

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2018

**Contribuições Respondidas
pela Secretaria Nacional de
Aviação Civil - SAC/MTPA**

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS
AEROPORTOS DE RECIFE/PE, MACEIÓ/AL, ARACAJU/SE, JOÃO
PESSOA/PB, CAMPINA GRANDE/PB E JUAZEIRO DO NORTE/CE,
FORMANDO O BLOCO NORDESTE; DOS AEROPORTOS DE
VITÓRIA/ES E MACAÉ/RJ, FORMANDO O BLOCO SUDESTE; E DOS
AEROPORTOS DE CUIABÁ/MT, SINOP/MT, BARRA DO GARÇAS/MT,
RONDONÓPOLIS/MT E ALTA FLORESTA/MT, FORMANDO O BLOCO
CENTRO-OESTE**

1 ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES PRESENCIAIS

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3802
NOME DO CONTRIBUINTE
RUAN SEDANO CALDEIRA
CONTRIBUIÇÃO
Acho que a participação pública deve ser mais presente e mais fomentada na sociedade, existe a evidente falta de planejamento público no fluxo de projetos e a baixa capacitação dos gestores como problemas latentes na organização da infraestrutura no país e ao discutir a necessidade de avanços regulatórios que possam melhorar os investimentos corretos.
JUSTIFICATIVA
A nova etapa do Programa de Investimento em Logística (PIL), lançada no dia 09 de junho de 2015, deu início ao processo de concessão dos aeroportos Pinto Martins, em Fortaleza (CE); Luiz Eduardo Magalhães, em Salvador (BA); Hercílio Luz, em Florianópolis (SC); e Salgado Filho, em Porto Alegre (RS). Elas visam ampliar a infraestrutura, melhorar a qualidade dos serviços, trazer mais inovação e experiência de operadores internacionais, incentivar o turismo, aperfeiçoar o transporte de cargas e criar novos hubs regionais. Os prazos de concessão desses aeroportos serão de 30 anos, exceto para o Salgado Filho (25 anos), com investimento total estimado de R\$ 6,613 bilhões e outorga mínima de R\$ 3,01 bilhões. O leilão será realizado no dia 16 de março de 2017.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a partir de contribuições advindas da Audiência Pública e demais subsídios trazidos pelos interessados e pela população em geral diversos ajustes serão realizados, tanto no sentido de dar maior clareza aos estudos e documentos disponibilizados como para realização de eventuais correções e aprimoramentos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3806
NOME DO CONTRIBUINTE
JULIANA EVANGELISTA DA COSTA
CONTRIBUIÇÃO
Sugiro discriminar no edital que os aeroportos de João Pessoa, Juazeiro do Norte, Campina Grande, Alta Floresta, Barra do Garças, Vitória e Macaé possuem EPTA - Estação Prestadora de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo (ICA 63-10). Assim, cabe ao concessionário arcar com o custo fixo de manutenção e investimentos demandados para a operação do órgão de navegação aérea.
JUSTIFICATIVA
<p>A exemplo das concessões dos aeroportos de Guarulhos e Campinas, o concessionário não é responsável pela operação das EPTA, cabendo a Infraero a manutenção e o investimento nessas localidades.</p> <p>Considerando a situação financeira da Infraero, o uso do recurso público e a finalidade de exploração dos aeroportos, não se coaduna deixar o concessionário isento de realizar investimentos e manter os custos fixos do órgão de navegação aérea local. O concessionário deve lucrar operando o aeroporto, portanto deve arcar com todos os requisitos necessários, incluindo assim a prestação dos serviços de navegação aérea local.</p>
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que, em que pese os serviços de navegação aérea não fazerem parte do objeto da concessão, algumas responsabilidades correlatas ao tema estão detalhadas nos itens 3.2 a 3.4 do Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária da minuta de Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3810
NOME DO CONTRIBUINTE
PEDRO EDER DE ALMEIDA CRUZ
CONTRIBUIÇÃO
Incluir como obrigação do ganhador da concessão do Aeroporto de Aracaju, o término da obra da ampliação da pista de pouso/decolagem, com a respectiva pista auxiliar de taxiamento.
JUSTIFICATIVA
A obra já encontra-se bastante adiantada e é de grande importância para a segurança operacional das aeronaves e passageiros.
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. Primeiramente, importante esclarecer que, no processo de concessão aeroportuária, os EVTEAs não são vinculantes. Assim, o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio do sítio de modo a atender as exigências do Contrato. Ficará a cargo do futuro concessionário a decisão de continuar, ou não, as obras em andamento nos aeroportos concedidos. No que tange às obras em andamento nos aeroportos incluídos no PND atribuídos à Infraero, primeiramente, importante mencionar que, por meio do Ofício nº 249/2017/GAB-SAC/SAC, de 22 de dezembro de 2017, esta SAC encaminhou à Infraero as seguintes diretrizes: i) Devem ser mantidas apenas as obras imprescindíveis à segurança e à continuidade das operações do aeroporto; e ii) Não devem ser iniciadas ou continuadas intervenções que não tenham previsão de encerramento até 31 de agosto de 2018. Tal definição foi também informada ao Tribunal de Contas da União pelo Ofício nº 280/2017/AECI, de 26 de dezembro de 2017. Nesse contexto, conforme diretriz emanada da SAC para elaboração dos estudos, os EVTEAs consideram, para todas as obras, o calendário e previsão de execução das mesmas até 31 agosto de 2018. Caso haja CAPEX remanescente previsto para após esse período, o mesmo foi orçado nos Estudos, caso haja conclusão prevista da obra até esta data, os estudos consideraram que as mesmas estariam concluídas. Especificamente para o Aeroporto de Aracaju, os estudos de engenharia consideraram, de acordo com o plano de desenvolvimento proposto, que as obras do sistema de pistas de taxi e pista de pouso serão finalizadas pelo concessionário. Para tanto foi previsto nos estudos o percentual de investimentos compatíveis com a previsão de avanço físico da obra restante. Entretanto, é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação in loco do estágio das obras e orçamentação de possíveis custos adicionais conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sitio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3839
NOME DO CONTRIBUINTE
AYRTON RUY GIUBLIN FILHO
CONTRIBUIÇÃO
<p>Alteração da comprovação de Qualificação Técnica para o BLOCO CENTRO-OESTE:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Utilizar similarmente às Concessões Rodoviárias comprovação através de Profissional com a experiência exigida e não operador aeroportuário com participação de 15% na SPE. -E que este Profissional possa ser ex-funcionário da Infraero ,possuidor da experiência exigida e que tenha carta de intenção assinada entre a proponente e o Profissional qualificado indicando,que em caso de êxito da Proponente,o Profissional assumirá obrigação de participar da Concessão. -Estudar a forma legal de comprovação dos profissionais da Infraero.
JUSTIFICATIVA
<ul style="list-style-type: none"> -No Brasil ,devido ao monopólio da Infraero,existem poucos operadores privados com a qualificação exigida. -As Empresas Estrangeiras que operam no Brasil não dependem de Sócios Brasileiras. -Conforme edital o Proponente paga uma verba para relocação/liberação dos funcionários da Infraero,desta forma existirá profissionais qualificados disponíveis no mercado. -Aumentaria a competição com a presença de Empresas/Grupos Econômicos Brasileiros que atendem às exigências financeiras. -Comparando as Concessões Rodoviárias e Aeroportuárias,cada uma com suas particularidades,elas poderiam ser atendidas pela mesma forma de exigências técnicas,inclusive pelos valores envolvidos ,quase sempre muito maiores nas Concessões Rodoviárias, que comprovadamente já demonstraram ser bem sucedidas tecnicamente.
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a adoção de exigências de quantitativo mínimo de passageiros processados em concessões de aeroportos ao redor do mundo é bastante comum. O objetivo é evidente: diminuir a possibilidade de que agentes pouco experientes e com baixa capacidade de avaliação e operação de um aeroporto saírem-se vencedores de processos licitatórios de estruturas que, na maior parte das vezes, geram grande impacto sobre a economia e bem-estar da população.</p> <p>Nesse sentido, deve-se notar que a participação acionária no consórcio faz com que o operador, de fato, tenha que empenhar recursos próprios no projeto, o que tende a contribuir com um melhor alinhamento de incentivos entre os sócios que passam a administrar o aeroporto: o operador não auferir ganhos apenas por prestar um serviço, mas passa a se interessar pelo bom desempenho conjunto do ativo, o que é, em última análise, interessante para os demais sócios e para toda a sociedade.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3840
NOME DO CONTRIBUINTE
YURI MARQUES LOPES
CONTRIBUIÇÃO
<p>Senhor Diretor Presidente,</p> <p>Cumprimentando-o com o distinção , o Movimento Empresarial Espírito Santo em Ação, agradece a oportunidade para efetuar contribuição, no assunto em epígrafe.</p> <p>APOIO A CONCESSÃO DE AEROPORTOS:</p> <p>Importante registrar nosso apoio a Concessão de aeroportos públicos, que trará uma ampliação de investimentos público e privado em infraestrutura e no nível dos serviços dos aeroportos tendo como consequência a melhora no índice de satisfação dos passageiros e neste caso específico o desenvolvimento do Estado do Espírito Santo.</p> <p>CONSIDERAÇÕES</p> <p>1) A união de dois aeroportos com situações econômicas e financeiras bem diferentes, conforme comprovou estudo apresentado na Audiência Pública nº 11/2018 que mostrou VPL da concessão do Aeroporto de Vitória positivo em R\$ 289,7 milhões contra VPL negativo do Aeroporto de Macaé em R\$ 129,7 milhões, mantendo assim uma desigualdade no bloco. Esse desequilíbrio vai de encontro com a finalidade e papel constitucional do Governo Federal que busca a igualdade entre seus entes federados.</p> <p>2) A exigência que um mesmo concessionário opere aeroportos com objetivos tão distintos, visto que o Aeroporto de Vitória será direcionado a continuidade de sua operação e gestão e o Aeroporto de Macaé será direcionado a obras e melhorias, que, segundo próprio estudo da ANAC, tem um conjunto de problemas específicos para a execução, o que diminui a atratividade da concessão e aumenta o risco no investimento, ocasionando uma inibição a participação de melhores players no processo licitatório.</p> <p>3) Conforme apresentado na Audiência Pública nº 11/2018 pela Secretaria de Aviação Civil, os recursos arrecadados com a outorga dos maiores aeroportos do país não podem ser investidos em sua totalidade, devido a contingencia do Tesouro Nacional e por isso a proposta de modelagem em blocos para o aproveitamento dos recursos que iriam para o Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC. Dessa forma, os recursos excedentes do aeroporto superavitário são transferidos para o outro aeroporto do mesmo bloco de concessão, neste caso, do bloco Sudeste, os recursos excedentes da outorga do Aeroporto de Vitória seriam transferidos para as obras e demais aplicações no Aeroporto de Macaé evidencia o desequilíbrio da relação entre os aeroportos.</p> <p>ENCAMINHAMENTOS</p> <p>Pelos motivos acima expostos e para manter o justo tratamento com o Estado do Espírito Santo, que aguardou mais de 15 anos para ter o Aeroporto de Vitória ampliado e modernizado, com obras envolvidas em problemas de toda natureza, com prejuízos a população e a economia capixaba, durante este tempo, o Movimento Empresarial Espírito Santo em Ação recomenda que definitivamente não se proceda</p>

a concessão conforme modelo proposta pelo MPTA, e apresentamos seguintes alternativas para avaliação de uma nova modelagem, conforme a seguir :

1) Visando aumentar a atratividade para os players interessados na concessão é importante que a concessão no Aeroporto de Vitória se faça isoladamente, como preveem regras atuais, frente a todos prejuízos e apontamentos acima ditos, já que o mesmo não necessitará de grandes e novos investimentos nos próximos anos

2) Caso o primeiro tópico não seja possível reforçamos que o bloco do Aeroporto de Vitória seja composto por aeroportos regionais do próprio Estado do Espírito Santo, como Cachoeiro de Itapemirim, Linhares dentre outros.

Isso posto, o Espírito Santo em Ação, organização não-governamental formada por empresários e empresas capixabas, solicita vossa atenção e reavaliação da proposta de realizar a concessão do Aeroporto de Vitória , no intuito de evitar risco de prejuízos ao interesse público da população do Espírito Santo.

Nossos votos de apreço e consideração.

JUSTIFICATIVA

O Espírito Santo em Ação, organização não-governamental formada por empresários e empresas capixabas, solicita vossa atenção e reavaliação da proposta de realizar a concessão do Aeroporto de Vitória , no intuito de evitar risco de prejuízos ao interesse público da população do Espírito Santo.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição. Inicialmente, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo. Esse mecanismo é clássico, e sempre foi empregado no país, de diversas formas. Já a concessão em bloco apenas transfere parte desse excedente para a gestão de ativos deficitários do próprio bloco, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte sem qualquer prejuízo aos aeroportos superavitários do bloco.

Por outro lado, importante esclarecer que na modelagem das concessões aeroportuárias (independente de serem em bloco ou individualizada), os investimentos previstos nos aeroportos a serem concedidos dependem em grande medida dos investimentos necessários para recomposição do nível de serviço e atendimento a demanda esperada (como pode ser observado nos Estudos de Viabilidade realizados). Portanto, constata-se de maneira clara, que independentemente da concessão ser realizada em bloco ou de forma individual, na modelagem das concessões federais aeroportuárias, não há diferença no padrão de nível de serviço exigido ou diferença nos parâmetros que levaram a descrição dos investimentos mínimos estimados pelos estudos para atendimento a solução de

adequação e desenvolvimento do sítio aeroportuário proposta pelo consórcio vencedor dos estudos.

Em relação à proposta de incluir novos aeroportos na presente rodada de concessões, esclarece-se que a estruturação dos atuais projetos já está em fase avançada, já tendo sido superadas as etapas de qualificação no Programa de Parcerias (Resolução CPPI nº 14, de 23 de agosto de 2017), inclusão no Programa Nacional de Desestatização – PND (Decreto 9.180, de 24 de outubro de 2017), realização do Chamamento Público de Estudos para projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos relativos aos aeroportos incluídos no PND (Edital de Chamamento Público de Estudos nº 1/2017/SAC/MTPA), seleção dos Estudos de Viabilidade (Edital de Seleção de Estudos nº 1/2018), emissão de diretrizes políticas específicas para a atual rodada (Ofício nº30/2018/GM/MTPA, de 8 de maio de 2018) e realização de Audiência Pública (Audiência Pública nº 1/2018/ANAC). Assim, a eventual inclusão desses ativos no processo de desestatização deve ocorrer em uma futura rodada de concessões.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3853
NOME DO CONTRIBUINTE
FELIPE AUGUSTO LYRA CARRERAS
CONTRIBUIÇÃO
Seja o Aeroporto Internacional do Recife-Guararapes / Gilberto Freyre retirado do chamado Bloco Nordeste e, se mantida a decisão por sua privatização, seja o leilão feito de forma individual, nos moldes em que foram privatizados os demais aeroportos brasileiros desde 2011.
JUSTIFICATIVA
Justificativa em anexo
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. Inicialmente, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo. Esse mecanismo é clássico, e sempre foi empregado no país, de diversas formas. Já a concessão em bloco apenas transfere parte desse excedente para a gestão de ativos deficitários do próprio bloco, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte sem qualquer prejuízo aos aeroportos superavitários do bloco.</p> <p>Por outro lado, importante esclarecer que na modelagem das concessões aeroportuárias (independente de serem em bloco ou individualizada), os investimentos previstos nos aeroportos a serem concedidos dependem em grande medida dos investimentos necessários para recomposição do nível de serviço e atendimento a demanda esperada (como pode ser observado nos Estudos de Viabilidade realizados). Portanto, constata-se de maneira clara, que independentemente da concessão ser realizada em bloco ou de forma individual, na modelagem das concessões federais aeroportuárias, não há diferença no padrão de nível de serviço exigido ou diferença nos parâmetros que levaram a descrição dos investimentos mínimos estimados pelos estudos para atendimento a solução de adequação e desenvolvimento do sítio aeroportuário proposta pelo consórcio vencedor dos estudos.</p> <p>Em relação a questões concorrenciais, faz-se necessário destacar que a questão das possíveis restrições à participação de agentes privados nas concessões aeroportuárias nos últimos certames se baseou na análise de dois fatores: (a) a importância da existência de agentes econômicos distintos para a regulação por</p>

comparação (benchmark regulation); e (b) o eventual potencial de competição entre aeroportos.

Em relação ao primeiro ponto, deve-se destacar que o processo de concessões federais, iniciado em 2011, já concedeu 10 aeroportos (São Gonçalo do Amarante – RN, Guarulhos – SP, Viracopos – SP, Brasília – DF, Galeão – RJ, Confins – MG, Salvador – BA, Porto Alegre – RS, Fortaleza – CE, Florianópolis – SC), correspondente a aproximadamente 57% do tráfego doméstico e 95% do internacional, a 8 operadores distintos, em quatro das cinco regiões geográficas do país. Tal fato faz com que, hoje, haja uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário, localizados em regiões com realidades econômico-sociais distintas e operando aeroportos de portes diversos, o que já permite a plena utilização dos dados gerados pelas empresas para a regulação por comparação. Por isso, este MTPA entende que a preocupação em promover restrições à participação de alguns agentes no processo licitatório de forma a permitir a atuação de operadores independentes em um mercado que estava começando o seu processo de abertura (e, por consequência, possibilitar à agência reguladora uma regulação por comparação mais efetiva) já não subsiste.

Em relação ao segundo ponto, o primeiro aspecto a se considerar é que não se trata de uma simples análise sobre a dinâmica de mercado de um único produto ou serviço, mas da avaliação de diferentes produtos e serviços com condições de oferta e demanda peculiares e que, por isso, respondem a estímulos concorrenciais de forma relativamente distinta.

A competição por um mercado local compartilhado é, sem dúvida, o tipo mais intuitivo e mais intenso de competição entre aeroportos. Trata-se do caso em que dois ou mais aeroportos encontram-se relativamente próximos um do outro, tendo parte de sua área de influência compartilhada. No caso da interação do bloco Nordeste com os aeroportos já concedidos à iniciativa privada, não se vislumbra possibilidade de competição por passageiros de mercado local doméstico. De fato, as distâncias envolvidas não permitem cogitar que um número significativo de pessoas poderia optar por embarcar ou desembarcar, por exemplo, em Salvador para depois ir a Aracaju (distante 330 km, ou aproximadamente 4 horas por via terrestre). Mesmo que esse fosse o objetivo empresarial de algum dos aeroportos, o principal mecanismo a sua disposição para promover esse tipo de competição (o valor das tarifas aeroportuárias) não seria capaz de compensar os gastos que um usuário iria incorrer (tanto em termos de dinheiro como de tempo e bem estar), mesmo que o desconto fosse de 100%.

No caso da aviação internacional, os consumidores, em média, estão dispostos a se deslocarem maiores distância por terra para pegar voos mais longos. Poder-se-ia pensar, em tese, numa competição pelo passageiro local de voo internacional, mesmo que as distâncias (330 km entre Salvador e Aracaju ou 200 km entre João Pessoa e Natal) sejam ainda muito superiores às consideradas pela literatura internacional para esse tipo de tráfego (até 2 horas de deslocamento terrestre). Mas aqui a comparação relevante seria entre o Aeroporto de Recife e os de Salvador e Fortaleza, já que são os que possuem alguma relevância nas operações internacionais. Nesse caso, as distâncias envolvidas sobem para 800 km, ou quase 11 horas por via terrestre, para o par Salvador-Recife, e 780 Km, ou pouco mais de 10 horas, para o par Recife-Fortaleza. Mais uma vez, não se considera crível a possibilidade de efetiva competição por esse tipo de tráfego entre os aeroportos analisados. Mais uma vez, mesmo que esse fosse o objetivo empresarial de algum dos aeroportos, o principal mecanismo a sua disposição para promover esse tipo de

competição (o valor das tarifas aeroportuárias) não seria capaz de compensar os gastos que um usuário iria incorrer (tanto em termos de dinheiro como de tempo e bem estar), mesmo que o desconto fosse elevado (não poderia ser de 100%, pois parte dos custos com o embarque internacional é decorrente do adicional da Lei 9.825, de 23 de agosto de 1999, que é um valor fixo em dólar).

Já para cargas, deve-se considerar que a área de influência é, em regra, maior que para os passageiros. Todavia, inicialmente, deve-se observar que a quantidade de carga aérea movimentada pelos principais aeroportos do Bloco Nordeste é relativamente pequena, mesmo se comparada com sua própria movimentação. De fato, apenas 6,4% da receita desses aeroportos provém das tarifas de armazenagem e capatazia. Em relação ao país como um todo, o mercado de carga aérea se baseia fundamentalmente nos aeroportos de São Paulo (Guarulhos e Viracopos) e Manaus, com menor destaque para Galeão e Brasília, sendo os demais aeroportos de importância relativamente menor.

Em todo caso, outros fatores indicam cautela em tomar a questão como possível ameaça à concorrência. O primeiro é que a carga doméstica praticamente não gera receitas tarifárias relevantes para o aeroporto, uma vez que a estrutura tarifária vigente não permite a cobrança de tarifas de armazenagem e capatazia significativas sobre esse tipo de movimentação. Os recursos auferidos são basicamente decorrentes do uso de áreas aeroportuárias pelas companhias aéreas, inclusive cargueiras, e de tarifas de pouso e permanência das aeronaves. Assim, há poucos incentivos para o dispêndio de recursos para captura desse tipo de demanda doméstica.

Sob outro giro, é necessário considerar que o transporte de carga aérea nesses aeroportos é feito basicamente por meio da utilização dos espaços disponíveis das aeronaves de passageiros. Por exemplo, entre 95% e 99% da carga doméstica movimentada no Aeroporto de Recife (o maior do Bloco Nordeste e que movimenta a maior parte da carga) foi feito por meio dos porões das aeronaves comerciais de passageiros nos últimos 5 anos, com uma média de 350 kg por movimento. Assim, a competição por carga está muito vinculada a uma possível competição por transporte de passageiros que, como vimos, é reduzida, não se vislumbrando, mais uma vez, ameaça à concorrência.

Por fim, em relação à possibilidade de formação de hubs em voos internacionais, as operações de todo o Bloco Nordeste, somada às operações internacionais de Salvador e Fortaleza correspondem a aproximadamente apenas 5% dos passageiros internacionais que trafegaram pelos aeroportos brasileiros em 2017, o que torna virtualmente impossível falar em possibilidade de concentração do mercado nesse nicho. Adicionalmente, lembrando que, por ter uma zona de captação mais ampla, podem-se considerar aeroportos de outras regiões como substitutos possíveis, o poder de mercado de qualquer desses aeroportos é significativamente diminuído. Dito de outro modo, o mercado relevante para análise de formação de hubs internacionais não pode ser uma região específica (por exemplo, levando-se em consideração a competição com as principais portas de entrada nacionais, como Guarulhos e Galeão, ou centros menores relevantes, como Confins e Brasília).

Assim, considerando que qualquer limitação à concorrência é tratada como medida excepcional e que o conjunto dos fatores elencados nos parágrafos acima não indicam problemas concorrenciais relevantes, e que, conforme também já observado, o Brasil conta atualmente com uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário (fato que permite uma efetiva

regulação por comparação), o Poder Público optou por não estabelecer restrições à participação cruzada dos ativos nos moldes das rodadas anteriores.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3858
NOME DO CONTRIBUINTE
ELMO JOSE DE OLIVEIRA JUNIOR
CONTRIBUIÇÃO
<p>1-Possibilidade de desapropriação dos terrenos que são adjacentes ao aeroporto, principalmente no bairro de Ibura de Baixo, à oeste da cabeceira 18: deslocar o eixo para lá a fim de aumentar a Resa sem precisa reduzir a pista;</p> <p>2-Melhor reorganização do lado do PAMA para criar uma área para manutenção de aeronaves também, além da parte de cargas que teria inicialmente 4 posições;</p> <p>3- O projeto de demanda para o Recife após a concessão de 24 milhões está muito abaixo do esperado. A projeção de demanda de 2019 já foi superada em 2017, logo será preciso rever esse crescimento. Podemos crescer entre 25 e 30 milhões até o final da concessão;</p> <p>4-Projeto de ampliação do Airside - aumento de lojas, incluindo salas vip, se possível das alianças (Star Alliance, Oneworld e SkyTeam);</p> <p>5-Uma melhor organização da ampliação proposta, pois do jeito que se apresenta gargalos serão formados, já que haverá um afunilamento do fluxo de passageiros. Os bancos de conexão da Azul em Recife têm de 11 a 16 aeronaves em solo ao mesmo tempo. Por isso, é necessário um projeto pensando no atual momento do aeroporto e no momento futuro. Seria necessário ter, inicialmente, entre 18 e 20 fingers (fazendo um rearranjo no pátio, sem seguir a linha longitudinal sentido norte, mas, sim, sentido da linha férrea) e 15 posições remotas e de acordo com a demanda, esses números sejam expandidos, tanto de remotas como de fingers;</p> <p>6-Não convém a uma estrutura que se diz ser para Hub. (O estudo de mercado foi delimitado em cima de um contexto de um Hub regional, reducionista, toda a proposta foi nesse sentido. A cidade tende a ser um hub nacional e internacional);</p> <p>7-Devido à posição estratégica do Recife ser um hub natural, faz-se necessário melhorar a capacidade de processamento de passageiros/hora. O ideal é ampliar a capacidade de processamento de passageiros e bagagens no aeroporto, incluindo terminal de passageiros, estacionamento de veículos e vias terrestres associadas, de modo a prover área e equipamentos adequados para processar, simultaneamente, no aeroporto, pelo menos:</p> <p>3640 passageiros domésticos em hora pico durante o embarque 3480 passageiros domésticos em hora pico durante o desembarque 1920 passageiros internacionais em hora pico durante o embarque 1460 passageiros internacionais em hora pico durante o desembarque;</p> <p>8-Aqui temos o Cindacta III e Base da Aeronáutica, como reduzirão a pista do aeroporto diante de tamanha importância que representa o sítio do aeroporto? Não faz sentido.</p> <p>9-Fazer mais saídas expressas/taxiways afim de também evitar cruzar a pista principal;</p> <p>10-Aumentar o número de fingers para aeronaves de grande porte (um Hub se monta também em bancos de voos nos quais varias aeronaves de grande porte podem estar em solo ao mesmo tempo) - é necessário mais que os 3 fingers propostos para aviões de grande porte. O ideal seria no mínimo 4 ou 5;</p>

11-Deixar expresso no edital a área disponível para expansão do aeroporto - que isso fique claro para a concessionária sem burocracias; caso isso não seja possível e áreas foram limitadas, que se vincule no edital a criação de um novo sítio aeroportuário para atender a demanda gerada ou para permitir que ela cresça ainda mais. O que não pode é permitir no longo prazo toda a nossa capacidade de expansão de demanda como Hub seja reduzida e limitada aos espaços existentes;

12-Aumentar o investimento mínimo do aeroporto que atualmente é muito baixo entre os menores do país. Os valores de desapropriação são mínimos e em parte justifica esse investimento mínimo, porém indica o horizonte sem muita margem de mudança. O ideal seria um valor de no mínimo R\$1,1 bilhão;

13-Permuta do espaço da linha férrea para local no canto inferior do projeto, possibilitando área de expansão contígua ao norte do aeroporto;

14-Que a pista de Táxi do lado do PAMA seja reversível a uma pista de pouso e decolagens quando for necessário. Essa pista teria 2600 metros e só seria usada em casos de emergência. ((Esse item se vincula com o item 1, 2 e 9)).

