser concedido o Aeroporto de Congonhas (SP). Pela proposta, não haveria limites para o crescimento da capacidade do aeroporto do Centro do Rio, inclusive em voos internacionais. A Prefeitura do Rio, o governo do estado e empresários fluminenses criticaram o modelo de privatização do Santos Dumont, que poderia agravar o esvaziamento do Galeão, e pressionou por mudanças.

No dia 10 de fevereiro, o go-

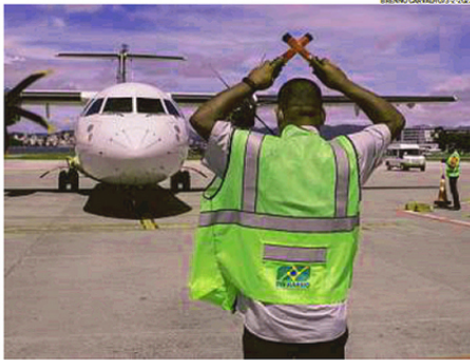
verno anunciou o plano de licitação conjunta. Assim, será feito um modelo único para o Rio, permitindo que os dois aeroportos sejam administrados pela mesma empresa em vez de concorrerem entre si.

Hoje, o Galeão, que já foi o principal aeroporto internacional do país, recebe menos passageiros que Guarulhos, Congonhas, Brasília e chega a empatar com Viracopos, em Campinas (SP). O terminal carioca foi concedido por 25 anos, portanto, a concessão só terminaria em 2039. Para ampliar a capacidade do aeroporto, que pode receber até 37 milhões de passageiros por ano, foram investidos R\$ 2 bilhões pela concessionária liderada pela Changi. No ano passado, porém, pouco mais de três milhões de pessoas passaram pelo aeroporto. O valor da outorga anual durante o contrato foi fixado em torno de R\$ 1 bilhão.

Com pandemia e crise econômica, os aeroportos sofreram, mas o resultado foi pior no Galeão. Segundo dados da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneea), o total de passageiros no aeroporto internacional do Rio caiu de 9,2 milhões em 2019 para 3,1 milhões no transporte doméstico em 2021, uma queda de 66%. Na média dos 12 aeroportos privatizados do país, a redução foi de 36% em igual período.

O governo deve publicar nesta semana o edital de chamamento público para a contratação dos estudos da modelagem dos dois aeroportos do Rio, o que deve ser concluído apenas em agosto.

Uma das novidades no processo de concessão de Galeão e Santos Dumont é a determinação de que os estudos da modelagem detalhem os efeitos, em preço e qualidade dos serviços, de entregar dois terminais a um único operador. Também está previsto um capítulo específico sobre impactos ambientais.



Com atraso. Funcionário orienta piloto na pista do Santos Dumont: concessão do terminal do Centro do Rio, um dos mais movimentados do país, terá que esperar acordo de devolução do Galeão

PROCESSO COMPLEXO

Oficialmente, no entanto, o governo mantém a versão de que não haverá atrasos. Em nota, o Ministério da Infraestrutura afirmou que "mantém a previsão de realizar o leilão em 2023, conforme anunciado ainda em fevereiro". Já o consórcio RIOgaleão diz ter iniciado o processo de devolução do terminal e aguarda os próximos passos do governo. Continuará administrando o aeroporto até um novo leilão. A promessa de licitar Galeão junto com Santos Dumont no segundo semestre de 2023 seria algo inédito do ponto de vista técnico. Nenhum

Leilão de Congonhas já tem 13 interessados

Grupos internacionais e brasileiros participam de conversas sobre a sétima rodada de aeroportos. Em paralelo, governo avalia medidas para resolver problemas de contratos antigos, como os de Guarulhos e de Brasília

GERALDA DOCA
geral@oglobo.com.br
BRASIL E SÃO PAULO

Enquanto a licitação conjunta de Galeão e Santos Dumont, no Rio, sofre atrasos, a próxima rodada de privatização de aeroportos, prevista para este ano, tem 13 grupos interessados entre estrangeiros e nacionais, segundo técnicos do governo. O Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, é o principal atrativo.

As conversas, disseram ao GLOBO pessoas envolvidas nessas negociações, estão ocorrendo com os seguintes grupos: Vinci, ADP e Egis, da França; Aena (Espanha); Zurich (Suíça); AviAlliance (Alemanha); Hamad (Catar); Infrafranca (Argentina), além dos brasileiros CCR, Socicam, Pátria, JSHF e Infra Concessões. Alguns dos estrangeiros ainda não operam no país.

Contudo, essa nova rodada deverá ficar para a segunda quinzena de julho. O plano inicial do governo era realizar o leilão entre maio e junho, mas a concessão ainda precisa ser aprovada pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Os estudos estão na área técnica do tribunal e, só depois, seguem para análise dos ministros. A previsão é que esta etapa seja concluída no próximo mês. As propostas foram



Terminal cobijado. Área de check-in do Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, o mais movimentado do Brasil: há cada vez mais interesse pela concessão

enviadas à Corte no fim de dezembro. A Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag) pediu para suspender o processo que analisa a concessão, alegando que a modelagem exclui o setor de Congonhas.

AVIAÇÃO EXECUTIVA NA MIRA

Três blocos serão leiloados na sétima rodada de licitações de aeroportos. Segundo um téc-

nico envolvido nas negociações, o lote da aviação executiva, que inclui os terminais de Campo de Marte (SP) e Jacarepaguá (RJ) deverá surpreender. Operadores da aviação geral (jatinhos) e grupos do setor da construção civil têm demonstrado firme interesse nos dois terminais. A avaliação é que eles são bem localizados e têm espaço para empreendi-

mentos imobiliários, disse um técnico do governo.

Obloco do Norte, com os aeroportos de Belém e de Macapá, também atrai interessados.

Congonhas será leiloado com mais dez terminais (de Minas Gerais, Pará e Mato Grosso do Sul). O edital vai autorizar o vencedor a contratar um administrador regional para cuidar da operação dos

terminais de pequeno porte.

A modelagem prevê lance mínimo de R\$ 255 milhões por Congonhas e um investimento total de R\$ 5,889 bilhões. No bloco Norte, a outorga mínima é de R\$ 57 milhões, com aportes de R\$ 857 milhões. Pelo bloco da aviação executiva, o lance mínimo é de R\$ 138 milhões, com investimentos da ordem de

R\$ 560 milhões. Esses valores, no entanto, devem ser ajustados pelo TCU.

RENEGOCIAÇÃO DE OUTORGAS

Enquanto estrutura a sétima rodada de leilões de aeroportos e avalia como o fazer a licitação dos terminais do Rio, o governo também precisa resolver problemas em contratos antigos do setor (como nos de Guarulhos e Brasília). O principal problema desses contratos está no valor das outorgas, uma espécie de aluguel pago pelos concessionários.

O governo estuda editar uma portaria que vai permitir aos concessionários renegociarem as outorgas. Segundo fontes a par das discussões, a proposta prevê a antecipação dos valores a vencer pelas empresas com desconto ou alongamento de prazo, com taxa de juros mais vantajosas.

A ideia é encontrar uma alternativa para que as concessionárias possam cumprir as obrigações de acordo com o fluxo de caixa que está sendo gerado, explicou um técnico. A proposta passou a ser analisada após a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) ter recusado o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro feito pelo operador do Galeão. Isso levou a empresa a pedir a devolução do ativo. (Colaboração Ivan Martínez-Vargas)

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

Seção: Economia Pagina: 13 e 14