JUSTIFICATIVA

A aviação brasileira vem crescendo à proporção em que é criada uma nova empresa ou cresce a demanda de passageiros, principalmente o de aviões de médio porte. Atualmente, existem 4 grandes empresas brasileiras com variadas capacidades de passageiros, concorrendo entre elas pelo domínio do mercado. Este, por sua vez, está sempre em constante mudança, variando de acordo com a economia mundial, que também varia de acordo com o mercado e dentre essas se destacam a Azul, onde a Embraer é bastante utilizada, como ATR e Airbus Dentre essas se destacam a Azul, onde a Embraer é bastante utilizada, como ATR e Airbus.

Diante de uma competitividade cada vez mais acirrada na aviação e a concessão do aeroporto do Recife, este tema tem uma grande relevância, principalmente na economia da cidade, onde a movimentação de passageiros tem um peso na balança comercial. Outro ponto importante é o fato da infraestrutura ser adequada ao crescimento da movimentação tanto de passageiros, cargas e de aeronaves.

A escolha das alternativas para as contribuições propostas é pelo fato de ter uma grande repercussão na economia nacional e internacional, além de ser bastante atual e de grande impacto. Vale ressaltar que os aeroportos do bloco do Nordeste estão inseridos no contexto global, além do fato de que em Recife se encontra o hub da Azul consolidado, com possibilidade de grande desenvolvimento e devido à posição estratégica da cidade, ainda pode atrair outros hubs para cá.

Pelo fato da aviação estar intrínseca a economia de um país e, juntando-se a isto, a concorrência travada entre as empresas aéreas, sendo que Recife tem um peso no mercado aeronáutico, faz-se necessário aprofundar um pouco mais sobre o tema. Assim, esta contribuição tem como objetivo, identificar as melhores estratégias para o aeroporto de Recife se tornar o mais competitivo dentre os principais aeroportos do Brasil.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição. De acordo com o estudo de alternativas apresentado no relatório de engenharia, item 2.4 do relatório de engenharia a afins foi feita a análise de diversas alternativas para o desenvolvimento do lado ar do aeroporto. Dentre as alternativas foi avaliada a possibilidade de construir uma pista nova mais a sul do sítio, conforme sugestão. Foi realizada então uma avaliação das

diversas alternativas quanto à capacidade operacional, vantagens e desvantagens de cada uma e a alternativa mais indicada foi manter a pista e fazer os ajustes necessários de acordo com a análise operacional feita. A própria minuta do Plano Diretor, que também considera a alternativa sugerida para a relocação da pista de pouso e decolagem, e que foi apresentado no item 2.1.2, também conclui por manter a pista na localização atual e fazer os ajustes necessários de acordo com a avaliação operacional do sistema de pistas.

A nova área criada ao lado do PAMA prevê a relocação das instalações que hoje estão ao norte do sítio, dado que esta área será utilizada para o desenvolvimento do terminal de passageiros. A proposição feita considera uma configuração modular com acessos tanto para o lado ar quanto para o lado terra de forma que outras atividades que não as já existentes e previstas, como um hangar de manutenção, possam ser implantadas durante o período da concessão, ou posteriormente caso haja demanda.

As projeções de demanda foram feitas por meio de metodologias conceituadas no setor e consideram as premissas de mercado conforme apresentado no estudo de mercado. É importante ressaltar que o estudo de demanda apresentado é uma projeção com base em premissas e características do mercado que podem variar ao longo da concessão e que inevitavelmente implicarão na variação da demanda em relação aos valores projetados. Os estudos foram elaborados tendo como principal diretriz o atendimento da demanda projetada, de forma que em caso de aumento ou diminuição da demanda prevista os investimentos devem ser adequados para manter o nível de serviço.

O aumento de oferta comercial está considerado nos estudos e nos projetos apresentados, tanto no anteprojeto de arquitetura quanto na avaliação das receitas comerciais do aeroporto. Não estão especificadas nos estudos quais empresas terão interesse, mas há a consideração do aumento dessa oferta de acordo com o aumento da demanda do aeroporto balizada por benchmarks nacionais e internacionais de aeroportos semelhantes.

O dimensionamento das necessidades do aeroporto foram elaboradas de acordo com metodologias conceituadas, conforme amplamente detalhado no item 2 do relatório de engenharia e afins. No caso específico do dimensionamento do número de posições, foi feita uma minuciosa análise da agenda de voos atuais e das projeções das agendas para que fosse feita a análise do número de posições necessária. Com base nas projeções de movimentos foi feita uma análise da necessidade de posições por tipo de aeronave, tráfego e atendimento ao passageiro em nível de serviço adequado para se definir o número de posições necessário para horizonte de planejamento. Após definido o número total de posições por tipo de aeronaves é feita ainda uma avaliação da necessidade de pontes de embarque e de posições remotas de acordo com a demanda operacional e a demanda por posições de estadia e não operacionais, de forma que o pátio seja dimensionado para atender plenamente a demanda do aeroporto.

O estudo de mercado apresenta todas as premissas de análise realizadas para o aeroporto e que concluem na projeção de demanda apresentada. As premissas do modelo não restringem o tipo de operação do aeroporto, mas modelam aquilo que as próprias variáveis do mercado indicam. A modelagem proposta não limita o aeroporto, que poderá, caso seja a necessidade do mercado, se tornar um hub internacional.

O dimensionamento da necessidade de processamentos de passageiros foi definida de acordo com a demanda, por meio da metodologia da 30ª hora pico da

ANAC e com base na metodologia da IATA. Com base nessa necessidade, para cada horizonte de planejamento foi definido o nível de serviço mínimo a ser atendido que garante que o operador deverá sempre, durante todo o período da concessão, atender ao nível de serviço, provendo área e componentes operacionais em nível adequado.

O plano de desenvolvimento do aeroporto considera a melhor opção de expansão do aeroporto de acordo com os estudos de alternativa e plano de desenvolvimento apresentados para as premissas e considerações detalhadas no estudo, onde foram consideradas todas as condicionantes operacionais e de mercado representativas. O fato de haver uma base área e o CINDACTA, por si só não estabelecem qualquer critério operacional que justifique ou não a alteração dos comprimentos da pista de pouso e decolagem. O que deve ser considerado e foi considerado nos estudos é a análise operacional da frota de aeronaves que opera e que está prevista operar no aeroporto. Apenas a título de conhecimento, as aeronaves comerciais são mais restritivas e exigem mais infraestrutura do que as aeronaves militares e de aviação geral, e portanto são aquelas que são consideradas nas análises operacionais de pistas de pouso e decolagem.

O estudo de engenharia e afins apresenta no item 2.5 uma série de análises da capacidade do aeroporto frente à demanda para identificar a necessidade de intervenções nos diversos sistemas. O sistema de pistas de pouso e decolagem foi analisado e, por meio da figura 2-43, é possível verificar que foram previstas intervenções no sistema de pistas de táxi para aumentar a capacidade do aeroporto, por meio da construção de saídas rápidas, de pistas e acessos ortogonais às cabeceiras, de modo que o tempo de ocupação do sistema seja o mínimo possível viabilizando a acomodação do tráfego com a infraestrutura prevista.

O dimensionamento da necessidade de pontes de embarque para o tráfego internacional é feita de acordo com o estudo de demanda e com a análise da frota prevista para operar no aeroporto. Complementarmente, para a determinação do número de pontes considera-se que 95% dos passageiros internacionais devem ser processados em pontes de embarque.

As áreas disponíveis para a ampliação do aeroporto estão definidas no item 1 do relatório, inventário das condições existentes. Lá são apresentadas todas as informações disponíveis a cerca do sítio aeroportuário e, inclusive, são apresentadas informações sobre outras áreas adjacentes que fazem parte de algum processo relacionado ao aeroporto.

Os valores de investimentos previstos para o aeroporto estão definidos de acordo com o plano de desenvolvimento desenvolvido e com a demanda prevista nos estudos de mercado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3860
NOME DO CONTRIBUINTE
PERICLES GONCALVES FILHO
CONTRIBUIÇÃO
<p>Edital Alteração CAPÍTULO III - DA PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO Seção II - Da Participação em Consórcio 3.10. Em se tratando de Consórcio, as seguintes regras deverão ser observadas, sem prejuízo de outras existentes no Edital: 3.10.4. O Operador Aeroportuário deverá deter pelo menos 30% (trinta por cento) de participação no Consórcio.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Primeiramente, deve ser mencionado que o item 4.45 do Edital estabelece os requisitos para qualificação técnica das licitantes, de forma a permitir a aferição de que a adjudicatária possui experiência na operação aeroportuária.</p> <p>No entanto, na redação proposta, o item 3.10.4 estabelece que, em caso de participação em consórcio, a participação mínima do Operador Aeroportuário seja de apenas 15%.</p> <p>Essa participação mínima até se justificava nas demais rodadas de concessão dos aeroportos, na medida em que foram concedidos aeroportos individualmente.</p> <p>De forma diversa, na presente rodada, a sistemática proposta determina que a concessão seja realizada por bloco de aeroportos, sendo que uma licitante que arrematar um bloco deverá operar e gerenciar diversos aeroportos simultaneamente. Isso sem falar no fato de que é permitido que uma mesma licitante arremate mais de um bloco, podendo, com isso, obrigar-se, apenas nessa rodada, a gerenciar até 13 aeroportos.</p> <p>Isto posto, com a finalidade de compatibilizar a modelagem proposta com a necessidade de manutenção da qualidade do serviço público, é certo que a licitante deverá deter uma expertise na operação aeroportuária que suporte a operação simultânea de aeroportos.</p> <p>Assim, com o intuito de buscar maior compromisso por parte do operador aeroportuário, ainda mais importante nessa rodada em decorrência da modelagem proposta, sugere-se o incremento de 15% para 30% como percentual mínimo a ser detido pelo operador aeroportuário no Consórcio e, por via de consequência, na Concessionária que será constituída posteriormente.</p> <p>Tal medida se faz necessária para preservar a qualidade na prestação do serviço público concedidos, nos termos da Lei Federal nº 8.987/1995.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. Em relação ao percentual de participação do operador aeroportuário nos processos de concessão, deve-se considerar que inicialmente o governo definiu que nas concessões dos aeroportos de</p>

Guarulhos (SBGR), Viracopos (SBKP), Brasília (SBBR) exigiu-se uma participação societária mínima de 10% do operador no consórcio licitante. Posteriormente, de forma a reforçar a lógica acima descrita, nas concessões dos aeroportos do Galeão (SBGL) e de Confins (SBCF) passou-se a exigir uma participação societária mínima de 25% do operador no consórcio licitante. Em ambos os casos, porém, o sócio privado deteria apenas 51% do ativo (por conta da participação obrigatória da Infraero com os 49% restantes), o que fazia com que a participação final do operador ficasse entre 4,9% e 12,25%.

De forma a manter (e mesmo ampliar marginalmente) essa lógica, as últimas concessões, que contaram com participação exclusiva dos sócios privados, exigiram participação societária mínima de 15% do operador no consórcio licitante (e, portanto, também com 15% do capital das concessionárias). Assim, uma vez que também desta feita as sociedades que irão administrar os aeroportos serão exclusivamente privadas e não se reportou qualquer inconveniente nos parâmetros utilizados, e que, ademais, uma elevação nesse percentual poderia se constituir como uma barreira à entrada no processo licitatório, indica-se a manutenção do percentual adotado na rodada de concessão anterior.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3870
NOME DO CONTRIBUINTE
DELMO MANOEL PINHO
CONTRIBUIÇÃO
Estamos sugerindo que a nova pista de pouso à ser construída pelo Concessionário no Aeroporto de Macaé tenha largura de 45m e suporte compatível com a operação de aeronaves cargueiras internacionais, ou pelo que seja adotada a largura de 45m e o subleito e base já preparados para suportar tais tipos de operação no futuro
JUSTIFICATIVA
<p>Bloco Aeroportuário Vitória e Macaé. O Aeroporto de Macaé está localizado no epicentro geo-econômico da bacia petrolífera de Campos. A exploração de petróleo e gás em mar, exige uma grande quantidade de bens e equipamentos importados e, que preferencialmente devem ficar armazenados próximos ao local de consumo. O transporte de tais bens para as plataformas de petróleo é feito normalmente por via marítima, e secundariamente por via aérea (helicópteros).</p> <p>Neste sentido Macaé teria perfil para receber vôos cargueiros diretamente do exterior e tal facilidade comportaria também a implantação no sítio aeroportuário, de uma unidade alfandegada de cargas.</p> <p>Além da praticidade e rapidez da disponibilização das cargas a tempo e hora, tanto os vôos cargueiros internacionais, como a instalação da unidade alfandegada iriam gerar novos e importantes recursos financeiros para a concessão do aeroporto, o que não está contemplado no EVTA.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. Primeiramente, importante esclarecer que, no processo de concessão aeroportuária, os EVTEAs não são vinculantes. Assim, o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio do sítio de modo a atender as exigências do Contrato. Para a atual rodada de concessões, foi estabelecido como diretriz de política pública emanada da SAC, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que o concessionário deverá realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o final da Fase I-B do contrato de concessão (importante ressaltar que para o Aeroporto de Cuiabá há exigência de operação código 4C). A determinação do prazo de 36 meses para o cumprimento dos investimentos obrigatórios iniciais, a chamada Fase 1B do Contrato de Concessão, foi estabelecida a partir da análise do cronograma de obras dos estudos de viabilidade. Para os Aeroportos de Cuiabá (SBCY) e de Macaé (SBME), estão previstas a construção de novas Pistas de Pouso e Decolagem (PPD), tendo em vista que os EVTEA apontaram que essa é a alternativa mais viável para a solução dos gargalos, os quais impedem a plena operação dos aeródromos segundo os requisitos mínimos solicitados, referentes ao sistema de pistas e pátio destes aeroportos. Nesse sentido, para as adequações "lado ar" desses aeroportos, está previsto um prazo de 60 meses, tendo em vista a necessidade de obtenção de licenciamentos ambientais</p>

mais complexos e realização das obras. Tal determinação tem por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A318; Boeing 737-700; Embraer ERJ 190-200 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque, atualmente no Brasil, em geral, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento (IFR) permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Diante do exposto, entende-se que os requisitos mínimos propostos são razoáveis, pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Importante, por fim lembrar que a concessionária poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange à adequações para voos cargueiros, tendo em vista haver incentivos financeiros para tal, pois a concessionária fará jus às receitas de armazenagem e capatazia, além de receitas não tarifárias envolvidas na operação de carga.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3877
NOME DO CONTRIBUINTE
WANDERLEY GALHIEGO JUNIOR
CONTRIBUIÇÃO
<p>O edital de licitação prevê a concessão dos trezes aeroportos agregados em três blocos de aeroportos distintos, de forma a refletir três contratos de concessão. Em atenção a esta formatação, o instrumento convocatório define requisitos de habilitação técnica específicos para cada bloco de aeroportos, nos termos previstos nos subitens do item 4.45.</p> <p>O agrupamento dos aeroportos dentro de um mesmo bloco tem como pano de fundo um critério geográfico e também um viés econômico-financeiro, visto que aeroportos superavitários foram agrupados em conjunto com aeroportos deficitários. Para atingir este objetivo, aeroportos com características bastante distintas entre si foram incluídos dentro de um mesmo bloco.</p> <p>Todavia, em que pese esta premissa, os requisitos de qualificação técnica devem ser condizentes senão com a totalidade, ao menos com a maior parte dos aeroportos integrantes de cada bloco. Faz-se pertinente o respeito ao quantitativo que cada aeroporto representa, impedindo que a concorrência seja maior em vista da opção governamental de pautar-se pelas necessidades das maiores estruturas.</p> <p>A regra básica de prestígio à concorrência não foi observada no edital de licitação, razão pela qual o item 4.45 deve ser revisto, uma vez que importam em exigência excessiva e desproporcional, limitando a competitividade e a isonomia do certame. Portanto, sugere-se que sejam atribuídos critérios alternativos e/ou complementares para constatar a experiência dos licitantes. Como demonstrado nas justificativas abaixo, a capacidade para operar um aeródromo regional não deriva exclusivamente da experiência pretérita neste tipo de infraestrutura, sendo possível importar requisitos adicionais que também são capazes de aferir a necessária experiência do licitante, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Experiência do Operador acumulada nos últimos 5 anos na gestão de Aeroportos, sem definição de PAX mínimo; • Experiência do Operador em processamento de passageiros em terminais nos modais aéreo, ferroviário, terrestre ou marítimo; • Experiência do Operador acumulada nos últimos 3 anos na gestão de Aeroportos, que atendam no mínimo às seguintes características: <ul style="list-style-type: none"> ? Código de referência: 4C; ? Tipo de operação: IFR de não precisão diurna e noturna; e ? Nível de Proteção Contra-incêndio Existente - NPCE: 5; <p>A proposta de ter critérios alternativos ou flexíveis para comprovação da qualificação técnica, visa ampliar a competição no certame, permitindo a participação de empresas nacionais, e também garantir ao Governo Federal que a 5º rodada de concessão de Aeroportos tenha diversos interessados e nenhum lote fique sem competidores. Foi possível constatar que na 4º rodada o número de empresas disputando os leilões foi bem menor que na 2º e 3º rodadas, e visto que a próxima rodada os Aeroportos são bem menores, e de características regionais, não é</p>

impossível imaginar que Lotes como o de Centro Oeste ou Sudeste não tenham interessados, resultando em uma licitação deserta.

Ademais, vale ressaltar que já existem no Brasil, além da Socicam, um rol de empresas que administram aeroportos sob a forma de concessão, que teriam condições de participar, enriquecendo ainda mais o leilão, tais como:

- Angra Aeroportos Ltda.;
- Multiterminais Logística Integrada;
- Costa do Sol Aeroportos;
- DIX Empreendimentos Ltda. – Aeroportos;
- SINART – Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico;
- ESAERO Serviços Aeroportuários;
- São Francisco Administração Aeroportuário e Rodoviário Ltda;
- MPE Engenharia e Serviços S/A.;
- LIBRA Aeroportos;

Ressalta-se ainda, que se for levar em consideração outras empresas que administram terminais de passageiros de diversos modais, a lista acima seria acrescida das seguintes empresas:

- Tricon - Triangulo Concessões;
- RIERA – Empreendimentos e Administração;
- ABA Infraestrutura e Logística;
- Tervisa S/A Concessionaria De Serviços Públicos;
- Infracul Infraestrutura
- Andrade Gutierrez;
- Concais S.A.;

JUSTIFICATIVA

Os requisitos de habilitação técnica previstos no edital de licitação revelam-se excessivos, impondo exigência indevida aos licitantes, visto que não guardam a adequada proporcionalidade com a maior parte dos aeroportos integrantes de cada bloco. O parâmetro estabelecido considerou apenas o aeroporto com maior movimentação, totalmente dissonante do restante do grupo. Esta definição implica de demasiada redução da competitividade do certame (infringindo o artigo 3º da Lei nº 8.666/93), vez que afasta da licitação potenciais interessados capazes de executar o objeto do contrato com excelência.

De acordo com o Edital, em seu item 4.45 e seguintes, os requisitos de habilitação técnica estão exclusivamente referenciados na demonstração de experiência dos licitantes na operação de aeroportos, pelo prazo de cinco anos, segundo determinado volume de passageiros. Eventualmente esta exigência poderia ser considerada para os principais “hubs” do país. Nestes casos, é de conhecimento que a operação ocorre em nível de escala e complexidade que lhes são próprios.

Entretanto, considerando que os blocos do presente certame são compostos por aeroportos de menor porte, eminentemente aeroportos regionais, a operação é sensivelmente menos complexa e o volume de passageiros consideravelmente menor se comparados com os aeródromos públicos já licitados (e.g. Guarulhos, Galeão, Viracopos, entre outros). Neste sentido, a limitação de experiência exclusivamente na operação de aeroportos impede que outros atores nacionais, do mercado de operação de infraestrutura de transporte, com experiência equivalente na administração de terminais de transporte de outros modais, possam também disputar o certame.

A justificativa completa pode ser verificada no Documento Anexo - Contribuição - Qualificação Técnica.DOCX

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição e informamos que a adoção de exigências de quantitativo mínimo de passageiros processados em concessões de aeroportos ao redor do mundo é bastante comum. O objetivo é evidente: diminuir a possibilidade de que agentes pouco experientes e com baixa capacidade de avaliação e operação de um aeroporto saíam-se vencedores de processos licitatórios de estruturas que, na maior parte das vezes, geram grande impacto sobre a economia e bem-estar da população.

As exigências mínimas estabelecidas foram definidas de modo a comprovar adequada habilitação técnica do operador aeroportuário e ainda atender à determinação do TCU no que tange a definição de limites máximos das exigências para fins de habilitação técnica referentes ao processamento de passageiros constante inicialmente no Acórdão nº 2666/2013 - TCU – Plenário.

De fato, para os aeroportos concedidos na última rodada de concessões (Salvador, Fortaleza, Porto Alegre e Florianópolis), adotou-se o mesmo procedimento utilizado para a atual rodada: exigência mínima de processamento igual ao número de passageiros projetados para primeiro ano de operação da futura concessão.

Nota-se, entretanto, que a atual rodada de concessão por bloco agrupa ativos distintos entre si e que se enquadram em diferentes padrões de regulação a depender do porte do aeroporto. Nesse contexto, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, emenda 01, traz a classificação dos aeródromos, para fins de definição de uma série de níveis de exigência e regras de segurança, segundo o quantitativo de processamento de passageiros (aeroportos Classe I com movimentação inferior a 200.000 passageiros anuais; Classe II entre 200.000 e 1.000.000 de passageiros anuais; Classe III entre 1.000.000 e 5.000.000 de passageiros anuais; Classe IV acima de 5.000.000 passageiros anuais).

Nesse contexto, seguindo a lógica já aplicada pela ANAC em seus RBACs, bem como contribuições advindas das audiências públicas, objetivando ainda aumentar a possibilidade de participação de mais empresas como operadores do consórcio no atual processo de concessão dos aeroportos, e respeitando ainda os tetos estabelecidos pelo TCU, estabelecem-se as seguintes exigências para fins de comprovação de habilitação técnica: Bloco Nordeste, 5 milhões de passageiros; Bloco Centro-Oeste, 1 milhão de passageiros; Bloco Sudeste, 1 milhão de passageiros.

Por fim, considera-se a dimensão temporal da cláusula apropriada, dado que um aeroporto pode sofrer flutuações em sua demanda que façam com que em algum dos últimos 5 anos a demanda caia abaixo da exigência de processamento, sem que com isso o operador tenha deixado de possuir a expertise requerida.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3878
NOME DO CONTRIBUINTE
WANDERLEY GALHIEGO JUNIOR
CONTRIBUIÇÃO
<p>O edital de licitação prevê a concessão dos trezes aeroportos segregados em quatro blocos distintos, de acordo com a localização geográfica em que estão situados. Assim, apesar de ser realizado um processo licitatório único, os aeroportos serão adjudicados de forma agregada de acordo com os blocos definidos, culminando na celebração de quatro contratos de concessão distintos, sendo um para cada bloco. A composição de cada bloco é descrita no item 1.1.6. do Edital, em que se denota o critério geográfico como indicativo para a escolha pública de composição dos blocos. Contudo, a análise das características intrínsecas aos aeroportos integrantes de cada bloco revela a existência de particularidades que poderão prejudicar a boa execução do contrato de concessão e, especialmente, a seleção da melhor proposta pelo Poder Público.</p> <p>Cada bloco possui um aeroporto com características distintas dos demais integrantes do mesmo bloco, especialmente sob o ponto de vista do tamanho do aeroporto e a movimentação de passageiros. Tal decisão tem um claro condão de viabilizar o subsídio cruzado entre os aeroportos integrantes do mesmo Bloco, contudo, tal decisão pode revelar-se desacertada em razão dos prejuízos dela advindos.</p> <p>Nesse sentido, merece especial atenção o Bloco Nordeste, em que o Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre (SBRF) possui particularidades que o tornam incompatível com os demais aeroportos previstos no Bloco Nordeste. Em vista disto, sugere-se a revisão da composição do Bloco Nordeste, visando retirar do referido bloco o Aeroporto de Recife que, por si, está apto a pautar um procedimento licitatório exclusivo, permitindo o incremento do ágio em volume muito superior ao que será alcançado neste formato.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O Bloco Nordeste engloba o Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF), Aeroporto de Maceió/Zumbi dos Palmares (SBMO), Aeroporto Santa Maria - Aracaju (SBAR); Aeroporto Presidente Castro Pinto - João Pessoa (SBJP), Aeroporto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (SBJU), e Aeroporto Presidente João Suassuna - Campina Grande (SBKG). Todos, obviamente, localizados na região Nordeste do Brasil, e com características próprias a cada um. A existência de diferenças entre cada aeroporto é natural e não poderia ser inteiramente evitada, contudo, a análise dos dados e informações disponibilizados pela própria ANAC no âmbito do processo de audiência pública revela pontos que atestam contra a decisão tomada pelo governo federal em reunir tais aeroportos dentro de um único bloco.</p> <p>As informações constantes do Anexo – Aspectos de regulação econômica, revelam que o Aeroporto Internacional de Recife teve uma movimentação de passageiros anual em 2017 correspondente a 7.776.881 passageiros. Esta cifra é largamente superior não apenas aos demais aeroportos integrantes do Bloco Nordeste, mas até mesmo à somatória dos valores respectivos dos outros seis aeroportos, equivalente a 5.374.205 passageiros em 2017.</p>

Ou seja, mesmo somando a movimentação anual dos demais aeroportos integrantes do Bloco Nordeste, ainda há uma diferença de 2.402.676 passageiros, quantitativo superior à movimentação de anual de passageiros verificada em Maceió em 2017 (i.e. 2.068.245), o segundo maior aeroporto integrante do bloco.

Além da questão da dimensão dos aeroportos, há também um aspecto relacionado ao perfil de tráfego. Enquanto os demais aeroportos praticamente não possuem voos internacionais, no aeroporto de Recife a proporção entre internacional e doméstico correspondeu a praticamente 5% em 2017. A localização geográfica do aeroporto, mais próximo à Europa que outros importantes aeroportos brasileiros como Guarulhos, Galeão e até mesmo Salvador, faz com que ele se situe em posição estratégica para a realização de voos internacionais, com ainda grande potencial de desenvolvimento neste aspecto.

A existência deste perfil torna-o completamente distinto dos demais aeroportos que integram o Bloco Nordeste. Este aspecto certamente traz impactos até mesmo sob o ponto de vista de definição da qualificação técnica exigida dos licitantes. A expertise inerente à operação de aeroportos internacionais é distinta daquela observada por operadores de aeroportos nacionais e, mais ainda, daquela relativa aos operadores de aeroportos regionais.

Realidades tão distintas dentro de um mesmo bloco fazem com que a fixação dos mesmos parâmetros de qualificação técnica aeroportos tão díspares seja totalmente desproporcional, culminando em fragilidades no procedimento licitatório e em prejuízos à própria concessão. Se a opção adotada pelo Poder Público for a de se exigir a qualificação técnica pertinente ao aeroporto que envolve maior complexidade, como é o presente caso, claramente há uma substancial redução no espectro de potenciais licitantes que poderiam participar da disputa se o aeroporto de Recife não integrasse o Bloco Nordeste.

Em última análise, esta configuração pode reduzir a quantidade de ofertas recebidas pelo Poder Público e inviabilizar o recebimento da proposta mais vantajosa pela Administração.

O fundamento que respalda a atual formatação do Bloco Nordeste é a viabilidade econômico-financeira do projeto. Partindo-se da premissa que existem aeroportos superavitários e outros deficitários, foram reunidos aeroportos dos dois grupos em um único bloco, de forma que os prejuízos obtidos em um sejam compensados pelos lucros auferidos em outro, por meio de um mecanismo de subsídios cruzados.

Dentre os documentos disponibilizados pela ANAC estão os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, em que consta a avaliação do desempenho econômico-financeiro da concessão, de forma conjunta, dos seis aeroportos que compõem o Bloco Nordeste. No item 14.1 do referido documento consta uma análise com a comparação entre os cenários de concessão conjunta e isolada dos aeroportos do Bloco Nordeste, em que são destacados os benefícios atrelados à concessão conjunta dos seis aeroportos em relação à possibilidade de concessão isolada de cada um deles.

Contudo, a análise empreendida se furta a avaliar com maior detalhe cenários alternativos para a formatação do bloco. Não há qualquer avaliação quanto à possibilidade de composição diversa, com um mix alternativo de aeroportos. Da mesma forma, também não são enfrentados os prejuízos decorrentes da licitação em um bloco único. Ainda que se defenda outra alternativa, é inegável a existência de prós e contras em qualquer tomada de decisão, de forma que a transparência e seriedade demandada em um processo de tamanha importância como o atual impõe como obrigatória uma análise desta natureza. Sem o adequado enfrentamento pelo

Poder Público deste tema não é possível sequer fomentar um debate qualificado acerca da melhor formatação do projeto, visando ampliar os benefícios gerados a toda a sociedade.

A concessão dos aeroportos com composição distinta tem respaldo na legislação aplicável, visto que a concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária dos Complexos Aeroportuários foi viabilizada por meio da inclusão dos treze aeroportos no Plano Nacional de Desestatização, nos termos do Decreto Federal nº 9.180/17. Conforme o art. 1º, parágrafo único do referido Decreto, ficou autorizada a concessão dos empreendimentos públicos federais de forma individual ou em blocos. Assim, haveria liberdade para a definição dos grupos, desde que devidamente motivada.

A decisão sobre a melhor forma de realização da licitação, se individual ou em grupo, e neste caso, sobre qual a melhor formatação dos grupos, deve estar integralmente lastreada em critérios técnicos, em atenção à ampla gama de fatores que circundam o tema.

Destaca-se que já foram apresentadas críticas à sistemática ora desenhada, como a contribuição apresentada pela IATA – International Air Transport Association (IATA), durante o período de Consulta Prévia, realizada entre novembro/2017 e janeiro/2018, conforme reproduzido no Anexo – Aspectos de Regulação Econômica. Em sua manifestação, a IATA externou que opõe-se fortemente ao subsídio cruzado uma vez que contradiz clara e diretamente o princípio de user-pays da ICAO e reduz o incentivo para alcançar eficiências em aeroportos menores. Esta é uma consequência perversa do sistema de subsídios cruzados. Se há a limitação de recursos disponíveis, indubitavelmente o aeroporto superavitário será parcialmente sacrificado para socorrer os aeroportos deficitários.

Diante de todo o exposto, no presente caso entende-se que tal composição não deve ser mantida, de forma que ao aeroporto de Recife seja excluído do Bloco Nordeste.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição. Inicialmente, cabe notar que modelagem em bloco reflete o subsídio cruzado já existente na gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, onde ativos de maior valor econômico propiciam superávits para que a Infraero possa gerir também as infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica se torne sustentável propiciando modicidade tarifária, investimentos adequados e qualidade na gestão.

Nesse sentido, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo.

Por outro lado, importante esclarecer que na modelagem das concessões aeroportuárias (independente de serem em bloco ou individualizada), os investimentos previstos nos aeroportos a serem concedidos dependem em grande medida dos investimentos necessários para recomposição do nível de serviço e atendimento a demanda esperada (como pode ser observado nos Estudos de

Viabilidade realizados). Portanto, constata-se de maneira clara, que independentemente da concessão ser realizada em bloco ou de forma individual, na modelagem das concessões federais aeroportuárias, não há diferença no padrão de nível de serviço exigido ou diferença nos parâmetros que levaram a descrição dos investimentos mínimos estimados pelos estudos para atendimento a solução de adequação e desenvolvimento do sítio aeroportuário proposta pelo consórcio vencedor dos estudos.

Além de viabilizar a concessão de um maior número de aeroportos e permitir a realização de importantes investimentos, deve-se considerar que importantes benefícios ocorrem com a modelagem em blocos para os ativos nele incluídos: (i) Gerar ganhos de escala na gestão de um grupo de aeroportos pelo mesmo concessionário; (ii) Indução à formação de centros regionais de conexão de voos (hubs) e novas rotas alimentadoras (feeders); (iii) agilidade na realização de investimentos em aeroportos com restrições operacionais; (iv) alavancar o desenvolvimento econômico social regional; (v) trazer melhorias ao passageiro usuário dos aeroportos do bloco.

Assim, entende-se que essa é a alternativa que melhor atender aos usuários do modal aéreo no atual momento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3887
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE WALMIR MOREIRA DIAS
CONTRIBUIÇÃO
Substituição do item 6.27.1, ampliar capacidade de processamento de passageiros..... por: Implementar as ampliações previstas no Plano Diretor do Aeroporto de Macaé, aprovado pela ANAC conforme portaria 1861/SIA de 20/07/2016
JUSTIFICATIVA
Estão em andamento, por conta da União, obras para adequaçãoda pista atual para PCN 19, possibilitando as operações de aeronaves até 70 assentos. O texto original não assegura implementação de melhorias que permitam as operações com aeronaves de maior porte, conforme previstas no plano ditoror aprovado pela ANAC e necessario às demandas do mercado regional da industria do Petroleo e do Turismo
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. Primeiramente, importante esclarecer que, no processo de concessão aeroportuária, os EVTEAs não são vinculantes. Assim, o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio do sítio de modo a atender as exigências do Contrato. Entretanto, um dos itens do Termo de Referência para elaboração dos estudos de viabilidade trata da "Apresentação da solução mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, contemplando-se uma concepção modular e balanceada para fins de expansão, com apresentação das fases de implantação, considerando-se o Plano Diretor do aeroporto elaborado pela Infraero, no que for aplicável, bem como os estudos e projetos existentes para desenvolvimento do sítio aeroportuário, inclusive avaliação de obras descontinuadas, com apresentação de alternativa, se necessário". Sendo assim, conforme pode ser observado no relatório de engenharia dos estudos aprovados, a alternativa de desenvolvimento do sítio aeroportuário de Macaé considerou o Plano Diretor do aeroporto, naquilo que se mostrou mais viável do ponto de vista financeiro, econômico, ambiental e de engenharia.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3893
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se a seguinte alteração:</p> <p>(i) Para o Bloco Nordeste, constituído pelo Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF), Aeroporto de Maceió/Zumbi dos Palmares (SBMO), Aeroporto Santa Maria - Aracaju (SBAR), Aeroporto Presidente Castro Pinto - João Pessoa (SBJP), Aeroporto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (SBJU) e Aeroporto Presidente João Suassuna - Campina Grande (SBKG): processamento mínimo de 7 (sete) milhões de passageiros em um único aeroporto em cada um dos últimos cinco anos;</p> <p>(ii) Para o Bloco Centro-Oeste, constituído pelo Aeroporto Marechal Rondon — Cuiabá (SBCY), Aeroporto Maestro Marinho Franco - Rondonópolis (SBRD), Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias - Alta Floresta (SBAT), Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo - Sinop (SWSI) e Aeroporto de Barra do Garças (SBBW): processamento mínimo de 3 (três) milhões de passageiros em um único aeroporto em cada um dos últimos cinco anos;</p> <p>(iii) Para o Bloco Sudeste, constituído pelo Aeroporto de Vitória - Eurico de Aguiar Salles (SBVT) e Aeroporto de Macaé (SBME): processamento mínimo de 3 (três) milhões de passageiros em um único aeroporto em cada um dos últimos cinco anos;</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Entende-se que deve ser requisito de qualificação técnica para apresentação de propostas para quaisquer dos Blocos de Aeroportos que o Operador Aeroportuário possua experiência mínima de 5 anos na operação de um mesmo aeroporto e que tenha processado o número de passageiros apontados nos itens (i) a (iii) em cada um dos últimos cinco anos. A experiência no processamento de passageiros em apenas um ano não garante que o Operador Aeroportuário conseguirá atender as obrigações previstas no Contrato de Concessão. A alteração de tal requisito proporcionará conforto à ANAC e reduzirá o risco de não cumprimento das obrigações previstas para a concessão (Capítulo IV, Seção V, Subseção IV, Cláusula 4.45 do Edital).</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. Considera-se a dimensão temporal da cláusula apropriada, dado que um aeroporto pode sofrer flutuações em sua demanda que façam com que em algum dos últimos 5 anos a demanda caia abaixo da exigência de processamento, sem que com isso o operador tenha deixado de possuir a expertise requerida.</p> <p>Nota-se, entretanto, que, a atual rodada de concessão por bloco agrupa ativos distintos entre si e que se enquadram em diferentes padrões de regulação a depender do porte do aeroporto. Nesse contexto, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, emenda 01, traz a classificação dos aeródromos, para fins de definição de uma série de níveis de exigência e regras de segurança, segundo o quantitativo de processamento de passageiros (aeroportos Classe I com</p>

movimentação inferior a 200.000 passageiros anuais; Classe II entre 200.000 e 1.000.000 de passageiros anuais; Classe III entre 1.000.000 e 5.000.000 de passageiros anuais; Classe IV acima de 5.000.000 passageiros anuais).

Nesse contexto, seguindo a lógica já aplicada pela ANAC em seus RBACs, bem como contribuições advindas das audiências públicas, objetivando ainda aumentar a possibilidade de participação de mais empresas como operadores do consórcio no atual processo de concessão dos aeroportos, e respeitando ainda os tetos estabelecidos pelo TCU, estabelecem-se as seguintes exigências para fins de comprovação de habilitação técnica: Bloco Nordeste, 5 milhões de passageiros; Bloco Centro-Oeste, 1 milhão de passageiros; Bloco Sudeste, 1 milhão de passageiros.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3894
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se a seguinte alteração:</p> <p>a) Para o Bloco Nordeste, constituído pelo Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF), Aeroporto de Maceió/Zumbi dos Palmares (SBMO), Aeroporto Santa Maria - Aracaju (SBAR), Aeroporto Presidente Castro Pinto - João Pessoa (SBJP), Aeroporto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (SBJU) e Aeroporto Presidente João Suassuna - Campina Grande (SBKG): processamento mínimo de 13 (treze) milhões de passageiros em um único aeroporto em cada um dos últimos cinco anos;</p>
JUSTIFICATIVA
<p>A quantidade total de passageiros de todos os aeroportos do Bloco do Nordeste em 2017 foi de 13 (treze) milhões de passageiros. Portanto, sugere-se alteração para refletir tal número (Capítulo IV, Seção V, Subseção IV, Cláusula 4.45 do Edital).</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. Considera-se a dimensão temporal da cláusula apropriada, dado que um aeroporto pode sofrer flutuações em sua demanda que façam com que em algum dos últimos 5 anos a demanda caia abaixo da exigência de processamento, sem que com isso o operador tenha deixado de possuir a expertise requerida.</p> <p>Nota-se, entretanto, que, a atual rodada de concessão por bloco agrupa ativos distintos entre si e que se enquadram em diferentes padrões de regulação a depender do porte do aeroporto. Nesse contexto, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, emenda 01, traz a classificação dos aeródromos, para fins de definição de uma série de níveis de exigência e regras de segurança, segundo o quantitativo de processamento de passageiros (aerportos Classe I com movimentação inferior a 200.000 passageiros anuais; Classe II entre 200.000 e 1.000.000 de passageiros anuais; Classe III entre 1.000.000 e 5.000.000 de passageiros anuais; Classe IV acima de 5.000.000 passageiros anuais).</p> <p>Nesse contexto, seguindo a lógica já aplicada pela ANAC em seus RBACs, bem como contribuições advindas das audiências públicas, objetivando ainda aumentar a possibilidade de participação de mais empresas como operadores do consórcio no atual processo de concessão dos aeroportos, e respeitando ainda os tetos estabelecidos pelo TCU, estabelecem-se as seguintes exigências para fins de comprovação de habilitação técnica: Bloco Nordeste, 5 milhões de passageiros; Bloco Centro-Oeste, 1 milhão de passageiros; Bloco Sudeste, 1 milhão de passageiros.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3897
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se a confirmação dos valores devidos à Infraero, referente ao custeio de programas de adequação do efetivo estipulados na Cláusula 6.2.3, assim como sua respectiva data-base.
JUSTIFICATIVA
Nas Audiências Públicas realizadas pela ANAC no mês de junho, foi informado que os valores apontados na Cláusula 6.2.3, Seção I do Capítulo VI do Edital, seriam alterados.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que os valores estão sendo atualizados junto à Infraero e serão descritos na versão final dos documentos jurídicos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3928
NOME DO CONTRIBUINTE
RITA DE CASSIA DE CARVALHO COLLARES
CONTRIBUIÇÃO
<p>Contribuições à Audiência Pública ANAC nº11/2018.</p> <p>O Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária – SINEAA é o Sindicato Patronal que representa os interesses de toda a categoria econômica de administração Aeroportuária, com cerca de 3.200 aeródromos, representando desde as menores estruturas passando por Aeroportos Regionais de pequeno e médio porte até as maiores infraestruturas Aeroportuárias.</p> <p>Inicialmente o SINEAA se congratula com o atual modelo de concessão em bloco proposto para esta rodada, pois este minimiza consideravelmente os custos fixos, contribuindo para a viabilização econômico-financeira do negócio, elogia ainda o período proposto de concessão por 30 anos, fator que atrai investimentos privados, considerando que este prazo torna bastante atrativo os investimentos, demonstra, porém, alguma preocupação com a adoção do modelo de subsídio cruzado nos blocos de aeroportos (onde o aeroporto principal é utilizado para subsidiar os demais), pois entende que cada aeroporto deve ser tratado como uma unidade de negócio independente. No entanto não se opõe totalmente à idéia de subsídio, propõem o subsídio público conforme utilizado em outros modais, utilizando, por exemplo, recursos do FNAC – Fundo Nacional de Aviação Civil. Estes subsídios seriam aprovados mediante critérios propostos através de rígidos planos de negócios supervisionados e aprovados pela ANAC até que fosse alcançado (dentro de um prazo previamente acordado) o equilíbrio Econômico – Financeiro dos aeroportos subsidiados.</p> <p>Apesar da concordância com a concessão em bloco e entender que há mais benefícios do que prejuízos neste modelo de concessão, gostaria de salientar, para uma questão já levantada por outro colaborador, no que tange especificamente o Bloco do Nordeste.</p> <p>O SINEAA entende que este bloco específico deveria ser disposto em blocos menores, acreditando que assim haveria maiores atrativos para o mercado investidor. Além de, também compactuar com a idéia de que há um risco sob o ponto de vista do poder concedente, em juntar 4 grandes capitais em um mesmo bloco, o que poderia ser minimizado se houver o desmembramento em mais de um bloco.</p> <p>Transcrevemos abaixo a opinião do colaborador nº 3 do documento da ANAC – Aspectos de Regulação Econômica – Audiência Pública nº 11/2018.</p> <p>“Na sua opinião, o Bloco Nordeste possui ativos que isolados ou dispostos em blocos menores por si só já seriam capazes de atrair interessados nos leilões. Nessa esteira, avalia os seguintes riscos para o citado bloco:</p> <p>? Sob a ótica do poder concedente, quaisquer problemas que a concessionária por ventura venha a enfrentar pode comprometer toda a operação de importantes ativos de 4 capitais.</p>

? Sob a ótica da iniciativa privada, o bloco pode agregar alto nível de Capex e Opex frente a uma demanda agregada não tão atrativa. Ademais há um risco nas tratativas com entes federativos diversos no que tange a aprovação de projetos, laudos, etc. “ Outra questão de suma importância que o SINEAA não poderia deixar de opinar é sobre as exigências quanto à experiência em se administrar terminais de passageiros.

O SINEAA entende como desproporcional e desarrazoado o requisito mínimo de habilitação técnica do operador aeroportuário exigido no edital.

Este requisito, no modo como está disposto, claramente impediria que a maioria dos operadores nacionais atualmente atuantes no mercado, participasse desta rodada de concessões.

Ao manter-se este requisito mínimo de habilitação técnica haverá clara limitação à participação no leilão, não se buscando, assim, a promoção e a competição no mercado.

Sugerimos veementemente a reavaliação deste requisito mínimo de habilitação técnica, que impede a entrada de um mínimo de players relevantes no mercado.

Ainda no quesito qualificação técnica, sugere o SINEAA que a comprovação técnica se dê em função da capacidade de processamento de volume de passageiros não somente no modal aeroportuário, mas também a “expertise” obtida por operadores de outros modais.

Por fim, o SINEAA acredita que tais exigências mantidas da maneira que se apresentam, transgridem dispositivos legais, especificamente a Lei 8.666/12 e o atual CBA.

JUSTIFICATIVA

O texto anexado à este formulário prevê contribuições em vários pontos do edital proposto para esta rodada de Concessões, no entanto gostaria de salientar para um ponto que atualmente tornou-se nossa maior preocupação. A exigência quanto à habilidade técnica da maneira como está proposta, torna INVIÁVEL um operador aeroportuário nacional participar desta rodada de licitação. Não sendo efetuadas as mudanças aqui propostas, ficará evidenciado que as oportunidades aeroportuárias no mercado brasileiro são destinadas somente a empresas estrangeiras.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição. Em relação à formação dos blocos, considera-se que a atual constituição do Bloco NE, além viabilizar a concessão de um maior número de aeroportos e permitir a realização de importantes investimentos, traz importantes benefícios para os ativos nele incluídos: (i) Gerar ganhos de escala na gestão de um grupo de aeroportos pelo mesmo concessionário; (ii) Indução à formação de centros regionais de conexão de voos (hubs) e novas rotas alimentadoras (feeders); (iii) agilidade na realização de investimentos em aeroportos com restrições operacionais; (iv) alavancar o desenvolvimento econômico social regional;(v) trazer melhorias ao passageiro usuário dos aeroportos do bloco.

Assim, entende-se que essa é a alternativa que melhor atender aos usuários do modal aéreo no atual momento. Adicionalmente, evidenciam os EVTEAs que o ganho proveniente de sinergias na operação conjunta dos 6 aeroportos do bloco Nordeste com a economia nos custos com mão de obra e com a possibilidade de redução da base de cálculo de imposto sobre lucro, além de aproveitamento de créditos de impostos, soma aproximadamente R\$ 67 milhões ao longo da concessão.

Em relação ao requisito mínimo de habilitação técnica, as exigências mínimas estabelecidas foram definidas de modo a comprovar adequada habilitação técnica do operador aeroportuário e ainda atender à determinação do TCU no que tange a definição de limites máximos das exigências para fins de habilitação técnica referentes ao processamento de passageiros constante inicialmente no Acórdão nº 2666/2013 - TCU – Plenário.

De fato, para os aeroportos concedidos na última rodada de concessões (Salvador, Fortaleza, Porto Alegre e Florianópolis), adotou-se o mesmo procedimento utilizado para a atual rodada: exigência mínima de processamento igual ao número de passageiros projetados para primeiro ano de operação da futura concessão.

Nota-se, entretanto, que, a atual rodada de concessão por bloco agrupa ativos distintos entre si e que se enquadram em diferentes padrões de regulação a depender do porte do aeroporto. Nesse contexto, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, emenda 01, traz a classificação dos aeródromos, para fins de definição de uma série de níveis de exigência e regras de segurança, segundo o quantitativo de processamento de passageiros (aeroportos Classe I com movimentação inferior a 200.000 passageiros anuais; Classe II entre 200.000 e 1.000.000 de passageiros anuais; Classe III entre 1.000.000 e 5.000.000 de passageiros anuais; Classe IV acima de 5.000.000 passageiros anuais).

Nesse contexto, seguindo a lógica já aplicada pela ANAC em seus RBACs, bem como contribuições advindas das audiências públicas, objetivando ainda aumentar a possibilidade de participação de mais empresas como operadores do consórcio no atual processo de concessão dos aeroportos, e respeitando ainda os tetos estabelecidos pelo TCU, estabelecem-se as seguintes exigências para fins de comprovação de habilitação técnica: Bloco Nordeste, 5 milhões de passageiros; Bloco Centro-Oeste, 1 milhão de passageiros; Bloco Sudeste, 1 milhão de passageiros.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3935
NOME DO CONTRIBUINTE
RAFAEL CARVALHO ANTUNES
CONTRIBUIÇÃO
<p>A SINART – SOCIEDADE NACIONAL DE APOIO RODOVIÁRIO E TURÍSTICO LTDA., inscrita no CNPJ sob o nº 13.534.698/0001-77, com sede na Avenida Antônio Carlos Magalhães, 4362, Pituba, Terminal Rodoviário de Salvador, CEP 41800-700, Salvador - BA, telefone (71) 3616-8301, vem apresentar:</p> <p>CONTRIBUIÇÃO RELATIVA CONCORRÊNCIA PÚBLICA DE AEROPORTOS ANAC AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2018 1.1</p> <p>Relativamente à Justificativa apresentada pela ANAC para habilitação técnica para a concessão, ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos integrantes do Bloco Nordeste (Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF), Aeroporto de Maceió/Zumbi dos Palmares (SBMO), Aeroporto Santa Maria - Aracaju (SBAR); Aeroporto Presidente Castro Pinto - João Pessoa (SBJP), Aeroporto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (SBJU), Aeroporto Presidente João Suassuna - Campina Grande (SBKG)), Bloco Centro-Oeste (Aeroporto Marechal Rondon - Cuiabá (SBCY), Aeroporto Maestro Marinho Franco - Rondonópolis (SBRD), Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias - Alta Floresta (SBAT), Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo - Sinop (SWSI), Aeroporto de Barra do Garças (SBBW) e Bloco Sudeste (Aeroporto De Vitória - Eurico de Aguiar Salles (SBVT) e Aeroporto De Macaé (SBME), é apresentada a seguinte manifestação quanto a concessão destes aeródromos.</p> <p>Observa-se que a ANAC reconhece, de forma evidentemente expressa, que há aeródromos com infraestruturas de portes bastante distintos, havendo, assim, aeroportos com movimentação anual de passageiros bem diversos.</p> <p>A ANAC estipulou como requisito mínimo de habilitação técnica do operador aeroportuário, os seguintes valores mínimos para processamento de passageiros de transporte aéreo, em um único aeroporto, em pelo menos um dos últimos cinco anos: i. Bloco Nordeste: 7 milhões; ii. Bloco Centro-Oeste: 3 milhões; e iii. Bloco Sudeste: 3 milhões.</p> <p>Com efeito, importante serem destacadas, de pronto, as seguintes considerações apresentadas pela própria ANAC em sua Justificativa para concessão de tais aeródromos:</p> <p>“23. Outro aspecto a enfatizar são as diferenças do ponto de vista operacional e de infraestrutura. Nesse contexto, a própria Agência já aplica diferentes exigências técnicas a depender do porte do aeroporto. A título de exemplo, traz-se à baila o regramento afeto a requisitos de segurança, em que o</p> <p>2</p> <p>Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 153 apresenta a aplicação de uma mesma regra de segurança com diferentes níveis de exigências, adequados à classificação de cada aeroporto.</p> <p>24. Portanto, seguindo a lógica já aplicada pela ANAC em seus regulamentos de aviação civil – RBAC’s o que se propõe aqui por esta Proponente é que sejam</p>

adotados diferentes níveis de regulação, que dependem do porte do aeroporto. Assim, a segregação dos aeroportos deve considerar três grupos:

I. Aeroportos com movimento anual superior a 5 milhões de passageiros, caso do aeroporto de Recife;

II. Aeroportos com movimento anual entre 1 milhão e 5 milhões de passageiros, caso dos aeroportos de Cuiabá, Vitória, Aracaju, João Pessoa e Maceió;

III. Aeroportos com movimento anual inferior a 1 milhão de passageiros, caso dos aeroportos de Barra do Garças, Rondonópolis, Sinop, Alta Floresta, Campina Grande, Juazeiro do Norte e Macaé”.

Não há negar, pois, que este requisito mínimo de habilitação técnica se apresenta, com todo devido respeito, desarrazoada e desproporcional, já que, não se pode restringir a concorrência.

O ideal seria substituir ou atenuar exigência de movimentação anual de passageiro, por atestação da ANAC ou organismo internacional, que o operador aeroportuário esteja certificado e que adota os melhores procedimentos operacionais e de segurança no aeroporto. Veja que o operador habilitado para operar um aeroporto com movimentação de 1,8 milhão de passageiros, pode estar capacitado a operar outros aeroportos com movimentação superior.

Vejamos o exemplo da nossa Empresa brasileira SINART, atual concessionária e operadora do Aeroporto Internacional de Porto Seguro/Bahia. A ANAC concedeu o Certificado Operacional de Aeroporto nº. 024/SBPS/2017 à SINART – Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda., Portaria nº. 2.276/SAI, de 05.07.2017, para operar voos nacionais e internacionais em Porto Seguro. A complexidade da operação do aeroporto de Porto Seguro com movimentação de passageiros de 1,8 milhão / ano, com voos com aeronaves código de referência “4C”, saguão de atendimento nacional e internacional, representantes da Receita Federal, Polícia Federal, Agências, Terminal de Cargas de importação e exportação etc., é bem maior que alguns aeroportos ora lançados em licitação. Sendo assim a SINART que opera o quinto maior aeroporto em movimentação de passageiros do Nordeste brasileiro, estaria inabilitada e impedida de participar dessas licitações.

3

Todo o esforço dessa Concessionária que vem se preparando ao longo dos anos para se capacitar para essas licitações, juntamente com parceiro investidor internacional, será em vão.

O lamentável é que, se não for efetuado as mudanças aqui propostas, ficará evidenciado que as oportunidades aeroportuárias no mercado brasileiro são destinadas somente a empresas estrangeiros e que as Concessionárias brasileiras, como a SINART, habilitada e certificada pela ANAC para operação de aeroportos, não terá como crescer em seu próprio país, salvo se for adquirida por uma Concessionária estrangeira maior.

JUSTIFICATIVA

A SINART – SOCIEDADE NACIONAL DE APOIO RODOVIÁRIO E TURÍSTICO LTDA., inscrita no CNPJ sob o nº 13.534.698/0001-77, com sede na Avenida Antônio Carlos Magalhães, 4362, Pituba, Terminal Rodoviário de Salvador, CEP 41800-700, Salvador - BA, telefone (71) 3616-8301, vem apresentar:

CONTRIBUIÇÃO RELATIVA CONCORRÊNCIA PÚBLICA DE AEROPORTOS
ANAC AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 11/2018 1.1

Relativamente à Justificativa apresentada pela ANAC para habilitação técnica para a concessão, ampliação, manutenção e exploração dos Aeroportos integrantes do

Bloco Nordeste (Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF), Aeroporto de Maceió/Zumbi dos Palmares (SBMO), Aeroporto Santa Maria - Aracaju (SBAR); Aeroporto Presidente Castro Pinto - João Pessoa (SBJP), Aeroporto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (SBJU), Aeroporto Presidente João Suassuna - Campina Grande (SBKG)), Bloco Centro-Oeste (Aeroporto Marechal Rondon - Cuiabá (SBCY), Aeroporto Maestro Marinho Franco - Rondonópolis (SBRD), Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias - Alta Floresta (SBAT), Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo - Sinop (SWSI), Aeroporto de Barra do Garças (SBBW) e Bloco Sudeste (Aeroporto De Vitória - Eurico de Aguiar Salles (SBVT) e Aeroporto De Macaé (SBME), é apresentada a seguinte manifestação quanto a concessão destes aeródromos.

Observa-se que a ANAC reconhece, de forma evidentemente expressa, que há aeródromos com infraestruturas de portes bastante distintos, havendo, assim, aeroportos com movimentação anual de passageiros bem diversos.

A ANAC estipulou como requisito mínimo de habilitação técnica do operador aeroportuário, os seguintes valores mínimos para processamento de passageiros de transporte aéreo, em um único aeroporto, em pelo menos um dos últimos cinco anos: i. Bloco Nordeste: 7 milhões; ii. Bloco Centro-Oeste: 3 milhões; e iii. Bloco Sudeste: 3 milhões.

Com efeito, importante serem destacadas, de pronto, as seguintes considerações apresentadas pela própria ANAC em sua Justificativa para concessão de tais aeródromos:

“23. Outro aspecto a enfatizar são as diferenças do ponto de vista operacional e de infraestrutura. Nesse contexto, a própria Agência já aplica diferentes exigências técnicas a depender do porte do aeroporto. A título de exemplo, traz-se à baila o regramento afeto a requisitos de segurança, em que o

2

Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 153 apresenta a aplicação de uma mesma regra de segurança com diferentes níveis de exigências, adequados à classificação de cada aeroporto.

24. Portanto, seguindo a lógica já aplicada pela ANAC em seus regulamentos de aviação civil – RBAC’s o que se propõe aqui por esta Proponente é que sejam adotados diferentes níveis de regulação, que dependem do porte do aeroporto. Assim, a segregação dos aeroportos deve considerar três grupos:

I. Aeroportos com movimento anual superior a 5 milhões de passageiros, caso do aeroporto de Recife;

II. Aeroportos com movimento anual entre 1 milhão e 5 milhões de passageiros, caso dos aeroportos de Cuiabá, Vitória, Aracaju, João Pessoa e Maceió;

III. Aeroportos com movimento anual inferior a 1 milhão de passageiros, caso dos aeroportos de Barra do Garças, Rondonópolis, Sinop, Alta Floresta, Campina Grande, Juazeiro do Norte e Macaé”.

Não há negar, pois, que este requisito mínimo de habilitação técnica se apresenta, com todo devido respeito, desarrazoada e desproporcional, já que, não se pode restringir a concorrência.

O ideal seria substituir ou atenuar exigência de movimentação anual de passageiro, por atestação da ANAC ou organismo internacional, que o operador aeroportuário esteja certificado e que adota os melhores procedimentos operacionais e de segurança no aeroporto. Veja que o operador habilitado para operar um aeroporto com movimentação de 1,8 milhão de passageiros, pode estar capacitado a operar outros aeroportos com movimentação superior.

Vejam os exemplos da nossa Empresa brasileira SINART, atual concessionária e operadora do Aeroporto Internacional de Porto Seguro/Bahia. A ANAC concedeu o Certificado Operacional de Aeroporto nº. 024/SBPS/2017 à SINART – Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda., Portaria nº. 2.276/SAI, de 05.07.2017, para operar voos nacionais e internacionais em Porto Seguro. A complexidade da operação do aeroporto de Porto Seguro com movimentação de passageiros de 1,8 milhão / ano, com voos com aeronaves código de referência “4C”, saguão de atendimento nacional e internacional, representantes da Receita Federal, Polícia Federal, Agências, Terminal de Cargas de importação e exportação etc., é bem maior que alguns aeroportos ora lançados em licitação. Sendo assim a SINART que opera o quinto maior aeroporto em movimentação de passageiros do Nordeste brasileiro, estaria inabilitada e impedida de participar dessas licitações.

3

Todo o esforço dessa Concessionária que vem se preparando ao longo dos anos para se capacitar para essas licitações, juntamente com parceiro investidor internacional, será em vão.

O lamentável é que, se não for efetuado as mudanças aqui propostas, ficará evidenciado que as oportunidades aeroportuárias no mercado brasileiro são destinadas somente a empresas estrangeiras e que as Concessionárias brasileiras, como a SINART, habilitada e certificada pela ANAC para operação de aeroportos, não terá como crescer em seu próprio país, salvo se for adquirida por uma Concessionária estrangeira maior.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição. A adoção de exigências de quantitativo mínimo de passageiros processados em concessões de aeroportos ao redor do mundo é bastante comum. O objetivo é evidente: diminuir a possibilidade de que agentes pouco experientes e com baixa capacidade de avaliação e operação de um aeroporto saiam-se vencedores de processos licitatórios de estruturas que, na maior parte das vezes, geram grande impacto sobre a economia e bem-estar da população.

As exigências mínimas estabelecidas foram definidas de modo a comprovar adequada habilitação técnica do operador aeroportuário e ainda atender à determinação do TCU no que tange a definição de limites máximos das exigências para fins de habilitação técnica referentes ao processamento de passageiros constante inicialmente no Acórdão nº 2666/2013 - TCU – Plenário.

De fato, para os aeroportos concedidos na última rodada de concessões (Salvador, Fortaleza, Porto Alegre e Florianópolis), adotou-se o mesmo procedimento utilizado para a atual rodada: exigência mínima de processamento igual ao número de passageiros projetados para primeiro ano de operação da futura concessão.

Nota-se, entretanto, que, a atual rodada de concessão por bloco agrupa ativos distintos entre si e que se enquadram em diferentes padrões de regulação a depender do porte do aeroporto. Nesse contexto, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, emenda 01, traz a classificação dos aeródromos, para fins de definição de uma série de níveis de exigência e regras de segurança, segundo o quantitativo de processamento de passageiros (aerportos Classe I com movimentação inferior a 200.000 passageiros anuais; Classe II entre 200.000 e 1.000.000 de passageiros anuais; Classe III entre 1.000.000 e 5.000.000 de passageiros anuais; Classe IV acima de 5.000.000 passageiros anuais).

Nesse contexto, seguindo a lógica já aplicada pela ANAC em seus RBACs, bem como contribuições advindas das audiências públicas, objetivando ainda aumentar a possibilidade de participação de mais empresas como operadores do consórcio no atual processo de concessão dos aeroportos, e respeitando ainda os tetos estabelecidos pelo TCU, estabelecem-se as seguintes exigências para fins de comprovação de habilitação técnica: Bloco Nordeste, 5 milhões de passageiros; Bloco Centro-Oeste, 1 milhão de passageiros; Bloco Sudeste, 1 milhão de passageiros.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3943
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Entende-se que o EVTEA apresenta um estudo, ainda que orientativo, de tal forma que se implantar aquilo que nele é descrito, o contrato e suas cláusulas (notadamente o Anexo 2 - PEA) seria aceito pelo Órgão Concedente. Ex. Obstáculos - o EVTEA não toma nenhuma ação para a retirada dos obstáculos apresentados no estudo. Entende-se assim que a concessionária não precisaria retirar, mas tão somente informá-los. Pois caso necessário fosse, o EVTEA deveria ter tal solução bem como a descrição deste CAPEX inerente.
JUSTIFICATIVA
Para colocar todos os competidores com um mesmo entendimento.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que os Estudos de Viabilidade não são vinculativos, apesar de se constituírem, no atual momento, como uma solução tecnicamente adequada e economicamente eficiente para atender as exigências de expansão da infraestrutura e melhoria do nível de prestação de serviço nos aeroportos objeto de desestatização. A não vinculação à solução presente nos EVTEAs visa estimular nas concessões aeroportuárias uma lógica de controle de resultado, e não de controle de processos e meios, deixando espaço para a proposição de soluções eventualmente mais eficientes e ajustadas à realidade local por parte do efetivo operador da infraestrutura. Nesse sentido, esclarece-se que a futura concessionária deverá projetar e tomar todas as medidas necessárias (dentro do sítio aeroportuário) ao atendimento do Contrato de Concessão (inclusive do seu Anexo 2) e das normas da ANAC, estando ou não essas medidas contempladas no Estudos de Viabilidade (que traz uma relação de obstáculos descrita em seu Relatório 2 - Estudos de Engenharia e Afins).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3955
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Aumentar o nível de participação mínima do operador para 49%, a fim de reduzir os riscos de gerenciamento do projeto.
JUSTIFICATIVA
O objetivo da proposta é mitigar os riscos de gerenciamento do projeto, aumentando a participação de operadores que apresentem as qualificações e credenciais necessárias para o exercício da função (Cláusula 10.2 do Capítulo X do Contrato).
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. De fato, conforme regra já estabelecida nas licitações aeroportuárias realizadas, o consórcio participante deve ter ao menos um operador aeroportuário presente, de forma a, conjuntamente com as regras de porte operacional mínimo, garantir que o consórcio vencedor tenha experiência técnica suficiente para a prestação adequada dos serviços aeroportuários. Nesse sentido, deve-se notar que a participação acionária no consórcio faz com que o operador de fato tenha que empenhar recursos próprios no projeto, o que tende a contribuir com um melhor alinhamento de incentivos entre os sócios que passam a administrar o aeroporto: o operador não auferir ganhos apenas por prestar um serviço, mas passa a se interessar pelo bom desempenho conjunto do ativo, o que é, em última análise, interessante para os demais sócios e para toda a sociedade.</p> <p>Foi por esse motivo que, inicialmente, o governo definiu que nas concessões dos aeroportos de Guarulhos (SBGR), Viracopos (SBKP), Brasília (SBBR) exigiu-se uma participação societária mínima de 10% do operador no consórcio licitante. Posteriormente, de forma a reforçar a lógica acima descrita, nas concessões dos aeroportos do Galeão (SBGL) e de Confins (SBCF) passou-se a exigir uma participação societária mínima de 25% do operador no consórcio licitante. Em ambos os casos, porém, o sócio privado detinha apenas 51% do ativo (por conta da participação obrigatória da Infraero com os 49% restantes), o que fazia com que a participação final do operador ficasse entre 4,9% e 12,25%.</p> <p>De forma a manter (e mesmo ampliar marginalmente) essa lógica, as últimas concessões, que contaram com participação exclusiva dos sócios privados, exigiram participação societária mínima de 15% do operador no consórcio licitante (e, portanto, também com 15% do capital das concessionárias). Assim, uma vez que também desta feita as sociedades que irão administrar os aeroportos serão exclusivamente privadas e não se reportou qualquer inconveniente nos parâmetros utilizados, indica-se a manutenção do percentual adotado na rodada de concessão anterior. Ademais, percentuais maiores de participação poderiam restringir o universo de licitantes de forma indevida, pois as exigências de capital poderiam afastar empresas com perfil de operação (ao invés de investidores financeiros capitalizados).</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3963
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
As tarifas aeroportuárias usadas nos EVTEA (SBRF, SBMO) não podem ser aplicadas porque superariam o limite da receita teto. Requer-se alteração.
JUSTIFICATIVA
Com os números de traffic forecast do EVTEA e tarifas usadas no EVTEA, aplica-se o cálculo de receita por passageiro nos aeroportos de REC e MCZ no ano 2020 (primeiro ano completo) e o resultado é ligeiramente superior à receita teto. Os EVTEA foram realizados antes do contrato de concessão.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que o teto de receita tarifária definido nos Contratos de Concessão baseia-se na Receita Regulada (RR): receita proveniente das tarifas de embarque, conexão, pouso e permanência aplicáveis às operações do Grupo I, excluindo operações exclusivamente cargueiras e voos de serviço, alternados e de retorno. Tomando-se apenas essas receitas e dividindo-as pelo número de passageiros de embarque e de conexão projetados nos EVTEAs, tem-se valores inferiores aos tetos para ambos os aeroportos mencionados.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3965
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
A projeção de passageiros de aviação geral em Macaé (passageiros de helicópteros viajando a plataformas offshore) não leva em conta a queda de passageiros observada em 2017, confirma?
JUSTIFICATIVA
Uma diminuição significativa no tráfego foi observada em 2017.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. As projeções levaram em consideração dados reais, disponibilizados pela Infraero, de movimentação de aeronaves de aviação geral entre janeiro e outubro de 2017 conforme pode ser observado na planilha SBME_EM_Projecao_demanda_2.00 presente no dataroom.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3966
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
As companhias aéreas brasileiras confirmaram seu interesse em criar rotas comerciais em SBME?
JUSTIFICATIVA
Quando Macaé tinha operações comerciais, seu market share representava entre 0.1% e 0.3%. O input de 1.1% de market share no longo prazo no EVTEA parece alto (o resultado é de 585.000 passageiros, que podem equivaler a 10 rotas aproximadamente)
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. Não obstante notícias veiculadas pela imprensa sobre interesse de empresas aéreas em realizar operações no Aeroporto de Macaé – SBME, cabe esclarecer, inicialmente, que compete à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, nos termos do art. 8º, inciso XIX, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. Registre-se ademais que a Lei nº 11.182, de 2005, estabelece em seu art. 48, § 1º, que “fica assegurada às empresas concessionárias de serviços aéreos domésticos a exploração de quaisquer linhas aéreas, mediante prévio registro na ANAC, observada exclusivamente a capacidade de cada aeroporto e as normas regulamentares de prestação de serviço adequadas expedidas pela ANAC”. Nesse sentido, a legislação brasileira garante às empresas a possibilidade de definir livremente suas malhas aéreas a partir de apenas três condicionantes básicas: solicitação à ANAC, a quem compete, nos termos do art. 8º, inciso XIX, “regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível”; capacidade de determinado aeroporto em receber voos nas condições pretendidas; e atendimento às normas de prestação de serviço adequadas. É importante enfatizar que cabe às empresas aéreas a definição de suas estratégias comerciais, que incluem a malha aérea a ser operada, não sendo papel do Poder Público obrigar ou impedi-las de realizar determinado voo senão em face de condições expressas em lei.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3968
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Favor confirmar que as receitas de carga não contemplam a concessão do TECA de Recife (que reduz as receitas).
JUSTIFICATIVA
As receitas de carga não contemplam uma queda devido à recente concessão do TECA de Recife.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que os Estudos de Viabilidade originalmente não consideraram especificamente esse contrato para projeção das receitas com carga, utilizando a receita média por carga e a projeção realizada para os próximos anos da concessão. Todavia, tendo em vista a relevância do citado contrato para o aeroporto, os Estudos de Viabilidade foram revisados e passaram a considerar como parâmetros de receitas as condições dispostas nesse contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3969
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Favor confirmar que as receitas de carga não contemplam a concessão do TECA de Vitória (que reduz as receitas)?
JUSTIFICATIVA
As receitas de carga não contemplam uma queda devido à recente concessão do TECA de Vitória
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que os Estudos de Viabilidade originalmente não consideraram especificamente esse contrato para projeção das receitas com carga, utilizando a receita média por carga e a projeção realizada para os próximos anos da concessão. Todavia, tendo em vista a relevância do citado contrato para o aeroporto, os Estudos de Viabilidade foram revisados e passaram a considerar como parâmetros de receitas as condições dispostas nesse contrato.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3975
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Favor confirmar que todas as áreas necessárias para a operação dos aeroportos e para as obras de ampliação estão mencionadas no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), assim como que as matrículas de Registro de Imóveis disponibilizadas no Data Room pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) correspondem à totalidade das áreas pertencentes ao Complexo Aeroportuário. Adicionalmente, favor confirmar que a obrigação constante na Cláusula 3.2.12 abrange todo o Complexo Aeroportuário, o qual por definição, inclui faixas de domínio, edificações e terrenos, assim como áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e para exploração econômica relacionadas à Concessão.
JUSTIFICATIVA
Considerando a necessidade de avaliar a capacidade integral dos aeroportos, faz-se necessária a confirmação de que as informações disponibilizadas estão completas (Capítulo III, Seção II, Cláusula 3.2.12 do Contrato).
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. 1 - Confirmar que todas as áreas necessárias para a operação dos aeroportos e para as obras de ampliação estão mencionadas no Plano de Exploração Aeroportuária (PEA): não é possível confirmar, dado que o concessionário poderá elaborar o seu projeto de ampliação e contar com novas áreas para tanto, a serem futuramente adquiridas. 2 - Confirmar que as matrículas de Registro de Imóveis disponibilizadas no Data Room pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) correspondem à totalidade das áreas pertencentes ao Complexo Aeroportuário: não é possível confirmar, pois há casos de áreas aeroportuárias correspondentes à parte de matrículas maiores indicadas; casos de ações de desapropriação em andamento e sem a existência de matrículas em favor da União/Estados/municípios; casos de sítios compostos de várias matrículas, em que se optou por fornecer plantas atualizadas e georreferenciadas dos zoneamentos civis/militares vigentes, dentre outras situações. 3 - Confirmar que a obrigação constante na Cláusula 3.2.12 abrange todo o Complexo Aeroportuário, o qual por definição, inclui faixas de domínio, edificações e terrenos, assim como áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e para exploração econômica relacionadas à Concessão: em consonância com o já exposto, o item 3.2.12 refere-se à área do Aeroporto descrita no Anexo 2.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3983
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Confirma que as receitas de Companhias aéreas e ESATAs vinculadas às movimentações de aviação geral foram 1.54 MBRL em Sinop e 2.23 MBRL em Rondonópolis em 2016? Estes dados não estão disponíveis no Data Room.
JUSTIFICATIVA
Nos aeroportos de Sinop e Rondonópolis inicialmente considerou-se receitas de Companhias aéreas e ESATAs vinculadas às movimentações de aviação geral: 1.54 MBRL em Sinop e 2.23 MBRL em Rondonópolis em 2016.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. As receitas apresentadas são estimativas de quais seriam as receitas compatíveis com os ativos existentes no aeroporto. As mesmas foram estimadas a partir da área de hangares de aviação geral disponível nos respectivos aeroportos e de parâmetros de receita por área de hangares em SBCY.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3984
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Confirma que nos aeroportos de menos de 1 Mpax as receitas unitárias (por passageiro) seriam comparáveis a aeroportos de mais de 1Mpax e com tráfego internacional?
JUSTIFICATIVA
Nos aeroportos de menos de 1 Mpax, os estudos consideram que as receitas unitárias (por passageiro) seriam comparáveis a outros aeroportos brasileiros (mesmo que estes tenham mais de 1 Mpax e tráfego internacional), e não se leva em conta um fator de reajuste devido à natureza regional desses aeroportos (benchmark de aeroportos com menos de 1 Mpax e com características regionais).
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. As projeções de receitas são divididas entre receitas tarifárias e não tarifárias. No que tange ao primeiro grupo de receitas, as mesmas foram projetadas de acordo com o enquadramento nas tabelas tarifárias da ANAC vigentes à época da elaboração dos estudos (2017).</p> <p>O segundo grupo de receitas (comerciais) foi projetado a partir do uso de racionais específicos para cada grupo de receitas comerciais, considerando indicadores de volume de consumidores e outros parâmetros específicos conforme o caso.</p> <p>No caso de receitas já existentes, a projeção parte do valor histórico de receitas e, portanto, considera a particularidade de cada aeroporto.</p> <p>Já para o caso de categorias de comércio/serviços sem registro de histórico de receitas, foi considerado o seu potencial de exploração pelo futuro concessionário privado, com patamares de receita inicial estimados, via de regra, a partir de valores médios de receita unitária de todos os aeroportos da presente rodada de concessões (naturalmente, apenas aqueles que apresentavam as respectivas linhas de receita e com dados disponíveis). Pontualmente, foram excluídos dos cálculos das médias de receitas unitárias aeroportos discrepantes ou com características específicas, ou utilizada uma média de um subconjunto de aeroportos mais similares ao aeroporto sob análise.</p> <p>Cumpramos notar ainda que os valores unitários resultantes de receita comercial por passageiro são, em geral, crescentes conforme o porte do aeroporto, com exceções nos casos de aeroportos de pequeno porte com alto potencial de geração de receita comercial atrelada à aviação geral</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3985
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Confirma a existência atual de interesse para construir novos hangares nos aeroportos do Mato Grosso?
JUSTIFICATIVA
A receita gerada pela locação de hangares nos aeroportos do Mato Grosso aumenta com a movimentação de aviação civil, isso leva a que todos os hangares atuais estejam ocupados e que exista uma demanda por novos hangares.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. Primeiramente, importante esclarecer que, no processo de concessão aeroportuária, os EVTEAs não são vinculantes. Assim, o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio do sítio de modo a atender as exigências do Contrato. Deste modo, caberá ao futuro concessionário propor as áreas de expansão do sítio aeroportuário, inclusive com relação a possível construção de novos hangares, bem como promover a negociação de novos contratos de cessão de área comercial com o setor privado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3986
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Confirma que durante os primeiros meses de operação do novo TPS de SBVT, as receitas por passageiro de varejo, alimentação, serviços aumentam em 160%? (2020 vs. 2016)
JUSTIFICATIVA
A receita não tarifária em Vitória para o novo TPS foi estimada a partir da receita de 2016 com uma elasticidade aos fatores de $m^2/Mpax$, entre outros fatores. No caso da construção de um novo terminal há um incremento substancial na área, que pode sobrestimar as receitas por passageiro (varejo, alimentação e serviços) aplicando a metodologia descrita.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. A metodologia de projeção de alguns tipos de receitas comerciais tem como um de seus parâmetros a disponibilidade de áreas comerciais. No caso do Aeroporto de Vitória, cuja disponibilidade atual de áreas comerciais é limitada frente aos espaços que serão disponibilizados no novo TPS, isso resulta de fato em um incremento significativo destas linhas de receitas comerciais, conforme esperado com a exploração de um novo terminal de porte maior e mais compatível com a demanda do aeroporto. As receitas resultantes são também compatíveis com indicadores de outros aeroportos e entende-se que as projeções são razoáveis

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3987
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Foi considerado se as receitas atuais vinculadas aos passageiros são superiores ao preço mínimo mensal para ajustar o curto prazo?
JUSTIFICATIVA
As receitas vinculadas aos passageiros (exemplo: estacionamento), evoluem sem considerar a performance dos contratos atuais nos Estudos de Mercado.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. As receitas comerciais existentes nos aeroportos são projetadas, via de regra, linearmente conforme os respectivos parâmetros de volume, preços e royalties dos contratos. Não foi feita análise individualizada de cada contrato comparando preços mínimos mensais e parcelas variáveis equivalentes

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3988
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Foi considerado se as receitas atuais vinculadas aos passageiros dependem das vendas (renda mensal variável) ou de uma renda mensal fixa?
JUSTIFICATIVA
As receitas vinculada aos passageiros (exemplo: estacionamento), evoluem sem considerar a performance dos contratos atuais nos Estudos de Mercado.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. As receitas comerciais existentes nos aeroportos são projetadas, via de regra, linearmente conforme os respectivos parâmetros de volume, preços e royalties dos contratos. Não foi feita análise individualizada de cada contrato comparando preços mínimos mensais e parcelas variáveis equivalentes

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3989
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Poderia confirmar que todos os custos com segurança (AVSEC) para os Aeroportos de Maceió e de Macaé estão incluídos nos custos de 2016 (Serviços Contratados)? Caso contrário, estes custos estão sendo assumidos pela Infraero de forma centralizada?
JUSTIFICATIVA
Não parece claro se todos os custos do AVSEC estão incluídos. Os contratos mostram custos significativos.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. Todos os custos atribuíveis aos aeroportos em 2016 estão incluídos nos demonstrativos considerados como base para a Avaliação Econômico-Financeira das concessões

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3991
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Poderia confirmar que todos os custos com bombeiros (ARFF) para os Aeroportos de Vitória, Recife, Cuiabá, Macaé, Juazeiro do Norte, João Pessoa, Campina Grande, Aracaju e Maceió estão incluídos nos custos de 2016 (Serviços Contratados)? Caso contrário, estes custos estão sendo assumidos pela Infraero de forma centralizada?
JUSTIFICATIVA
Não parece claro se todos os custos do ARFF estão incluídos. Os contratos mostram custos significativos.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. Todos os custos atribuíveis aos aeroportos em 2016 estão incluídos nos demonstrativos considerados como base para a Avaliação Econômico-Financeira das concessões. Os estudos também assumem especificamente a constituição de equipes próprias de bombeiros para todos os aeroportos com movimentação anual superior a 200 mil passageiros

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3992
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Poderiam confirmar que todos os custos com serviços médicos/ emergências para o Aeroporto de Vitória estão incluídos nos custos de 2016 (Serviços Contratados)? Caso contrário, estes custos estão sendo assumidos pela Infraero de forma centralizada?
JUSTIFICATIVA
Não parece claro se todos os custos do serviços médicos /emergências estão incluídos. Os contratos mostram custos significativos com serviços médicos / emergências.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. Todos os custos atribuíveis aos aeroportos em 2016 estão incluídos nos demonstrativos considerados como base para a Avaliação Econômico-Financeira das concessões

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3993
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Poderiam confirmar que todos os custos com manutenção civil / eletromecânica para os Aeroportos de Recife, Maceió, Vitória, Cuiabá, Juazeiro do Norte e Campina Grande e Macaé estão incluídos nos custos de 2016 (Serviços Contratados)? Caso contrário, estes custos estão sendo assumidos pela Infraero de forma centralizada?
JUSTIFICATIVA
Não parece claro se todos os custos do manutenção civil / eletromecânica estão incluídos. Os contratos mostram custos significativos com manutenção civil / eletromecânica.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. Todos os custos atribuíveis aos aeroportos em 2016 estão incluídos nos demonstrativos considerados como base para a Avaliação Econômico-Financeira das concessões

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3994
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Poderiam confirmar que todos os custos com utilities (como água, eletricidade, resíduos sólidos) para os Aeroportos de Maceió, Vitória, Cuiabá, João Pessoa, Aracaju, Juazeiro do Norte, Campina Grande e Macaé estão incluídos nos custos de 2016 (Serviços Públicos)? Caso contrário, estes custos estão sendo assumidos pela Infraero de forma centralizada?
JUSTIFICATIVA
Não parece claro se todos os custos do "utilities" estão incluídos.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. Todos os custos atribuíveis aos aeroportos em 2016 estão incluídos nos demonstrativos considerados como base para a Avaliação Econômico-Financeira das concessões

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3995
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Existem outros empregados trabalhando no Aeroporto de Recife cujos custos não estejam incluídos nem na seção "Pessoal", nem na seção "Serviços de Terceiros" dos custos de 2016? Se for o caso, estes custos estão sendo assumidos pela Infraero de maneira centralizada?
JUSTIFICATIVA
De acordo com o arquivo (Data Room / Empregados_Remuneracao - sem nomes), existem apenas 2 empregados na Diretoria Financeira (DF) de Recife.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que compete aos interessados realizar as avaliações necessárias, servindo os EVTEAs como referência indicativa. Com relação aos empregados da Infraero, importa destacar os valores a serem transferidos para adequação do efetivo da empresa pública, conforme item 6.2.3 da minuta de Contrato de Concessão, e as regras para eventual transferência dos empregados constantes na Seção XVI da mesma minuta.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3996
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Existem empregados trabalhando para o Aeroporto de Cuiabá cujos custos não estejam incluídos nem na seção "Pessoal", nem na seção "Serviços de Terceiros" dos custos de 2016? Se for o caso, estes custos estão sendo assumidos pela Infraero de maneira centralizada?
JUSTIFICATIVA
De acordo com o arquivo (Data Room / Empregados_Remuneracao - sem nomes), no Aeoporto de Cuiabá há poucos trabalhadores em comparação com aeroportos semelhantes.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que compete aos interessados realizar as avaliações necessárias, servindo os EVTEAs como referência indicativa. Com relação aos empregados da Infraero, importa destacar os valores a serem transferidos para adequação do efetivo da empresa pública, conforme item 6.2.3 da minuta de Contrato de Concessão, e as regras para eventual transferência dos empregados constantes na Seção XVI da mesma minuta.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
3997
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Com base no que aconteceu durante os primeiros meses, poderiam confirmar que a abertura do novo terminal só resultará em um aumento de 9,6% se os custos?
JUSTIFICATIVA
A inauguração do novo terminal em Aeroporto de Vitória ampliará a área do terminal de 5 mil para 28 mil metros quadrados. Existem 40,3MBR de Despesas Operacionais em 2016, enquanto este número aumenta para 44,2MBR em 2020.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que todos os demonstrativos contábeis disponíveis até o momento estão disponíveis para consulta no Data Room. Todavia, ressalta-se que como a inauguração do novo terminal do Aeroporto de Vitória ocorreu no final de março de 2018, não há demonstrativos disponíveis com dados sobre período posterior à inauguração.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4002
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Para SBRF, favor esclarecer se foi protocolado tempestivamente o pedido de renovação da Licença de Operação 376/2016, que expirará em 18/09/2018.
JUSTIFICATIVA
Considerando que a Licença de Operação é relevante para a execução dos investimentos previstos, faz-se necessário esclarecer e divulgar se foi protocolado o pedido de renovação dentro do prazo legal que permite a prorrogação da validade até a análise final do órgão ambiental.
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. O pedido de renovação da Licença de Operação 376/2016 do Aeroporto de Recife foi protocolado em 16/05/2018, por meio do Ofício Infraero nº 452/SBRF/2018, portanto, antes de 120 dias de seu prazo de expiração e assim, de forma tempestiva. O Ofício em referência e seu protocolo já se encontram no data room das concessões.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4004
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Para SBVT, favor confirmar que Concessionário não será responsável por nenhum trabalho de expansão em relação ao Aeroporto SBVT que não esteja expressamente estabelecido no Contrato de Concessão e que tenha sido responsabilidade da Infraero nos últimos anos.
JUSTIFICATIVA
Considerando as obras de ampliação realizadas nos últimos anos no aeroporto SBVT e também o objeto do contrato n. 067-EG /2004/0023, relacionado a esta expansão, que é contestado pelo Ministério Público Federal através da Ação Civil Pública n. 0003026-94.2010.4.02.5001, ajuizada pelo Ministério Público Federal contra a Infraero, a ANAC e a União Federal, pendente perante a Justiça Federal do Espírito Santo, requer-se confirmação que o Concessionário não será responsável por nenhum trabalho de expansão em relação ao Aeroporto SBVT que não esteja expressamente estabelecido no Contrato de Concessão e que tenha sido nos últimos anos responsabilidade da Infraero.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. Primeiramente, importante esclarecer que, no processo de concessão aeroportuária, os EVTEAs não são vinculantes. Assim, o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio do sítio de modo a atender as exigências do Contrato. Para a atual rodada de concessões, foi estabelecido como diretriz de política pública emanada da SAC, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que o concessionário deverá realizar as adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o final da Fase I-B do contrato de concessão. Para o Aeroporto de Vitória (SBVT), foi considerado o prazo de 18 meses para a Fase 1B, tendo em vista os recentes investimentos realizados neste aeroporto. Cumpre informar ainda que o Anexo 2 ao Contrato de Concessão, estabelece as obrigações mínimas de investimento por aeroporto para adequação da infraestrutura e atendimento do nível de serviço mínimo exigido. Por fim, Importante mencionar que o Contrato de Concessão tem regras próprias, independentes daquelas aplicadas à Infraero.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4005
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos que sejam disponibilizadas informações acerca da matrícula e localização, na planta do Aeroporto SBRF, da área debatida na ação possessória n. 0802100-54.2014.4.05.8300, ajuizada pela Infraero contra partes não identificadas (invasores desconhecidos), em trâmite perante a 12ª Vara Federal, da Justiça Federal de Pernambuco (área é de 3,128.00 m ² , localizada próxima à pista do Aeroporto SBRF, declarada preservada pelo Ato n. 1099311-0/REC).
JUSTIFICATIVA
Foi identificada ação possessória de n. 0802100-54.2014.4.05.8300, ajuizada pela Infraero contra partes não identificadas (invasores desconhecidos), em trâmite perante a 12ª Vara Federal, da Justiça Federal de Pernambuco (área é de 3,128.00 m ² , localizada próxima à pista do Aeroporto SBRF, declarada preservada pelo Ato n. 1099311-0/REC). O referido imóvel é objeto de invasão irregular de pessoas desconhecidas, razão pela qual é muito importante a sua exata identificação.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e informamos que a referida área pertence à Rede Ferroviária Federal e foi ocupada irregularmente. A União ingressou com a ação judicial para que fosse desocupada a área, sendo que, por ser área próxima à cabeceira da pista do Aeroporto de Recife, a Infraero foi chamada para manifestar-se sobre a ação. Desta forma, a área em questão não integra o sítio aeroportuário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4006
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Requer-se sejam disponibilizadas informações acerca da matrícula e localização, na planta do Aeroporto SBRF, da área debatidas na ação possessória n. 0813690-23.2017.4.05.8300, ajuizada pela Infraero contra Ana NC Comércio Ltda. - ME, em trâmite perante a 10ª Vara Federal, da Justiça Federal de Pernambuco (área denominada de AL2003, localizada no Aeroporto SBRF).
JUSTIFICATIVA
Foi identificada ação possessória de n. 0813690-23.2017.4.05.8300, ajuizada pela Infraero contra Ana NC Comércio Ltda. - ME, em trâmite perante a 10ª Vara Federal, da Justiça Federal de Pernambuco (área denominada de AL2003, localizada no Aeroporto SBRF). A reintegração da posse da referida área está suspensa neste processo, razão pela qual é muito importante que sejam disponibilizadas informações precisas acerca da matrícula e localização, na planta do Aeroporto SBRF, da área debatida.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a INFRAERO ajuizou a ação de reintegração na posse c/c pedido de indenização por lucros cessantes, em face de ANA NC COMÉRCIO LTDA - ME, objetivando ser reintegrada na posse da área objeto do Contrato de Concessão de Uso de Área nº 02.2016.014.0017, cujo objeto era a concessão de uso da área AL2003, localizada no terminal de passageiros do Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes, com prazo de vigência contratual inicialmente ajustado entre 23/04/2016 e 22/04/2026. A ação ainda não foi julgada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4007
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Para melhor entendimento dos estudos, solicitamos que seja fornecida uma lista das matrículas que pertençam a cada um dos aeroportos, com suas correspondentes localizações na planta e indicação se encontram-se regularizados.
JUSTIFICATIVA
A partir dos estudos e documentos fornecidos, não é possível atestar a regularidade completa das propriedades onde os Aeroportos estão localizados e verificar se houve alguma alteração no seu status legal.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. Todas as informações necessárias ao entendimento do Complexo Aeroportuário foram disponibilizadas no PEA, tendo sido utilizadas várias fontes e selecionadas aquelas que melhor possibilitaram tal entendimento. Diante disso, em virtude de se tratar de várias matrículas muito antigas e sem georreferenciamento e dados atualizados, optou-se pelo fornecimento de outros tipos de informações técnicas mais atualizadas (plantas elaboradas pela Infraero em seus Planos Diretores, plantas elaboradas pelo COMAER para zoneamentos civis/militares, dados existentes em decretos expropriatórios etc. Por tal motivo, a lista solicita não seria suficiente para o completo entendimento da situação patrimonial de cada sítio aeroportuário.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4009
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Para SBME, esclarecer se a licença de operação será emitida antes da assinatura do Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
Não está claro se o SBME opera sem a respectiva licença de operação válida. Considerando que o órgão ambiental condicionou a renovação da licença à construção de estação de tratamento de efluentes, é necessário esclarecer quem será o responsável pela emissão da licença e se haverá extensão de prazo em razão de uma eventual demora na emissão da licença de operação (Cláusula 5.2 do EVTEA).
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. Esta SAC vem envidando esforços no sentido de identificar e buscar soluções para os gargalos referentes às licenças de operação dos aeroportos inseridos na atual rodada de concessão. No caso do Aeroporto de Macaé (SBME), conforme informações obtidas junto à Infraero, o avanço da renovação da LO depende de implantação de solução de tratamento de efluentes (ETE) no aeroporto. Nesse sentido, além do processo de renovação da LO, existe processo (E-07/002.9888/17) em andamento para obtenção de LI para implantação de ETE. Além disso, o Aeroporto possui uma LI válida para obras, as quais incluem a ampliação do TPS, do estacionamento de veículos, pátio de aeronaves, restauração da Pista de Pouso e Decolagem e da taxiway, dentre outras. Os documentos supramencionados já foram incluídos no data room das concessões. Esta Secretaria continuará monitorando o processo em busca de soluções para os problemas ambientais apresentados. Entretanto, caberá ao futuro concessionário equacionar eventuais problemas remanescentes para obtenção do licenciamento operacional/ambiental quando da transferência de titularidade do aeroporto para o concessionário. Nesse sentido, no cronograma de licenciamento ambiental dos Estudos foram definidos os prazos estimados para a execução da ETE pelo futuro concessionário e os prazos para a obtenção da respectiva LO. O CAPEX necessário para realização das obras também foi considerado nos EVTEAs.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4010
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Para SBAR favor (i) confirmar que a Infraero permanecerá como responsável pelo pagamento da compensação ambiental referente às obras de ampliação já realizadas: (a) Ampliação e Reforço da Pista de Pouso e Decolagem (PPD) e (b) Novo Terminal de Passageiros; e (ii) esclarecer se o valor referente à compensação ambiental das obras de ampliação já realizadas pela Infraero foram consideradas no CAPEX ambiental.
JUSTIFICATIVA
O Relatório Ambiental do EVTEA de SBAR menciona que a compensação ambiental referente às obras de ampliação autorizadas no Processo ADEMA nº 2011-001271/ADM/ADM-0182 não foram pagas e podem ser cobradas da Concessionária. O Ofício Externo nº 763/2014 – GABPRE enviado pela ADEMA informa que o valor da Compensação Ambiental do empreendimento deveria ser de R\$1.750.000,00.
RESPOSTA
<p>Agradecemos pela contribuição. Conforme informações do consórcio responsável pela realização dos estudos, a responsabilidade de cumprir a compensação ambiental das obras já realizadas pela Infraero será repassada ao futuro administrador do aeroporto. Para isso, as planilhas de CAPEX ambiental disponibilizadas durante a consulta pública serão complementadas com o valor de R\$1.750.000,00. Portanto, o CAPEX Ambiental do SBAR apresentará as seguintes alterações:</p> <p style="padding-left: 40px;">- CAPEX ambiental (versão2.0) : R\$ 6.246.618,00 - alterado para CAPEX ambiental (versão a ser apresentada ao TCU): R\$7.996.618,00</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4011
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao SBJP, favor fornecer cópia do TAC 001/2014/PRM/JN/CE e o respectivo status de cumprimento.
JUSTIFICATIVA
O EVTEA do SBJP menciona um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) de número 001/2014/PRM/JN/CE, sem, contudo, disponibilizar maiores informações sobre as obrigações ali previstas.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a complementação de documentos do Banco de Informações pode ser solicitada pelo e-mail concessao.aeroportos@transportes.gov.br , esclarecendo ainda que tal Banco de Informações constitui-se apenas em consolidação de informação e documentos com objetivo de facilitar sua disponibilização aos interessados, cabendo ainda a estes realizar suas próprias diligências e avaliações. Não obstante, a presente solicitação será endereçada e as informações serão juntadas ao Banco de Informação assim que disponíveis.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4012
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Em relação ao SBJP, favor fornecer cópia do TAC 001/2014/PRM/JN/CE e o respectivo status de cumprimento.
JUSTIFICATIVA
O EVTEA do SBJP menciona um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) de número 001/2014/PRM/JN/CE, sem, contudo, disponibilizar maiores informações sobre as obrigações ali previstas.
RESPOSTA
A Sac agradece a contribuição e esclarece que a complementação de documentos do Banco de Informações pode ser solicitada pelo e-mail concessao.aeroportos@transportes.gov.br, esclarecendo ainda que tal Banco de Informações constitui-se apenas em consolidação de informação e documentos com objetivo de facilitar sua disponibilização aos interessados, cabendo ainda a estes realizar suas próprias diligências e avaliações. Não obstante, a presente solicitação será endereçada e as informações serão juntadas ao Banco de Informação assim que disponíveis.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4013
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se que sejam disponibilizados no data room todos os Termos de Ajustamento de Conduta celebrados com relação aos aeroportos objeto do Leilão.
JUSTIFICATIVA
Para garantir a segurança jurídica da Concessionária e para que seja possível avaliar os riscos envolvidos na concessão de cada um dos blocos.
RESPOSTA
A Sac agradece a contribuição e esclarece que a complementação de documentos do Banco de Informações pode ser solicitada pelo e-mail concessao.aeroportos@transportes.gov.br, esclarecendo ainda que tal Banco de Informações constitui-se apenas em consolidação de informação e documentos com objetivo de facilitar sua disponibilização aos interessados, cabendo ainda a estes realizar suas próprias diligências e avaliações. Não obstante, a presente solicitação será endereçada e as informações serão juntadas ao Banco de Informação assim que disponíveis.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4014
NOME DO CONTRIBUINTE
JOHANN GEORG ERWIN GIGL
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se informar, especificamente para cada aeroporto, quais aeronaves serão consideradas críticas.
JUSTIFICATIVA
Não é possível compreender a partir da leitura do EVTEA quais aeronaves serão consideradas críticas em cada um dos aeroportos
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que as aeronaves críticas de cada aeroporto são mencionadas ao longo do relatório de Engenharia e Afins. Em particular, as informações podem ser encontradas nas seções 2.4.1 dos relatórios de cada Aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4017
NOME DO CONTRIBUINTE
CARLOS ALBERTO DE MATTOS BENTO
CONTRIBUIÇÃO
Inclusão da prestação dos serviços de tráfego aéreo no edital dos aeroportos, tendo o concessionário a obrigação pela manutenção da EPTA e operar ou escolher a entidade operadora, e de auferir os recursos decorrentes das tarifas de navegação aérea relacionadas à prestação do serviços
JUSTIFICATIVA
Conforme anexo encaminhado
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que as responsabilidades concernentes à navegação aérea estão detalhadas nos itens 3.2 a 3.4 do Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária da minuta de Contrato de Concessão. Com relação à outorga para a prestação de serviços públicos de navegação aérea, esclarece-se que tais atividades são de competência do Ministério da Defesa, não cabendo ao MTPA ou Anac prerrogativas para sua inclusão no objeto da presente concessão de serviços aeroportuários.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4024
NOME DO CONTRIBUINTE
JONATAS BEZERRA DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Encaminha-se o Parecer SEI Nº 43/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF, de 11 de julho de 2018, com a contribuição da Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência do Ministério da Fazenda (Seprac/MF) sobre a audiência pública em epígrafe.</p> <p>Por oportuno, informa-se que o presente parecer também será enviado à Anac por meio de ofício.</p> <p>Em resumo, o presente parecer tem as seguintes sugestões:</p> <ul style="list-style-type: none"> - avaliar a não obrigatoriedade de que o proponente seja operador aeroportuário – ou que, no caso de consórcio, não seja obrigatória a participação de consorciado que seja operador aeroportuário –, havendo compromisso dos proponentes de contratar operador aeroportuário que detenha os requisitos de experiência e movimentação de passageiros requeridos pela agência; - que o risco por atraso na disponibilização das áreas da concessão seja alocado completamente ao poder concedente ou que seja reduzido o prazo no qual o risco é suportado pela concessionária sem que possa pedir reequilíbrio contratual.
JUSTIFICATIVA
<p>A obrigação de que o operador aeroportuário tenha pelo 15% de participação no consórcio pode implicar uma diminuição na competitividade do certame, na medida em que pode representar uma barreira à participação de alguns operadores aeroportuários que, a despeito de cumprirem os requisitos exigidos de experiência e de movimentação de passageiros, não tenham disponibilidade financeira-orçamentária para se constituir em 15% de um consórcio proponente.</p> <p>O poder concedente tem planejando a concessão desses aeroportos há algum tempo. Haverá ainda período considerável até a imissão na posse por parte da concessionária (haverá manifestação do Tribunal de Contas da União quanto às minutas de edital e contrato; haverá publicação do edital e prazo até o leilão propriamente dito; prazo recursal etc.). Ou seja, o poder concedente já poderia estar se antecipando para evitar potenciais situações que provoquem atrasos na disponibilização das áreas da concessão.</p> <p>Se é verdade que o poder concedente não tem ingerência sobre toda e qualquer situação que possa causar tais atrasos, a concessionária tem muito menos condições de gerenciar tais ocorrências (do contrário, o risco teria que ser alocado completamente a ela).</p>
RESPOSTA
<p>(Resposta parcial, apenas sobre o primeiro e quarto itens) Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que, em relação à proposta de que não seja obrigatória a participação de consorciado que seja operador aeroportuário, esclarecemos que conforme regra já estabelecida nas licitações aeroportuárias realizadas, o consórcio participante deve ter ao menos um operador aeroportuário presente, de forma a, conjuntamente com as regras de porte operacional mínimo,</p>

garantir que o consórcio vencedor tenha experiência técnica suficiente para a prestação adequada dos serviços aeroportuários. Nesse sentido, deve-se notar que a participação acionária no consórcio faz com que o operador de fato tenha que empenhar recursos próprios no projeto, o que tende a contribuir com um melhor alinhamento de incentivos entre os sócios que passam a administrar o aeroporto: o operador não auferirá ganhos apenas por prestar um serviço, mas passa a se interessar pelo bom desempenho conjunto do ativo, o que é, em última análise, interessante para os demais sócios e para toda a sociedade.

Em relação à proposta de que o risco por atraso na disponibilização das áreas da concessão seja alocado completamente ao poder concedente ou que seja reduzido o prazo no qual o risco é suportado pela concessionária sem que possa pedir reequilíbrio contratual, considera-se que a matriz de risco está corretamente ajustada e balanceada, não ensejando aumento do risco que o Poder Público deve suportar.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4029
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Propomos a seguinte nova redação ao item 1.1.30: "Operador Aeroportuário: pessoa jurídica a quem a ANAC tenha outorgado o direito de administrar, explorar, manter e prestar serviços no aeroporto, e que atenda aos requisitos de qualificação técnica indicados na Subseção IV - Da Habilitação Técnica da Seção V - Da Habilitação do CAPI TULO IV do Edital e na regulamentação vigente;"</p> <p>Em adição, propomos a exclusão do item 3.10.4, e a inclusão de novos itens ao Edital, a saber os itens 4.46.4, 4.46.5, 4.46.6, 4.46.7 e 4.46.8, com a seguinte redação:</p> <p>"4.46.4 – A proponente poderá demonstrar a habilitação técnica, também, por meio da capacitação de pessoas a ela vinculadas.</p> <p>4.46.4.1. Pelo menos 01 (um) profissional com curso de nível superior de graduação concluído e experiência mínima de 05 (cinco) anos atuando como gestor em área de algum modal de transporte ou como responsável por uma das atividades do parágrafo 153.15(a) em aeródromo classe III ou IV, dependendo do Bloco;</p> <p>4.46.4.2. Pelo menos 01 (um) profissional com curso de nível superior de graduação concluído e experiência mínima de 3 (três) anos atuando como gestor de risco ou atuando como responsável por uma das atividades do parágrafo 153.15(a) em aeródromo classe III ou IV, dependendo do Bloco;</p> <p>4.46.4.3. Pelo menos 01 (um) profissional com curso de nível superior de graduação concluído e experiência mínima de 5 (cinco) anos exercendo atividade relativa a operações de aeródromo em aeródromo classe III ou IV;</p> <p>4.46.4.4. Pelo menos 01 (um) profissional com curso de nível superior de graduação concluído e experiência mínima de 5 (cinco) anos exercendo atividade relativa a manutenção na área industrial ou exercendo atividades relacionadas à manutenção aeroportuária em aeródromo classe III ou IV;</p> <p>4.46.4.5. Pelo menos 01 (um) profissional com curso de nível superior de graduação concluído e experiência mínima de 03 (três) anos exercendo atividade relativa a resposta à emergência ou exercendo atividade relativa a reposta à emergência em aeródromo;</p> <p>4.46.4.6. Pelo menos 01 (um) profissional com curso de nível superior de graduação concluído e experiência mínima de 3 (três) anos em atividade aeroportuária contra atos de interferência ilícita de acordo e devidamente habilitado com curso de Responsável AVSEC Operador de Aeródromo de acordo com o RBAC 110;</p> <p>4.46.4.7 as funções acima elencadas, para fins de habilitação técnica, não poderão ser acumuladas em um mesmo profissional.</p> <p>4.46.5 – A experiência dos profissionais acima descritas deverá ter sido adquirida em aeródromos com processamento de passageiros respeitando os limites mínimos constantes dos itens 4.45.</p> <p>4.46.6 – O vínculo do profissional com a Proponente poderá ser demonstrado por meio de:</p>

4.46.6.1. Relação de emprego, comprovada mediante apresentação da Carteira de Trabalho (CTPS) e de Ficha de Registro de Empregados - FRE, devidamente atualizados;

4.46.6.3. Como administrador, comprovado por meio da apresentação de prova de eleição dos administradores em exercício devidamente arquivada no registro empresarial ou cartório competente; ou

4.46.6.4. Por carta ou contrato de intenção, com firma reconhecida, indicando que, em caso de êxito da Proponente no Certame, o profissional assumirá obrigação de prestar os serviços objeto da Concessão, no prazo da Fase 1B, conforme sua respectiva competência técnica.

4.46.7 – A comprovação da capacitação técnica exigidas na Cláusula 4.46.4 deverá se dar por meio de:

4.46.7.1 – Diploma de nível superior nacionalmente reconhecido;

4.46.7.2 – Documentos que demonstrem a atividade desempenhada em aeroporto e pelo tempo exigidos, de acordo com o bloco ao qual a Proponente concorre ou a demonstração de ter desempenhado função equivalente descrita no RBAC 153. 15 (a) em aeroporto;

4.46.7.3 – Certificado de conclusão do curso de SGSO 40h ministrado pela ANAC, quando exigido;

4.46.8 – A Habilitação Técnica poderá, também ser demonstrada por meio de vínculo contratual de compromisso da Proponente e Operador Aeroportuário pessoa jurídica, respeitadas as exigências do que dispõe a cláusula 4.45."

JUSTIFICATIVA

Entendemos, com base nas apresentações proferidas pela ANAC, pela SAC e pela Secretaria do PPI por ocasião das Audiências Públicas, acerca da política adotada nesta nova Rodada de Concessões, que está se fomentando a ampla concorrência no certame, em decorrência de o setor aeroportuário apresentar-se consolidado em termos de pluralidade de players.

Corroborando o acima exposto, houve uma larga evolução regulatória setorial, privilegiando a capacidade de gestão do novo concessionário, tanto em sede de gestão tarifária, como em sede de gestão de investimento necessário ao atendimento do Nível de Serviços Públicos a serem ofertados, pois se tratam de blocos de aeroportos de baixo movimento e heterogêneos, em sua maioria, de baixa rentabilidade.

Neste sentido um ponto que se destaca é a necessidade de não se restringir a forma de demonstração do atendimento aos requisitos de habilitação técnica por parte da Proponente exigidos para o certame, a fim de se atingir o objetivo de alta concorrência para o processo de concessão e se evitar o risco de baixa concorrência, como ocorrido no certame passado (3 players para 4 ativos).

Em relação ao tema proposto, considerando que:

1. A habilitação técnica foi, na primeira rodada - São Gonçalo do Amarante, focada na capacitação pessoal dos profissionais vinculados à proponente, com base em regulação setorial que estava em fase de elaboração, privilegiando a atratividade ao certame;

2. Nas rodadas subsequentes o foco foi atrair players internacionais e fomentar a concorrência entre os aeroportos concedidos, a comprovação da habilitação técnica foi limitada à comprovação de participação societária na concessionária de operadores aeroportuários (pessoas jurídicas) com 5 (cinco) anos de operação em aeroportos e, nas rodadas 3 e 4, que tivessem processado quantidades de

passageiros equivalentes ao porte dos aeroportos aos quais estivessem concorrendo;

3. A regulação setorial de segurança operacional (RBAC 153 e 139) bem como a vasta regulamentação AVSEC (que estão consolidadas desde o ano passado) trazem os requisitos de capacitação técnica de forma ampla e descritiva que os profissionais vinculados ao operador aeroportuário devem demonstrar para o início das operações no término da fase 1-A;

4. A não restrição da forma de comprovação da habilitação técnica é juridicamente viável, seja pela subcontratação da operação aeroportuária, seja pelo vínculo dos profissionais ou dos operadores aeroportuários à Proponente, demonstrado no momento do certame;

5. Que a modalidade de comprovação da habilitação técnica trazida pela minuta de edital limita a participação de fundos de investimento e empresas, com notória capacidade de gestão e grande solidez econômica e financeira, no certame, mesmo que demonstrem atender a habilitação técnica exigida pelos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil ao desempenho das atividades concessionada, devido à exigência incondicional da participação de um operador aeroportuário como sócio da concessionária;

6. Considerando que a não restrição do modo de comprovação da habilitação técnica contribuirá para o aumento de proponentes participantes.

Destaca-se que a contribuição não é no sentido de retirar ou mitigar a habilitação técnica em si, e sim no sentido de não se restringir a forma de demonstração de tal habilitação técnica para pessoas jurídicas interessadas no certame, ou seja, através da contratação de pessoa jurídica ou profissionais que atendam às exigências contratuais e regulamentares do Poder Concedente.

A título de exemplo, pode-se referir à última rodada de concessões de rodovias do Estado de São Paulo, por intermédio da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP (Concorrência Internacional nº 03/2016 para a Concessão da Prestação dos Serviços Públicos de Operação, Manutenção e Realização dos Investimentos Necessários para a Exploração do Sistema Rodoviário que Integra o Lote Centro-Oeste Paulista), que assim exige para habilitação técnica, no Item 12 do Edital:

A Proponente deverá apresentar, para a comprovação da sua qualificação técnica, os seguintes documentos: Tabela VII – Documentos relativos à qualificação técnica Indicação do(s) nome(s) do(s) Profissional(is) Qualificado(s), observado o disposto no item 13 abaixo, e comprovação de seu(s) registro(s) ou inscrição(o~es) na(s) respectiva(s) entidade(s) profissional(is) competente(s).

Relativamente ao conjunto de Profissional(is) Qualificado(s) indicado pela Proponente, atestado(s) de responsabilidade técnica, emitido(s) por entidades públicas ou particulares, devidamente certificado(s) pelo(s) conselho(s) que regulamenta(m) o exercício da(s) respectiva(s) profissão(o~es), de execução, coordenação, gerência ou supervisão de:

(i) construção e/ou recuperação de pavimentos de concreto asfáltico;

(ii) obras de ampliação de capacidade ou implantação de rodovia em pista dupla; e

(iii) administração, gestão e operação de rodovias.

Os atestados somente serão aceitos se o(s) Profissional(is) Qualificado(s) possuir(em) vínculo com a Proponente na Data para Recebimento dos Envelopes, nos termos do item 13 abaixo.

O(s) Profissional(is) Qualificado(s) vinculado(s) à matriz e/ou filial de empresa estrangeira, que não necessite(m) ter registro(s) ou inscrição(o~es) em entidade(s)

profissional(ais) brasileira(s), mas sim do outro país, e os atestado(s) de responsabilidade técnica a serem apresentados poderão ser emitidos por entidades públicas ou particulares do outro país.

Ressalta-se, ainda, apenas como incentivo ao fomento da concorrência e melhor atendimento do interesse público, que há três grandes operadores aeroportuários no Nordeste do país, com capacidade de participarem sozinhos do Bloco Nordeste. Caso qualquer desses operadores seja vencedor do Bloco Nordeste do certame, poderá observar-se uma concentração de mercado. Note-se que a possibilidade de concentração de mercado foi amplamente combatida na rodada anterior.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que, inicialmente, em relação à definição de operador aeroportuário proposta, que ela se mostra se inapropriada, pois poderia impedir a participação de operadores estrangeiros que não tiveram outorgas concedidas pela ANAC. Adicionalmente, deve-se ter em conta que, conforme regra já estabelecida nas licitações aeroportuárias realizadas, o consórcio participante deve ter ao menos um operador aeroportuário presente, de forma a, conjuntamente com as regras de porte operacional mínimo, garantir que o consórcio vencedor tenha experiência técnica suficiente para a prestação adequada dos serviços aeroportuários. Nesse sentido, deve-se notar que a participação acionária no consórcio faz com que o operador de fato tenha que empenhar recursos próprios no projeto, o que tende a contribuir com um melhor alinhamento de incentivos entre os sócios que passam a administrar o aeroporto: o operador não auferir ganhos apenas por prestar um serviço, mas passa a se interessar pelo bom desempenho conjunto do ativo, o que é, em última análise, interessante para os demais sócios e para toda a sociedade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4030
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCELO FRANCO LUSTOSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>4.45. É requisito de qualificação técnica para apresentação de propostas para quaisquer dos Blocos de Aeroportos que o Operador Aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo:</p> <p>(i) Para o Bloco Nordeste, constituído pelo Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF), Aeroporto de Maceió/Zumbi dos Palmares (SBMO), Aeroporto Santa Maria - Aracaju (SBAR), Aeroporto Presidente Castro Pinto - João Pessoa (SBJP), Aeroporto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (SBJU) e Aeroporto Presidente João Suassuna - Campina Grande (SBKG): processamento mínimo de 12 (doze) milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos cinco anos;</p> <p>(ii) Para o Bloco Centro-Oeste, constituído pelo Aeroporto Marechal Rondon — Cuiabá (SBCY), Aeroporto Maestro Marinho Franco - Rondonópolis (SBRD), Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias - Alta Floresta (SBAT), Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo - Sinop (SWSI) e Aeroporto de Barra do Garças (SBBW): processamento mínimo de 5 (cinco) milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos cinco anos;</p> <p>(iii) Para o Bloco Sudeste, constituído pelo Aeroporto de Vitória - Eurico de Aguiar Salles (SBVT) e Aeroporto de Macaé (SBME): processamento mínimo de 5 (cinco) milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos cinco anos;</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Em relação ao bloco Nordeste, de acordo com a EVTEA, o aeroporto de Recife sozinho teve uma movimentação de 7,8 milhões de passageiros no ano de 2017 e de acordo com o histórico, há um aumento no número de passageiros naquele aeroporto ao longo dos anos.</p> <p>Assim, ao analisar a projeção da demanda no Bloco Nordeste, espera-se uma demanda crescente, atingindo a movimentação de 41 milhões de passageiros em 2048.</p> <p>Não obstante, a redação da minuta do edital exige a comprovação da experiência em operar o mesmo aeroporto com a movimentação de apenas 7 milhões de passageiros.</p> <p>Em relação ao Bloco Centro-Oeste, segundo o EVTEA, em 2017 o aeroporto de Cuiabá processou, sozinho, 2,9 milhões de passageiros, com demanda crescente. Até o final do Contrato de Concessão a expectativa é de que o bloco movimentará 9,3 milhões de passageiros.</p> <p>Da mesma forma, no Bloco Sudeste apenas no aeroporto de Vitória em 2017 verificou-se a movimentação de 3,0 milhões de passageiros e há expectativa de crescimento da demanda pelo bloco, cuja projeção prevê atingir o movimento de 8,1 milhões de passageiros.</p>

A exigência de qualificação técnica deve ser compatível com o objeto ofertado e, na redação proposta pela minuta analisada, a experiência requerida não é o suficiente para suportar, sequer, a movimentação de apenas dos aeroportos que faz partes dos blocos, conforme acima mencionado.

A ANAC optou por realizar a licitação por bloco de aeroportos como forma de viabilizar a concessão dos aeroportos menores, os quais, individualmente, não seriam atraentes para o mercado, nos termos da minuta dos contratos de concessão. No entanto, não se deve esquecer que a mesma empresa administrará todos os aeroportos do bloco ao mesmo tempo, não podendo correr o risco de reduzir a qualidade do serviço público oferecido em função da opção realizada, razão pela qual a redação final do edital deverá ter como objetivo selecionar uma empresa que tenha a capacidade de gerenciar um movimento de passageiros compatível com a capacidade do bloco. Afinal, o futuro Concessionário deve comprovar, ainda na fase de licitação, a experiência para operar a movimentação de passageiros dentro de um cenário futuro previsível.

Nesse ponto, também é importante mencionar que, apesar de a experiência de gestão aeroportuária ser de 5 anos, a ANAC já flexibilizou esse assunto quando comprovou que a gestão do número mínimo de passageiros é de apenas 1 ano. Assim, não se pode admitir que no curto prazo de 1 ano o operador não tenha experiência em processar o número de passageiros compatível com o bloco de licitação.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que as exigências mínimas estabelecidas foram definidas de modo a comprovar adequada habilitação técnica do operador aeroportuário e ainda atender à determinação do TCU no que tange a definição de limites máximos das exigências para fins de habilitação técnica referentes ao processamento de passageiros constante inicialmente no Acórdão nº 2666/2013 - TCU – Plenário.

De fato, para os aeroportos concedidos na última rodada de concessões (Salvador, Fortaleza, Porto Alegre e Florianópolis), adotou-se o mesmo procedimento utilizado para a atual rodada: exigência mínima de processamento igual ao número de passageiros projetados para primeiro ano de operação da futura concessão.

Nota-se, entretanto, que, a atual rodada de concessão por bloco agrupa ativos distintos entre si e que se enquadram em diferentes padrões de regulação a depender do porte do aeroporto. Nesse contexto, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, emenda 01, traz a classificação dos aeródromos, para fins de definição de uma série de níveis de exigência e regras de segurança, segundo o quantitativo de processamento de passageiros (aerportos Classe I com movimentação inferior a 200.000 passageiros anuais; Classe II entre 200.000 e 1.000.000 de passageiros anuais; Classe III entre 1.000.000 e 5.000.000 de passageiros anuais; Classe IV acima de 5.000.000 passageiros anuais).

Nesse contexto, seguindo a lógica já aplicada pela ANAC em seus RBACs, bem como contribuições advindas das audiências públicas, objetivando ainda aumentar a possibilidade de participação de mais empresas como operadores do consórcio no atual processo de concessão dos aeroportos, e respeitando ainda os tetos estabelecidos pelo TCU, estabelecem-se as seguintes exigências para fins de comprovação de habilitação técnica: Bloco Nordeste, 5 milhões de passageiros;

Bloco Centro-Oeste, 1 milhão de passageiros; Bloco Sudeste, 1 milhão de passageiros.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4046
NOME DO CONTRIBUINTE
JOAO VINICIUS DE MACEDO FIGUEIREDO
CONTRIBUIÇÃO
<p>IV – SOLICITAÇÕES CONCEITUAIS EM RELAÇÃO AO ESTUDO DE VIABILIDADE. OBJETIVO DE AMPLIAR A CAPACIDADE TÉCNICA OPERACIONAL DO AEROPORTO INTERNACIONAL DO RECIFE/GILBERTO FREIRE.</p> <p>IV.1 – DA ESCOLHA, PELO CONCEDENTE, DA ALTERNATIVA DE PPD ÚNICA PARA O DESENVOLVIMENTO DA MODELAGEM ECONÔMICO FINANCEIRA.</p> <p>Conforme se observa do estudo de viabilidade apresentado, mais especificamente do “Relatório de Engenharia e Afins”, a partir da análise da infraestrutura existe no sítio aeroportuário, foram apresentadas 03 (três) alternativas que, concomitantemente, corrigissem as inconformidades técnicas atualmente existentes e suprissem a demanda projetada de passageiros e voos.</p> <p>Das 03 (três) soluções apresentadas, uma foi escolhida e, com base nela, foram desenvolvidos todos os estudos complementares que subsidiam a presente concessão. Entretanto, a solução final apontada como a ideal implica em severas restrições ao aeroporto, como conclui o próprio estudo, vejamos.</p> <p>Às fls. 392 do aludido documento diz-se que:</p> <p>(...) mesmo considerando todas as intervenções possíveis a fim de aumentar a capacidade do sistema de pistas, a máxima capacidade teórica seria menor que a demanda projetada, de forma que foi necessário restringir a demanda (grifo nosso) Ainda que se diga, mais à frente, que a demanda anual de movimentos não será restringida, uma vez que voos do horário de pico poderiam ser redistribuídos para horários com menor movimento, resta evidente o prejuízo que será imposto ao Aeroporto de Recife, e conseqüentemente, à economia do Estado de Pernambuco. A readequação da malha aérea não tarefa simples de ser feita, requerendo uma negociação com todas as companhias aéreas e, claro, com os demais aeroportos, sendo fácil concluir que a futura concessionária terá uma árdua missão para evitar essa já projetadas perdas de voos.</p> <p>Tal situação poderia ser evitada se a alternativa considerada para o desenvolvimento dos estudos fosse aquela que prevê uma construção de uma nova pista de pouso e decolagem.</p> <p>Com ela, além de se otimizar os espaços de tempo entre pousos e decolagens, o que claramente influencia na capacidade operacional do aeroporto e, conseqüentemente, no número de movimentos possíveis no horário de pico; ainda seriam evitados os atrasos, cancelamentos e desvio de voos em decorrência da interdição de umas das pistas, fato absolutamente normal de acontecer em aeroportos, seja por intercorrências com as aeronaves, seja pela necessidade de se efetuar reparos nas pistas.</p> <p>Observe-se que os argumentos mais relevantes para se descartar a alternativa ora proposta são estritamente econômicos, destacando-se o seguinte, conforme se observa às fls. 389:</p>

“Muito embora o Aeroporto do Recife isoladamente tenha capacidade de geração de caixa suficiente para absorver esse custo, este aeroporto deverá gerar caixa para viabilizar a concessão de outros aeroportos do bloco.” (grifo nosso)

A intenção aqui, diga-se de antemão, não é a de prejudicar os investimentos que serão realizados nos demais aeroportos do bloco Nordeste, mas sim, de garantir que o aeroporto de Recife, o mais atrativo economicamente e o carro chefe desse bloco, aquele viabilizará a concessão dos demais, não passe a ser, também, o único prejudicado.

Assim, propõe-se a diminuição da outorga mínima fixada, bem como do percentual de outorga variável, que, como já demonstrado nessa defesa, é muito superior àquela cobrada nas rodadas de concessão anteriores, a fim de se viabilizar a modificação ora proposta.

V – DA CONSTRUÇÃO DE UMA DUTOVIA. IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO AEROPORTO DE RECIFE.

Como sabemos, o Brasil acabou de passar pela maior crise de abastecimento de combustível de toda a sua história. Todas as Cidades foram afetadas e, em boa parte, o desabastecimento foi total por mais de uma semana, atingindo, inclusive, os serviços públicos essenciais.

Em Pernambuco não foi diferente e as dificuldades foram muitas. Entretanto, com firme atuação do Governo do estadual, as principais rodovias que cortam o Estado, bem como o Complexo Industrial Portuário de Suape, tiveram seus bloqueios desfeitos antes que a crise chegasse ao seu ponto mais alto. Dessa forma, os serviços mais necessários à população permaneceram incólumes e o aeroporto conseguiu manter níveis de operação acima do satisfatório, principalmente quando comparado aos que ainda não foram concedidos à iniciativa privada.

Ainda nesse aspecto, cumpre ressaltar que o Governo Federal, por meio do Exército Brasileiro, reconheceu a importância estratégica do Aeroporto Internacional do Recife, direcionando caminhões para o abastecimento do QAV. Tal fato é reflexo não apenas da posição privilegiada do nosso equipamento em relação a toda região Nordeste, equidistante, inclusive, das outras duas maiores capitais da Região, Salvador e Fortaleza; mas, sobretudo, pela relevância que o aeroporto possui em toda a malha área nacional.

Ressaltamos, uma vez mais, a grande quantidade de destinos diretos do nosso aeroporto, 31 nacionais e 17 internacionais, sendo o único equipamento da região com voos diretos para todas as outras capitais do Nordeste.

Dessa forma, considerando tudo que foi posto em relação à posição estratégica do aeroporto e ao seu importante volume de movimentação; considerando, que o pátio de tancagem do Complexo Industrial Portuário de Suape dista apenas 60Km do equipamento a ser concedido, entendemos que a construção de uma dutovia seria de fundamental importância para que o equipamento continue a se desenvolver e para que a região não sofra com possíveis percalços num futuro próximo. Ressaltamos, por fim, que a distância acima referida é a menor da região, o que, naturalmente, faz com que o investimento projetado seja inferior.

Tal pleito faria com que a região nordeste passasse a contar com um equipamento que hoje somente existe na região sudeste, de maneira que o governo federal, ao impor tal exigência ao futuro concessionário, estará fomentando o desenvolvimento nacional e regional e a integração nacional.

JUSTIFICATIVA

IV – SOLICITAÇÕES CONCEITUAIS EM RELAÇÃO AO ESTUDO DE VIABILIDADE. OBJETIVO DE AMPLIAR A CAPACIDADE TÉCNICA OPERACIONAL DO AEROPORTO INTERNACIONAL DO RECIFE/GILBERTO FREIRE.

IV.1 – DA ESCOLHA, PELO CONCEDENTE, DA ALTERNATIVA DE PPD ÚNICA PARA O DESENVOLVIMENTO DA MODELAGEM ECONÔMICO FINANCEIRA.

Conforme se observa do estudo de viabilidade apresentado, mais especificamente do “Relatório de Engenharia e Afins”, a partir da análise da infraestrutura existe no sítio aeroportuário, foram apresentadas 03 (três) alternativas que, concomitantemente, corrigissem as inconformidades técnicas atualmente existentes e suprissem a demanda projetada de passageiros e voos.

Das 03 (três) soluções apresentadas, uma foi escolhida e, com base nela, foram desenvolvidos todos os estudos complementares que subsidiam a presente concessão. Entretanto, a solução final apontada como a ideal implica em severas restrições ao aeroporto, como conclui o próprio estudo, vejamos.

Às fls. 392 do aludido documento diz-se que:

(...) mesmo considerando todas as intervenções possíveis a fim de aumentar a capacidade do sistema de pistas, a máxima capacidade teórica seria menor que a demanda projetada, de forma que foi necessário restringir a demanda (grifo nosso) Ainda que se diga, mais à frente, que a demanda anual de movimentos não será restringida, uma vez que voos do horário de pico poderiam ser redistribuídos para horários com menor movimento, resta evidente o prejuízo que será imposto ao Aeroporto de Recife, e conseqüentemente, à economia do Estado de Pernambuco. A readequação da malha aérea não tarefa simples de ser feita, requerendo uma negociação com todas as companhias aéreas e, claro, com os demais aeroportos, sendo fácil concluir que a futura concessionária terá uma árdua missão para evitar essa já projetadas perdas de voos.

Tal situação poderia ser evitada se a alternativa considerada para o desenvolvimento dos estudos fosse aquela que prevê uma construção de uma nova pista de pouso e decolagem.

Com ela, além de se otimizar os espaços de tempo entre pousos e decolagens, o que claramente influencia na capacidade operacional do aeroporto e, conseqüentemente, no número de movimentos possíveis no horário de pico; ainda seriam evitados os atrasos, cancelamentos e desvio de voos em decorrência da interdição de umas das pistas, fato absolutamente normal de acontecer em aeroportos, seja por intercorrências com as aeronaves, seja pela necessidade de se efetuar reparos nas pistas.

Observe-se que os argumentos mais relevantes para se descartar a alternativa ora proposta são estritamente econômicos, destacando-se o seguinte, conforme se observa às fls. 389:

“Muito embora o Aeroporto do Recife isoladamente tenha capacidade de geração de caixa suficiente para absorver esse custo, este aeroporto deverá gerar caixa para viabilizar a concessão de outros aeroportos do bloco.” (grifo nosso)

A intenção aqui, diga-se de antemão, não é a de prejudicar os investimentos que serão realizados nos demais aeroportos do bloco Nordeste, mas sim, de garantir que o aeroporto de Recife, o mais atrativo economicamente e o carro chefe desse bloco, aquele viabilizará a concessão dos demais, não passe a ser, também, o único prejudicado.

Assim, propõe-se a diminuição da outorga mínima fixada, bem como do percentual de outorga variável, que, como já demonstrado nessa defesa, é muito superior àquela

cobrada nas rodadas de concessão anteriores, a fim de se viabilizar a modificação ora proposta.

V – DA CONSTRUÇÃO DE UMA DUTOVIA. IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO AEROPORTO DE RECIFE.

Como sabemos, o Brasil acabou de passar pela maior crise de abastecimento de combustível de toda a sua história. Todas as Cidades foram afetadas e, em boa parte, o desabastecimento foi total por mais de uma semana, atingindo, inclusive, os serviços públicos essenciais.

Em Pernambuco não foi diferente e as dificuldades foram muitas. Entretanto, com firme atuação do Governo do estadual, as principais rodovias que cortam o Estado, bem como o Complexo Industrial Portuário de Suape, tiveram seus bloqueios desfeitos antes que a crise chegasse ao seu ponto mais alto. Dessa forma, os serviços mais necessários à população permaneceram incólumes e o aeroporto conseguiu manter níveis de operação acima do satisfatório, principalmente quando comparado aos que ainda não foram concedidos à iniciativa privada.

Ainda nesse aspecto, cumpre ressaltar que o Governo Federal, por meio do Exército Brasileiro, reconheceu a importância estratégica do Aeroporto Internacional do Recife, direcionando caminhões para o abastecimento do QAV. Tal fato é reflexo não apenas da posição privilegiada do nosso equipamento em relação a toda região Nordeste, equidistante, inclusive, das outras duas maiores capitais da Região, Salvador e Fortaleza; mas, sobretudo, pela relevância que o aeroporto possui em toda a malha área nacional.

Ressaltamos, uma vez mais, a grande quantidade de destinos diretos do nosso aeroporto, 31 nacionais e 17 internacionais, sendo o único equipamento da região com voos diretos para todas as outras capitais do Nordeste.

Dessa forma, considerando tudo que foi posto em relação à posição estratégica do aeroporto e ao seu importante volume de movimentação; considerando, que o pátio de tancagem do Complexo Industrial Portuário de Suape dista apenas 60Km do equipamento a ser concedido, entendemos que a construção de uma dutovia seria de fundamental importância para que o equipamento continue a se desenvolver e para que a região não sofra com possíveis percalços num futuro próximo. Ressaltamos, por fim, que a distância acima referida é a menor da região, o que, naturalmente, faz com que o investimento projetado seja inferior.

Tal pleito faria com que a região nordeste passasse a contar com um equipamento que hoje somente existe na região sudeste, de maneira que o governo federal, ao impor tal exigência ao futuro concessionário, estará fomentando o desenvolvimento nacional e regional e a integração nacional.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que, conforme disposto no Relatório de Engenharia e Afins, "a Alternativa 01 apresenta os maiores custos de implantação, exige alterações significativas no Zoneamento Civil/Militar, inviabiliza a ocupação futura de extensa área no setor oeste do Aeroporto e não traz ganhos significativos de capacidade ao sistema. Estima-se que apenas para a execução das obras de infraestrutura da nova PPD seriam necessários investimentos da ordem de R\$ 150 MM. Diante desse quadro, essa alternativa foi preterida em relação às Alternativas 02 e 03". Adicionalmente, esclarece-se que apesar das projeções indicarem algum nível de saturação em termos horários (ou seja, nas horas mais demandadas ao longo do ano nos últimos períodos da concessão), as melhorias projetadas para o sistema de pista permitem que seja processada toda a demanda

anual de aeronaves (o ASV - Volume Anual de Serviço - é maior que a demanda anual projetada), sem perda de operações por restrição de oferta, apenas diminuição da disponibilidade para aviação geral e espraiamento da hora-pico comercial.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4052
NOME DO CONTRIBUINTE
JOAO VINICIUS DE MACEDO FIGUEIREDO
CONTRIBUIÇÃO
<p>III – CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS PARA A MODELAGEM DA CONCESSÃO. OBJETIVO/NECESSIDADE DE AMPLIAR A COMPETITIVIDADE ENTRE OS AEROPORTOS CONCEDIDOS À INICIATIVA PRIVADA.</p> <p>III.1 – PREVISÃO DE AUSÊNCIA DE RESTRIÇÃO À COMPETIÇÃO EM PREJUÍZO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL EM PERNAMBUCO. DESESTÍMULO À CONCORRÊNCIA ENTRE AEROPORTOS DO NORDESTE.</p> <p>Com efeito, da forma como redigido, o Edital de concessão permite, ao menos em tese, uma maior competição na etapa do certame, uma vez que não foram estabelecidas quaisquer restrições à participação de potenciais licitantes. No entanto, há que se considerar que a modelagem induz à quebra na competitividade durante todo o prazo da concessão (30 anos), em prejuízo do Estado de Pernambuco.</p> <p>Isso porque já foram concedidos à iniciativa privada os aeroportos de Salvador/BA e Fortaleza/CE, ambos situados a cerca de 800km do Recife. Caso as empresas que já operam algum dos dois aeroportos vençam a atual rodada para o Bloco Nordeste, provavelmente se instalará um monopólio na região (em que uma empresa deteria mais de 60% de participação na região), em detrimento do desenvolvimento regional em Pernambuco.</p> <p>Deve-se considerar que o acesso ilimitado ao transporte aéreo é vital para as economias em crescimento como a brasileira. Os aeroportos fornecem acesso à população doméstica regional, enquanto que os passageiros internacionais, ao visitarem o Brasil (e deve-se ter em mente o potencial turístico das localidades onde se situam os aeroportos do Bloco Nordeste), certamente escolherão o caminho mais curto e/ou mais barato para o seu destino na região.</p> <p>Como o aeroporto do Recife/PE é importante porta de entrada para viajantes internacionais, em razão de sua proximidade com o continente europeu e com os Estados Unidos, espera-se que a sua privatização amplie o seu potencial competitivo, através do incremento de infraestrutura, o que pode ser bastante prejudicado caso não se imponham restrições competitivas no certame.</p> <p>Na 4ª rodada de concessões (em que foram concedidos os aeroportos de Salvador/BA e Fortaleza/CE), conforme se verifica da Cláusula 2.20 do Contrato, a outorga variável a ser paga pelas concessionárias é de 5% sobre a totalidade de sua receita bruta, nos seguintes termos:</p> <p>2.20. A Contribuição Variável corresponderá ao montante anual em reais resultante da aplicação de alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais.</p> <p>Por sua vez, na presente rodada, a contribuição variável foi fixada foi majorada percentualmente em mais de 300%, subindo para 16,5%, conforme se verifica da Cláusula 2.17 da minuta do Contrato:</p> <p>2.17. A primeira Contribuição Variável terá como base a receita bruta referente ao quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia, seguindo, a partir de então, as alíquotas e periodicidade de que trata a tabela abaixo:</p>

2.17.1. Bloco Nordeste:

Desse modo, caso a rodada seja vencida por empresas que já operam os aeroportos no Nordeste cuja contribuição variável foi fixada em parâmetros bastante inferiores, certamente o fluxo do tráfego aéreo será redirecionado para outros estados (notadamente, Ceará e Bahia), importando em menos voos e elevação dos preços das passagens.

Trata-se de uma concessão de 30 anos. Deve-se ter em mente que a redução do número de voos não implica apenas em menos opções de trajeto para os cidadãos pernambucanos, mas também em menos postos de trabalho, menos tributos recolhidos ao Estado de Pernambuco e ao município do Recife/PE, menos investimentos na região e, por conseguinte, o menor desenvolvimento local.

Ora, é natural que, se o bloco Nordeste for vencido por operador aeroportuário já estabelecido na região, este tenderá a utilizar a sua estrutura já constituída fora do Recife. Isto é, haverá uma centralização dos serviços e a gestão aeroportuária será realizada a partir de outras cidades, e não através de uma estrutura estabelecida integralmente em Pernambuco.

JUSTIFICATIVA

A Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), introduzida a partir do Decreto nº 6.780/2009, estabelece como ações gerais da infraestrutura aeroportuária civil “promover a adequada provisão, ampliação e otimização da infraestrutura aeroportuária civil, por meio do direcionamento estratégico de investimentos, visando ao desenvolvimento econômico, à integração nacional e ao atendimento de regiões de difícil acesso”, além de “desenvolver incentivos econômicos e regulatórios de forma a gerir a demanda e otimizar o uso dos aeroportos, ordenando os serviços de transporte aéreo”.

Na mesma linha, o Decreto nº 9.000/2017, que, em seu Anexo I, introduz a estrutura regimental do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, estabelece:

Art. 20. Ao Departamento de Políticas Regulatórias compete:

II - propor políticas e diretrizes para estímulo ao desenvolvimento, à concorrência, à expansão e à sustentabilidade ambiental dos serviços aéreos domésticos e internacionais;

(...)

V - acompanhar e analisar o desempenho do setor de transporte aéreo com vistas à proposição de políticas e diretrizes que incentivem a eficiência econômica, a prestação adequada dos serviços aéreos e o desenvolvimento da aviação civil;

É política nacional para a aviação civil, portanto, o estímulo à eficiência e à concorrência entre os aeroportos, tendo em vista que isso contribui para o desenvolvimento regional. Dito de outro modo, políticas que favorecem o monopólio regional vão de encontro às diretrizes que regem a aviação civil e ao próprio intuito da ANAC, manifestado na justificativa desta 5ª rodada e na audiência pública realizada no Recife/PE em 21/06/2018.

A indução à competição entre aeroportos beneficia sobremaneira os usuários do serviço de transporte aéreo e a população de uma forma geral, em razão da maior arrecadação tributária (revertida em políticas públicas) e da geração de emprego e renda.

A própria ANAC tem conhecimento da necessidade de indução à competição entre aeroportos, tanto que, em rodadas anteriores, estabeleceu restrições competitivas à participação nos certames.

Na 4ª rodada de concessões, que abrangeu os aeroportos de Porto Alegre/RS, Salvador/BA, Fortaleza/CE e Florianópolis/SC (Leilão nº 01/2016), uma proponente poderia se sagrar vencedora de apenas dois aeroportos do bloco, sendo um em cada região geográfica. É o que se depreende dos seguintes itens do Edital, adiante transcritos:

3.3. Uma mesma entidade, suas Controladoras, Controladas, Coligadas, ou entidades sob controle comum, isoladamente ou em Consórcio, somente poderão ser vencedoras de até dois dos Aeroportos objeto deste Edital, devendo observar as regras aplicáveis ao Leilão, em especial o disposto no item 5.25.

5.15.1. A Proponente apenas poderá ser titular de um único Aeroporto de cada Região Geográfica.

5.25. Só poderá ser adjudicado um único Aeroporto de cada Região Geográfica por Proponente.

De igual sorte, também foi fixada restrição competitiva na 3ª rodada de concessões, que abarcou os aeroportos do Galeão (Rio de Janeiro/RJ) e Confins/MG, conforme se verifica dos itens do Edital do Leilão nº 01/2013, a seguir disciplinados:

3.3. Uma mesma entidade, suas Controladoras, Controladas, Coligadas, ou entidades sob controle comum, isoladamente ou em Consórcio, somente poderão ser vencedoras de um dos Aeroportos objeto deste Edital, devendo observar as regras aplicáveis ao Leilão.

5.15.1. A Proponente apenas poderá ser titular de um único Aeroporto.

5.25. Só poderá ser adjudicado um único Aeroporto por Proponente.

Na 4ª rodada, como havia dois aeroportos em cada região (Nordeste e Sul), entendeu-se que uma mesma empresa poderia adjudicar apenas um deles, tendo em vista que, do contrário, a concessionária poderia direcionar o tráfego para um aeroporto em detrimento do outro, prejudicando os usuários. O mesmo se diga quanto à terceira rodada, que abrangeu dois aeroportos na região Sudeste.

Claramente, houve, na época, uma preocupação da ANAC em incentivar a concorrência entre aeroportos de uma mesma região, uma vez que são inquestionáveis os benefícios advindos da ampliação da competição (para a qualidade dos serviços prestados, valor das tarifas, estímulo ao desenvolvimento regional, entre tantas outras vantagens).

Com muito mais razão se justificaria restrição semelhante na presente rodada. Isso porque a ANAC vislumbrou risco à concorrência entre os aeroportos de Salvador/BA e Fortaleza/CE, situados a cerca de 1.200 km de distância. No presente caso, há uma tendência prejudicial à competição entre os dois aeroportos citados e o aeroporto do Recife/PE, que, como visto, está a cerca de 800 km de distância de Salvador e Fortaleza e cuja concessionária deverá pagar contribuição variável significativamente superior àquela adimplida pelas concessionárias da 4ª rodada.

Diante de todo o exposto, o Estado de Pernambuco vislumbra que a modelagem proposta tem o potencial de comprometer a competição entre os aeroportos do Nordeste, em detrimento da população pernambucana.

Registre-se, por oportuno, que não é de interesse do Estado de Pernambuco se beneficiar em detrimento dos demais aeroportos concedidos à iniciativa privada, e sim que o aeroporto do Recife seja tão atrativo quanto os demais estabelecidos no Nordeste, tendo-o em iguais condições competitivas com os demais.

Nesse sentido, sugere-se que sejam estabelecidas restrições de participação na licitação para aqueles operadores já titulares da concessão em outro aeroporto na região Nordeste, fixando que a distância mínima para outro aeroporto controlado pela proponente (participação societária e administração executiva) seja de, no mínimo, 1.000 km.

Alternativamente, sugere-se o estabelecimento de restrição no sentido de que um atual operador de aeroporto no Nordeste não possa controlar o bloco, fixando-se limites para a sua participação na Sociedade de Propósito Específico encarregada de operar a concessão.

Ainda com o mesmo objetivo, sugere-se que a SPE constituída para gerir o bloco Nordeste não possa firmar contratos de prestação de serviços para a administração e gestão aeroportuária com outras empresas do mesmo grupo societário, estabelecidas fora das cidades onde se situam os aeroportos do bloco, incluindo a ampliação, manutenção e exploração de mais de um aeroporto.

As sugestões apresentadas têm por objetivo estimular uma competição saudável entre os aeroportos da Região Nordeste e estabelecer um limite percentual razoável de passageiros para cada operador aeroportuário, afastando tendências monopolistas que, diante da divergência no valor da contribuição variável na presente rodada, acabariam por prejudicar o Estado de Pernambuco, como já vinha sendo feito pela ANAC nas outras rodadas de concessões.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que, preliminarmente, faz-se necessário destacar que a questão das possíveis restrições à participação de agentes privados nas concessões aeroportuárias nos últimos certames se baseou na análise de dois fatores: (a) a importância da existência de agentes econômicos distintos para a regulação por comparação (benchmark regulation); e (b) o eventual potencial de competição entre aeroportos.

Em relação ao primeiro ponto, deve-se destacar que o processo de concessões federais, iniciado em 2011, já concedeu 10 aeroportos (São Gonçalo do Amarante – RN, Guarulhos – SP, Viracopos – SP, Brasília – DF, Galeão – RJ, Confins – MG, Salvador – BA, Porto Alegre – RS, Fortaleza – CE, Florianópolis – SC), correspondente a aproximadamente 57% do tráfego doméstico e 95% do internacional, a 8 operadores distintos, em quatro das cinco regiões geográficas do país. Tal fato faz com que, hoje, haja uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário, localizados em regiões com realidades econômico-sociais distintas e operando aeroportos de portes diversos, o que já permite a plena utilização dos dados gerados pelas empresas para a regulação por comparação. Por isso, este MTPA entende que a preocupação em promover restrições à participação de alguns agentes no processo licitatório de forma a permitir a atuação de operadores independentes em um mercado que estava começando o seu processo de abertura (e, por consequência, possibilitar à agência reguladora uma regulação por comparação mais efetiva) já não subsiste.

Em relação ao segundo ponto, o primeiro aspecto a se considerar é que não se trata de uma simples análise sobre a dinâmica de mercado de um único produto ou serviço, mas da avaliação de diferentes produtos e serviços com condições de oferta e demanda peculiares e que, por isso, respondem a estímulos concorrenciais de forma relativamente distinta.

A competição por um mercado local compartilhado é, sem dúvida, o tipo mais intuitivo e mais intenso de competição entre aeroportos. Trata-se do caso em que dois ou mais aeroportos encontram-se relativamente próximos um do outro, tendo parte de sua área de influência compartilhada. No caso da interação do bloco Nordeste com os aeroportos já concedidos à iniciativa privada, não se vislumbra possibilidade de competição por passageiros de mercado local doméstico. De fato, as distâncias envolvidas não permitem cogitar que um número significativo de pessoas poderia optar por embarcar ou desembarcar, por exemplo, em Salvador para depois ir a Aracaju (distante 330 km, ou aproximadamente 4 horas por via terrestre). Mesmo que esse fosse o objetivo empresarial de algum dos aeroportos, o principal mecanismo a sua disposição para promover esse tipo de competição (o valor das tarifas aeroportuárias) não seria capaz de compensar os gastos que um usuário iria incorrer (tanto em termos de dinheiro como de tempo e bem estar), mesmo que o desconto fosse de 100%.

No caso da aviação internacional, os consumidores, em média, estão dispostos a se deslocarem maiores distância por terra para pegar voos mais longos. Poder-se-ia pensar, em tese, numa competição pelo passageiro local de voo internacional, mesmo que as distâncias (330 km entre Salvador e Aracaju ou 200 km entre João Pessoa e Natal) sejam ainda muito superiores às consideradas pela literatura internacional para esse tipo de tráfego (até 2 horas de deslocamento terrestre). Mas aqui a comparação relevante seria entre o Aeroporto de Recife e os de Salvador e Fortaleza, já que são os que possuem alguma relevância nas operações internacionais. Nesse caso, as distâncias envolvidas sobem para 800 km, ou quase 11 horas por via terrestre, para o par Salvador-Recife, e 780 Km, ou pouco mais de 10 horas, para o par Recife-Fortaleza. Mais uma vez, não se considera crível a possibilidade de efetiva competição por esse tipo de tráfego entre os aeroportos analisados. Mais uma vez, mesmo que esse fosse o objetivo empresarial de algum dos aeroportos, o principal mecanismo a sua disposição para promover esse tipo de competição (o valor das tarifas aeroportuárias) não seria capaz de compensar os gastos que um usuário iria incorrer (tanto em termos de dinheiro como de tempo e bem estar), mesmo que o desconto fosse elevado (não poderia ser de 100%, pois parte dos custos com o embarque internacional é decorrente do adicional da Lei 9.825, de 23 de agosto de 1999, que é um valor fixo em dólar).

Já para cargas, deve-se considerar que a área de influência é, em regra, maior que para os passageiros. Todavia, inicialmente, deve-se observar que a quantidade de carga aérea movimentada pelos principais aeroportos do Bloco Nordeste é relativamente pequena, mesmo se comparada com sua própria movimentação. De fato, apenas 6,4% da receita desses aeroportos provém das tarifas de armazenagem e capatazia. Em relação ao país como um todo, o mercado de carga aérea se baseia fundamentalmente nos aeroportos de São Paulo (Guarulhos e Viracopos) e Manaus, com menor destaque para Galeão e Brasília, sendo os demais aeroportos de importância relativamente menor.

Em todo caso, outros fatores indicam cautela em tomar a questão como possível ameaça à concorrência. O primeiro é que a carga doméstica praticamente não gera receitas tarifárias relevantes para o aeroporto, uma vez que a estrutura tarifária vigente não permite a cobrança de tarifas de armazenagem e capatazia significativas sobre esse tipo de movimentação. Os recursos auferidos são basicamente decorrentes do uso de áreas aeroportuárias pelas companhias aéreas, inclusive cargueiras, e de tarifas de pouso e permanência das aeronaves. Assim, há

poucos incentivos para o dispêndio de recursos para captura desse tipo de demanda doméstica.

Sob outro giro, é necessário considerar que o transporte de carga aérea nesses aeroportos é feito basicamente por meio da utilização dos espaços disponíveis das aeronaves de passageiros. Por exemplo, entre 95% e 99% da carga doméstica movimentada no Aeroporto de Recife (o maior do Bloco Nordeste e que movimenta a maior parte da carga) foi feito por meio dos porões das aeronaves comerciais de passageiros nos últimos 5 anos, com uma média de 350 kg por movimento. Assim, a competição por carga está muito vinculada a uma possível competição por transporte de passageiros que, como vimos, é reduzida, não se vislumbrando, mais uma vez, ameaça à concorrência.

Em relação à possibilidade de formação de hubs em voos internacionais, as operações de todo o Bloco Nordeste, somada às operações internacionais de Salvador e Fortaleza correspondem a aproximadamente apenas 5% dos passageiros internacionais que trafegaram pelos aeroportos brasileiros em 2017, o que torna virtualmente impossível falar em possibilidade de concentração do mercado nesse nicho. Adicionalmente, lembrando que, por ter uma zona de captação mais ampla, podem-se considerar aeroportos de outras regiões como substitutos possíveis, o poder de mercado de qualquer desses aeroportos é significativamente diminuído. Dito de outro modo, o mercado relevante para análise de formação de hubs internacionais não pode ser uma região específica (por exemplo, levando-se em consideração a competição com as principais portas de entrada nacionais, como Guarulhos e Galeão, ou centros menores relevantes, como Confins e Brasília).

Assim, considerando que qualquer limitação à concorrência é tratada como medida excepcional e que o conjunto dos fatores elencados nos parágrafos acima não indicam problemas concorrenciais relevantes, e que, conforme também já observado, o Brasil conta atualmente com uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário (fato que permite uma efetiva regulação por comparação), o Poder Público optou por não estabelecer restrições à participação cruzada dos ativos nos moldes das rodadas anteriores.

Por fim, abordando a questão da outorga variável, vale lembrar que ela se constitui como uma vantagem para a concessão dos atuais aeroportos na medida em que o Poder Público compartilha parte do risco de demanda com o concessionário, melhora a financiabilidade do projeto e torna o fluxo de caixa mais aderente à geração de receitas dos aeroportos.

Em particular, com os ajustes realizados nos cálculos financeiros, a outorga variável do Bloco NE ficou em menos de 15%, ou seja, uma diferença equivalente a que existe hoje entre a outorga variável do Aeroporto de Guarulhos (cuja outorga variável vai a 15% a partir determinados valores de receita bruta estabelecidos no Contrato de Concessão) e o Aeroporto do Galeão ou de Confins (5%), ou mesmo menor, se feita a comparação com o Aeroporto de Brasília (que possui outorga variável de apenas 2%, podendo chegar a 4,5% pelo mesmo mecanismo do Aeroporto de Guarulhos). Não se trata, portanto, de evento inédito. Assim, considerando que capacidade do aeroporto em alterar a malha viária é limitada e dependente do tipo de tráfego que se considera e, ademais, que a referida diferença não é significativamente diferente da que já existe hoje entre os aeroportos concedidos, não se vê motivação suficiente para se promover alterações no aspecto levantado pela contribuição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4059
NOME DO CONTRIBUINTE
JOAO VINICIUS DE MACEDO FIGUEIREDO
CONTRIBUIÇÃO
<p>Na 4ª rodada de concessões (em que foram concedidos os aeroportos de Salvador/BA e Fortaleza/CE), conforme se verifica da Cláusula 2.20 do Contrato, a outorga variável a ser paga pelas concessionárias é de 5% sobre a totalidade de sua receita bruta, nos seguintes termos:</p> <p>2.20. A Contribuição Variável corresponderá ao montante anual em reais resultante da aplicação de alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais.</p> <p>Por sua vez, na presente rodada, a contribuição variável foi fixada foi majorada percentualmente em mais de 300%, subindo para 16,5%, conforme se verifica da Cláusula 2.17 da minuta do Contrato:</p> <p>2.17. A primeira Contribuição Variável terá como base a receita bruta referente ao quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia, seguindo, a partir de então, as alíquotas e periodicidade de que trata a tabela abaixo:</p> <p>2.17.1. Bloco Nordeste:</p> <p>Desse modo, caso a rodada seja vencida por empresas que já operam os aeroportos no Nordeste cuja contribuição variável foi fixada em parâmetros bastante inferiores, certamente o fluxo do tráfego aéreo será redirecionado para outros estados (notadamente, Ceará e Bahia), importando em menos voos e elevação dos preços das passagens.</p> <p>Trata-se de uma concessão de 30 anos. Deve-se ter em mente que a redução do número de voos não implica apenas em menos opções de trajeto para os cidadãos pernambucanos, mas também em menos postos de trabalho, menos tributos recolhidos ao Estado de Pernambuco e ao município do Recife/PE, menos investimentos na região e, por conseguinte, o menor desenvolvimento local.</p> <p>Ora, é natural que, se o bloco Nordeste for vencido por operador aeroportuário já estabelecido na região, este tenderá a utilizar a sua estrutura já constituída fora do Recife. Isto é, haverá uma centralização dos serviços e a gestão aeroportuária será realizada a partir de outras cidades, e não através de uma estrutura estabelecida integralmente em Pernambuco.</p> <p>A Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), introduzida a partir do Decreto nº 6.780/2009, estabelece como ações gerais da infraestrutura aeroportuária civil “promover a adequada provisão, ampliação e otimização da infraestrutura aeroportuária civil, por meio do direcionamento estratégico de investimentos, visando ao desenvolvimento econômico, à integração nacional e ao atendimento de regiões de difícil acesso”, além de “desenvolver incentivos econômicos e regulatórios de forma a gerir a demanda e otimizar o uso dos aeroportos, ordenando os serviços de transporte aéreo”.</p> <p>Na mesma linha, o Decreto nº 9.000/2017, que, em seu Anexo I, introduz a estrutura regimental do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, estabelece:</p> <p>Art. 20. Ao Departamento de Políticas Regulatórias compete:</p>

II - propor políticas e diretrizes para estímulo ao desenvolvimento, à concorrência, à expansão e à sustentabilidade ambiental dos serviços aéreos domésticos e internacionais;

(...)

V - acompanhar e analisar o desempenho do setor de transporte aéreo com vistas à proposição de políticas e diretrizes que incentivem a eficiência econômica, a prestação adequada dos serviços aéreos e o desenvolvimento da aviação civil;

É política nacional para a aviação civil, portanto, o estímulo à eficiência e à concorrência entre os aeroportos, tendo em vista que isso contribui para o desenvolvimento regional. Dito de outro modo, políticas que favorecem o monopólio regional vão de encontro às diretrizes que regem a aviação civil e ao próprio intuito da ANAC, manifestado na justificativa desta 5ª rodada e na audiência pública realizada no Recife/PE em 21/06/2018.

A indução à competição entre aeroportos beneficia sobremaneira os usuários do serviço de transporte aéreo e a população de uma forma geral, em razão da maior arrecadação tributária (revertida em políticas públicas) e da geração de emprego e renda.

JUSTIFICATIVA

Na 4ª rodada de concessões (em que foram concedidos os aeroportos de Salvador/BA e Fortaleza/CE), conforme se verifica da Cláusula 2.20 do Contrato, a outorga variável a ser paga pelas concessionárias é de 5% sobre a totalidade de sua receita bruta, nos seguintes termos:

2.20. A Contribuição Variável corresponderá ao montante anual em reais resultante da aplicação de alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais.

Por sua vez, na presente rodada, a contribuição variável foi fixada foi majorada percentualmente em mais de 300%, subindo para 16,5%, conforme se verifica da Cláusula 2.17 da minuta do Contrato:

2.17. A primeira Contribuição Variável terá como base a receita bruta referente ao quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia, seguindo, a partir de então, as alíquotas e periodicidade de que trata a tabela abaixo:

2.17.1. Bloco Nordeste:

Desse modo, caso a rodada seja vencida por empresas que já operam os aeroportos no Nordeste cuja contribuição variável foi fixada em parâmetros bastante inferiores, certamente o fluxo do tráfego aéreo será redirecionado para outros estados (notadamente, Ceará e Bahia), importando em menos voos e elevação dos preços das passagens.

Trata-se de uma concessão de 30 anos. Deve-se ter em mente que a redução do número de voos não implica apenas em menos opções de trajeto para os cidadãos pernambucanos, mas também em menos postos de trabalho, menos tributos recolhidos ao Estado de Pernambuco e ao município do Recife/PE, menos investimentos na região e, por conseguinte, o menor desenvolvimento local.

Ora, é natural que, se o bloco Nordeste for vencido por operador aeroportuário já estabelecido na região, este tenderá a utilizar a sua estrutura já constituída fora do Recife. Isto é, haverá uma centralização dos serviços e a gestão aeroportuária será realizada a partir de outras cidades, e não através de uma estrutura estabelecida integralmente em Pernambuco.

A Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), introduzida a partir do Decreto nº 6.780/2009, estabelece como ações gerais da infraestrutura aeroportuária civil “promover a adequada provisão, ampliação e otimização da infraestrutura aeroportuária civil, por meio do direcionamento estratégico de investimentos, visando ao desenvolvimento econômico, à integração nacional e ao atendimento de regiões de difícil acesso”, além de “desenvolver incentivos econômicos e regulatórios de forma a gerir a demanda e otimizar o uso dos aeroportos, ordenando os serviços de transporte aéreo”.

Na mesma linha, o Decreto nº 9.000/2017, que, em seu Anexo I, introduz a estrutura regimental do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, estabelece:

Art. 20. Ao Departamento de Políticas Regulatórias compete:

II - propor políticas e diretrizes para estímulo ao desenvolvimento, à concorrência, à expansão e à sustentabilidade ambiental dos serviços aéreos domésticos e internacionais;

(...)

V - acompanhar e analisar o desempenho do setor de transporte aéreo com vistas à proposição de políticas e diretrizes que incentivem a eficiência econômica, a prestação adequada dos serviços aéreos e o desenvolvimento da aviação civil;

É política nacional para a aviação civil, portanto, o estímulo à eficiência e à concorrência entre os aeroportos, tendo em vista que isso contribui para o desenvolvimento regional. Dito de outro modo, políticas que favorecem o monopólio regional vão de encontro às diretrizes que regem a aviação civil e ao próprio intuito da ANAC, manifestado na justificativa desta 5ª rodada e na audiência pública realizada no Recife/PE em 21/06/2018.

A indução à competição entre aeroportos beneficia sobremaneira os usuários do serviço de transporte aéreo e a população de uma forma geral, em razão da maior arrecadação tributária (revertida em políticas públicas) e da geração de emprego e renda.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que, preliminarmente, faz-se necessário destacar que a questão das possíveis restrições à participação de agentes privados nas concessões aeroportuárias nos últimos certames se baseou na análise de dois fatores: (a) a importância da existência de agentes econômicos distintos para a regulação por comparação (benchmark regulation); e (b) o eventual potencial de competição entre aeroportos.

Em relação ao primeiro ponto, deve-se destacar que o processo de concessões federais, iniciado em 2011, já concedeu 10 aeroportos (São Gonçalo do Amarante – RN, Guarulhos – SP, Viracopos – SP, Brasília – DF, Galeão – RJ, Confins – MG, Salvador – BA, Porto Alegre – RS, Fortaleza – CE, Florianópolis – SC), correspondente a aproximadamente 57% do tráfego doméstico e 95% do internacional, a 8 operadores distintos, em quatro das cinco regiões geográficas do país. Tal fato faz com que, hoje, haja uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário, localizados em regiões com realidades econômico-sociais distintas e operando aeroportos de portes diversos, o que já permite a plena utilização dos dados gerados pelas empresas para a regulação por comparação. Por isso, este MTPA entende que a preocupação em promover restrições à participação de alguns agentes no processo licitatório de forma a permitir a atuação de operadores independentes em um mercado que estava começando o

seu processo de abertura (e, por consequência, possibilitar à agência reguladora uma regulação por comparação mais efetiva) já não subsiste.

Em relação ao segundo ponto, o primeiro aspecto a se considerar é que não se trata de uma simples análise sobre a dinâmica de mercado de um único produto ou serviço, mas da avaliação de diferentes produtos e serviços com condições de oferta e demanda peculiares e que, por isso, respondem a estímulos concorrenciais de forma relativamente distinta.

A competição por um mercado local compartilhado é, sem dúvida, o tipo mais intuitivo e mais intenso de competição entre aeroportos. Trata-se do caso em que dois ou mais aeroportos encontram-se relativamente próximos um do outro, tendo parte de sua área de influência compartilhada. No caso da interação do bloco Nordeste com os aeroportos já concedidos à iniciativa privada, não se vislumbra possibilidade de competição por passageiros de mercado local doméstico. De fato, as distâncias envolvidas não permitem cogitar que um número significativo de pessoas poderia optar por embarcar ou desembarcar, por exemplo, em Salvador para depois ir a Aracaju (distante 330 km, ou aproximadamente 4 horas por via terrestre). Mesmo que esse fosse o objetivo empresarial de algum dos aeroportos, o principal mecanismo a sua disposição para promover esse tipo de competição (o valor das tarifas aeroportuárias) não seria capaz de compensar os gastos que um usuário iria incorrer (tanto em termos de dinheiro como de tempo e bem estar), mesmo que o desconto fosse de 100%.

No caso da aviação internacional, os consumidores, em média, estão dispostos a se deslocarem maiores distância por terra para pegar voos mais longos. Poder-se-ia pensar, em tese, numa competição pelo passageiro local de voo internacional, mesmo que as distâncias (330 km entre Salvador e Aracaju ou 200 km entre João Pessoa e Natal) sejam ainda muito superiores às consideradas pela literatura internacional para esse tipo de tráfego (até 2 horas de deslocamento terrestre). Mas aqui a comparação relevante seria entre o Aeroporto de Recife e os de Salvador e Fortaleza, já que são os que possuem alguma relevância nas operações internacionais. Nesse caso, as distâncias envolvidas sobem para 800 km, ou quase 11 horas por via terrestre, para o par Salvador-Recife, e 780 Km, ou pouco mais de 10 horas, para o par Recife-Fortaleza. Mais uma vez, não se considera crível a possibilidade de efetiva competição por esse tipo de tráfego entre os aeroportos analisados. Mais uma vez, mesmo que esse fosse o objetivo empresarial de algum dos aeroportos, o principal mecanismo a sua disposição para promover esse tipo de competição (o valor das tarifas aeroportuárias) não seria capaz de compensar os gastos que um usuário iria incorrer (tanto em termos de dinheiro como de tempo e bem estar), mesmo que o desconto fosse elevado (não poderia ser de 100%, pois parte dos custos com o embarque internacional é decorrente do adicional da Lei 9.825, de 23 de agosto de 1999, que é um valor fixo em dólar).

Já para cargas, deve-se considerar que a área de influência é, em regra, maior que para os passageiros. Todavia, inicialmente, deve-se observar que a quantidade de carga aérea movimentada pelos principais aeroportos do Bloco Nordeste é relativamente pequena, mesmo se comparada com sua própria movimentação. De fato, apenas 6,4% da receita desses aeroportos provém das tarifas de armazenagem e capatazia. Em relação ao país como um todo, o mercado de carga aérea se baseia fundamentalmente nos aeroportos de São Paulo (Guarulhos e Viracopos) e Manaus, com menor destaque para Galeão e Brasília, sendo os demais aeroportos de importância relativamente menor.

Em todo caso, outros fatores indicam cautela em tomar a questão como possível ameaça à concorrência. O primeiro é que a carga doméstica praticamente não gera receitas tarifárias relevantes para o aeroporto, uma vez que a estrutura tarifária vigente não permite a cobrança de tarifas de armazenagem e capatazia significativas sobre esse tipo de movimentação. Os recursos auferidos são basicamente decorrentes do uso de áreas aeroportuárias pelas companhias aéreas, inclusive cargueiras, e de tarifas de pouso e permanência das aeronaves. Assim, há poucos incentivos para o dispêndio de recursos para captura desse tipo de demanda doméstica.

Sob outro giro, é necessário considerar que o transporte de carga área nesses aeroportos é feito basicamente por meio da utilização dos espaços disponíveis das aeronaves de passageiros. Por exemplo, entre 95% e 99% da carga doméstica movimentada no Aeroporto de Recife (o maior do Bloco Nordeste e que movimenta a maior parte da carga) foi feito por meio dos porões das aeronaves comerciais de passageiros nos últimos 5 anos, com uma média de 350 kg por movimento. Assim, a competição por carga está muito vinculada a uma possível competição por transporte de passageiros que, como vimos, é reduzida, não se vislumbrando, mais uma vez, ameaça à concorrência.

Em relação à possibilidade de formação de hubs em voos internacionais, as operações de todo o Bloco Nordeste, somada às operações internacionais de Salvador e Fortaleza correspondem a aproximadamente apenas 5% dos passageiros internacionais que trafegaram pelos aeroportos brasileiros em 2017, o que torna virtualmente impossível falar em possibilidade de concentração do mercado nesse nicho. Adicionalmente, lembrando que, por ter uma zona de captação mais ampla, podem-se considerar aeroportos de outras regiões como substitutos possíveis, o poder de mercado de qualquer desses aeroportos é significativamente diminuído. Dito de outro modo, o mercado relevante para análise de formação de hubs internacionais não pode ser uma região específica (por exemplo, levando-se em consideração a competição com as principais portas de entrada nacionais, como Guarulhos e Galeão, ou centros menores relevantes, como Confins e Brasília).

Assim, considerando que qualquer limitação à concorrência é tratada como medida excepcional e que o conjunto dos fatores elencados nos parágrafos acima não indicam problemas concorrenciais relevantes, e que, conforme também já observado, o Brasil conta atualmente com uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário (fato que permite uma efetiva regulação por comparação), o Poder Público optou por não estabelecer restrições à participação cruzada dos ativos nos moldes das rodadas anteriores.

Por fim, abordando a questão da outorga variável, vale lembrar que ela se constitui como uma vantagem para a concessão dos atuais aeroportos na medida em que o Poder Público compartilha parte do risco de demanda com o concessionário, melhora a financiabilidade do projeto e torna o fluxo de caixa mais aderente à geração de receitas dos aeroportos.

Em particular, com os ajustes realizados nos cálculos financeiros, a outorga variável do Bloco NE ficou em menos de 15%, ou seja, uma diferença equivalente a que existe hoje entre a outorga variável do Aeroporto de Guarulhos (cuja outorga variável vai a 15% a partir determinados valores de receita bruta estabelecidos no Contrato de Concessão) e o Aeroporto do Galeão ou de Confins (5%), ou mesmo menor, se feita a comparação com o Aeroporto de Brasília (que possui outorga variável de apenas 2%, podendo chegar a 4,5% pelo mesmo mecanismo do Aeroporto de Guarulhos). Não se trata, portanto, de evento inédito. Assim,

considerando que capacidade do aeroporto em alterar a malha viária é limitada e dependente do tipo de tráfego que se considera e, ademais, que a referida diferença não é significativamente diferente da que já existe hoje entre os aeroportos concedidos, não se vê motivação suficiente para se promover alterações no aspecto levantado pela contribuição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4061
NOME DO CONTRIBUINTE
JOAO VINICIUS DE MACEDO FIGUEIREDO
CONTRIBUIÇÃO
<p>Na 4ª rodada de concessões (em que foram concedidos os aeroportos de Salvador/BA e Fortaleza/CE), conforme se verifica da Cláusula 2.20 do Contrato, a outorga variável a ser paga pelas concessionárias é de 5% sobre a totalidade de sua receita bruta, nos seguintes termos:</p> <p>2.20. A Contribuição Variável corresponderá ao montante anual em reais resultante da aplicação de alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais.</p> <p>Por sua vez, na presente rodada, a contribuição variável foi fixada foi majorada percentualmente em mais de 300%, subindo para 16,5%, conforme se verifica da Cláusula 2.17 da minuta do Contrato:</p> <p>2.17. A primeira Contribuição Variável terá como base a receita bruta referente ao quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia, seguindo, a partir de então, as alíquotas e periodicidade de que trata a tabela abaixo:</p> <p>2.17.1. Bloco Nordeste:</p> <p>Desse modo, caso a rodada seja vencida por empresas que já operam os aeroportos no Nordeste cuja contribuição variável foi fixada em parâmetros bastante inferiores, certamente o fluxo do tráfego aéreo será redirecionado para outros estados (notadamente, Ceará e Bahia), importando em menos voos e elevação dos preços das passagens.</p> <p>Trata-se de uma concessão de 30 anos. Deve-se ter em mente que a redução do número de voos não implica apenas em menos opções de trajeto para os cidadãos pernambucanos, mas também em menos postos de trabalho, menos tributos recolhidos ao Estado de Pernambuco e ao município do Recife/PE, menos investimentos na região e, por conseguinte, o menor desenvolvimento local.</p> <p>Ora, é natural que, se o bloco Nordeste for vencido por operador aeroportuário já estabelecido na região, este tenderá a utilizar a sua estrutura já constituída fora do Recife. Isto é, haverá uma centralização dos serviços e a gestão aeroportuária será realizada a partir de outras cidades, e não através de uma estrutura estabelecida integralmente em Pernambuco.</p> <p>A Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), introduzida a partir do Decreto nº 6.780/2009, estabelece como ações gerais da infraestrutura aeroportuária civil “promover a adequada provisão, ampliação e otimização da infraestrutura aeroportuária civil, por meio do direcionamento estratégico de investimentos, visando ao desenvolvimento econômico, à integração nacional e ao atendimento de regiões de difícil acesso”, além de “desenvolver incentivos econômicos e regulatórios de forma a gerir a demanda e otimizar o uso dos aeroportos, ordenando os serviços de transporte aéreo”.</p> <p>Na mesma linha, o Decreto nº 9.000/2017, que, em seu Anexo I, introduz a estrutura regimental do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, estabelece:</p> <p>Art. 20. Ao Departamento de Políticas Regulatórias compete:</p>

II - propor políticas e diretrizes para estímulo ao desenvolvimento, à concorrência, à expansão e à sustentabilidade ambiental dos serviços aéreos domésticos e internacionais;

(...)

V - acompanhar e analisar o desempenho do setor de transporte aéreo com vistas à proposição de políticas e diretrizes que incentivem a eficiência econômica, a prestação adequada dos serviços aéreos e o desenvolvimento da aviação civil;

É política nacional para a aviação civil, portanto, o estímulo à eficiência e à concorrência entre os aeroportos, tendo em vista que isso contribui para o desenvolvimento regional. Dito de outro modo, políticas que favorecem o monopólio regional vão de encontro às diretrizes que regem a aviação civil e ao próprio intuito da ANAC, manifestado na justificativa desta 5ª rodada e na audiência pública realizada no Recife/PE em 21/06/2018.

A indução à competição entre aeroportos beneficia sobremaneira os usuários do serviço de transporte aéreo e a população de uma forma geral, em razão da maior arrecadação tributária (revertida em políticas públicas) e da geração de emprego e renda.

JUSTIFICATIVA

Na 4ª rodada de concessões (em que foram concedidos os aeroportos de Salvador/BA e Fortaleza/CE), conforme se verifica da Cláusula 2.20 do Contrato, a outorga variável a ser paga pelas concessionárias é de 5% sobre a totalidade de sua receita bruta, nos seguintes termos:

2.20. A Contribuição Variável corresponderá ao montante anual em reais resultante da aplicação de alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a totalidade da receita bruta da Concessionária e de suas eventuais subsidiárias integrais.

Por sua vez, na presente rodada, a contribuição variável foi fixada foi majorada percentualmente em mais de 300%, subindo para 16,5%, conforme se verifica da Cláusula 2.17 da minuta do Contrato:

2.17. A primeira Contribuição Variável terá como base a receita bruta referente ao quinto ano-calendário completo da concessão, contado a partir da Data de Eficácia, seguindo, a partir de então, as alíquotas e periodicidade de que trata a tabela abaixo:

2.17.1. Bloco Nordeste:

Desse modo, caso a rodada seja vencida por empresas que já operam os aeroportos no Nordeste cuja contribuição variável foi fixada em parâmetros bastante inferiores, certamente o fluxo do tráfego aéreo será redirecionado para outros estados (notadamente, Ceará e Bahia), importando em menos voos e elevação dos preços das passagens.

Trata-se de uma concessão de 30 anos. Deve-se ter em mente que a redução do número de voos não implica apenas em menos opções de trajeto para os cidadãos pernambucanos, mas também em menos postos de trabalho, menos tributos recolhidos ao Estado de Pernambuco e ao município do Recife/PE, menos investimentos na região e, por conseguinte, o menor desenvolvimento local.

Ora, é natural que, se o bloco Nordeste for vencido por operador aeroportuário já estabelecido na região, este tenderá a utilizar a sua estrutura já constituída fora do Recife. Isto é, haverá uma centralização dos serviços e a gestão aeroportuária será realizada a partir de outras cidades, e não através de uma estrutura estabelecida integralmente em Pernambuco.

A Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), introduzida a partir do Decreto nº 6.780/2009, estabelece como ações gerais da infraestrutura aeroportuária civil “promover a adequada provisão, ampliação e otimização da infraestrutura aeroportuária civil, por meio do direcionamento estratégico de investimentos, visando ao desenvolvimento econômico, à integração nacional e ao atendimento de regiões de difícil acesso”, além de “desenvolver incentivos econômicos e regulatórios de forma a gerir a demanda e otimizar o uso dos aeroportos, ordenando os serviços de transporte aéreo”.

Na mesma linha, o Decreto nº 9.000/2017, que, em seu Anexo I, introduz a estrutura regimental do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, estabelece:

Art. 20. Ao Departamento de Políticas Regulatórias compete:

II - propor políticas e diretrizes para estímulo ao desenvolvimento, à concorrência, à expansão e à sustentabilidade ambiental dos serviços aéreos domésticos e internacionais;

(...)

V - acompanhar e analisar o desempenho do setor de transporte aéreo com vistas à proposição de políticas e diretrizes que incentivem a eficiência econômica, a prestação adequada dos serviços aéreos e o desenvolvimento da aviação civil;

É política nacional para a aviação civil, portanto, o estímulo à eficiência e à concorrência entre os aeroportos, tendo em vista que isso contribui para o desenvolvimento regional. Dito de outro modo, políticas que favorecem o monopólio regional vão de encontro às diretrizes que regem a aviação civil e ao próprio intuito da ANAC, manifestado na justificativa desta 5ª rodada e na audiência pública realizada no Recife/PE em 21/06/2018.

A indução à competição entre aeroportos beneficia sobremaneira os usuários do serviço de transporte aéreo e a população de uma forma geral, em razão da maior arrecadação tributária (revertida em políticas públicas) e da geração de emprego e renda.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que, preliminarmente, faz-se necessário destacar que a questão das possíveis restrições à participação de agentes privados nas concessões aeroportuárias nos últimos certames se baseou na análise de dois fatores: (a) a importância da existência de agentes econômicos distintos para a regulação por comparação (benchmark regulation); e (b) o eventual potencial de competição entre aeroportos.

Em relação ao primeiro ponto, deve-se destacar que o processo de concessões federais, iniciado em 2011, já concedeu 10 aeroportos (São Gonçalo do Amarante – RN, Guarulhos – SP, Viracopos – SP, Brasília – DF, Galeão – RJ, Confins – MG, Salvador – BA, Porto Alegre – RS, Fortaleza – CE, Florianópolis – SC), correspondente a aproximadamente 57% do tráfego doméstico e 95% do internacional, a 8 operadores distintos, em quatro das cinco regiões geográficas do país. Tal fato faz com que, hoje, haja uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário, localizados em regiões com realidades econômico-sociais distintas e operando aeroportos de portes diversos, o que já permite a plena utilização dos dados gerados pelas empresas para a regulação por comparação. Por isso, este MTPA entende que a preocupação em promover restrições à participação de alguns agentes no processo licitatório de forma a permitir a atuação de operadores independentes em um mercado que estava começando o

seu processo de abertura (e, por consequência, possibilitar à agência reguladora uma regulação por comparação mais efetiva) já não subsiste.

Em relação ao segundo ponto, o primeiro aspecto a se considerar é que não se trata de uma simples análise sobre a dinâmica de mercado de um único produto ou serviço, mas da avaliação de diferentes produtos e serviços com condições de oferta e demanda peculiares e que, por isso, respondem a estímulos concorrenciais de forma relativamente distinta.

A competição por um mercado local compartilhado é, sem dúvida, o tipo mais intuitivo e mais intenso de competição entre aeroportos. Trata-se do caso em que dois ou mais aeroportos encontram-se relativamente próximos um do outro, tendo parte de sua área de influência compartilhada. No caso da interação do bloco Nordeste com os aeroportos já concedidos à iniciativa privada, não se vislumbra possibilidade de competição por passageiros de mercado local doméstico. De fato, as distâncias envolvidas não permitem cogitar que um número significativo de pessoas poderia optar por embarcar ou desembarcar, por exemplo, em Salvador para depois ir a Aracaju (distante 330 km, ou aproximadamente 4 horas por via terrestre). Mesmo que esse fosse o objetivo empresarial de algum dos aeroportos, o principal mecanismo a sua disposição para promover esse tipo de competição (o valor das tarifas aeroportuárias) não seria capaz de compensar os gastos que um usuário iria incorrer (tanto em termos de dinheiro como de tempo e bem estar), mesmo que o desconto fosse de 100%.

No caso da aviação internacional, os consumidores, em média, estão dispostos a se deslocarem maiores distância por terra para pegar voos mais longos. Poder-se-ia pensar, em tese, numa competição pelo passageiro local de voo internacional, mesmo que as distâncias (330 km entre Salvador e Aracaju ou 200 km entre João Pessoa e Natal) sejam ainda muito superiores às consideradas pela literatura internacional para esse tipo de tráfego (até 2 horas de deslocamento terrestre). Mas aqui a comparação relevante seria entre o Aeroporto de Recife e os de Salvador e Fortaleza, já que são os que possuem alguma relevância nas operações internacionais. Nesse caso, as distâncias envolvidas sobem para 800 km, ou quase 11 horas por via terrestre, para o par Salvador-Recife, e 780 Km, ou pouco mais de 10 horas, para o par Recife-Fortaleza. Mais uma vez, não se considera crível a possibilidade de efetiva competição por esse tipo de tráfego entre os aeroportos analisados. Mais uma vez, mesmo que esse fosse o objetivo empresarial de algum dos aeroportos, o principal mecanismo a sua disposição para promover esse tipo de competição (o valor das tarifas aeroportuárias) não seria capaz de compensar os gastos que um usuário iria incorrer (tanto em termos de dinheiro como de tempo e bem estar), mesmo que o desconto fosse elevado (não poderia ser de 100%, pois parte dos custos com o embarque internacional é decorrente do adicional da Lei 9.825, de 23 de agosto de 1999, que é um valor fixo em dólar).

Já para cargas, deve-se considerar que a área de influência é, em regra, maior que para os passageiros. Todavia, inicialmente, deve-se observar que a quantidade de carga aérea movimentada pelos principais aeroportos do Bloco Nordeste é relativamente pequena, mesmo se comparada com sua própria movimentação. De fato, apenas 6,4% da receita desses aeroportos provém das tarifas de armazenagem e capatazia. Em relação ao país como um todo, o mercado de carga aérea se baseia fundamentalmente nos aeroportos de São Paulo (Guarulhos e Viracopos) e Manaus, com menor destaque para Galeão e Brasília, sendo os demais aeroportos de importância relativamente menor.

Em todo caso, outros fatores indicam cautela em tomar a questão como possível ameaça à concorrência. O primeiro é que a carga doméstica praticamente não gera receitas tarifárias relevantes para o aeroporto, uma vez que a estrutura tarifária vigente não permite a cobrança de tarifas de armazenagem e capatazia significativas sobre esse tipo de movimentação. Os recursos auferidos são basicamente decorrentes do uso de áreas aeroportuárias pelas companhias aéreas, inclusive cargueiras, e de tarifas de pouso e permanência das aeronaves. Assim, há poucos incentivos para o dispêndio de recursos para captura desse tipo de demanda doméstica.

Sob outro giro, é necessário considerar que o transporte de carga área nesses aeroportos é feito basicamente por meio da utilização dos espaços disponíveis das aeronaves de passageiros. Por exemplo, entre 95% e 99% da carga doméstica movimentada no Aeroporto de Recife (o maior do Bloco Nordeste e que movimenta a maior parte da carga) foi feito por meio dos porões das aeronaves comerciais de passageiros nos últimos 5 anos, com uma média de 350 kg por movimento. Assim, a competição por carga está muito vinculada a uma possível competição por transporte de passageiros que, como vimos, é reduzida, não se vislumbrando, mais uma vez, ameaça à concorrência.

Em relação à possibilidade de formação de hubs em voos internacionais, as operações de todo o Bloco Nordeste, somada às operações internacionais de Salvador e Fortaleza correspondem a aproximadamente apenas 5% dos passageiros internacionais que trafegaram pelos aeroportos brasileiros em 2017, o que torna virtualmente impossível falar em possibilidade de concentração do mercado nesse nicho. Adicionalmente, lembrando que, por ter uma zona de captação mais ampla, podem-se considerar aeroportos de outras regiões como substitutos possíveis, o poder de mercado de qualquer desses aeroportos é significativamente diminuído. Dito de outro modo, o mercado relevante para análise de formação de hubs internacionais não pode ser uma região específica (por exemplo, levando-se em consideração a competição com as principais portas de entrada nacionais, como Guarulhos e Galeão, ou centros menores relevantes, como Confins e Brasília).

Assim, considerando que qualquer limitação à concorrência é tratada como medida excepcional e que o conjunto dos fatores elencados nos parágrafos acima não indicam problemas concorrenciais relevantes, e que, conforme também já observado, o Brasil conta atualmente com uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário (fato que permite uma efetiva regulação por comparação), o Poder Público optou por não estabelecer restrições à participação cruzada dos ativos nos moldes das rodadas anteriores.

Por fim, abordando a questão da outorga variável, vale lembrar que ela se constitui como uma vantagem para a concessão dos atuais aeroportos na medida em que o Poder Público compartilha parte do risco de demanda com o concessionário, melhora a financiabilidade do projeto e torna o fluxo de caixa mais aderente à geração de receitas dos aeroportos.

Em particular, com os ajustes realizados nos cálculos financeiros, a outorga variável do Bloco NE ficou em menos de 15%, ou seja, uma diferença equivalente a que existe hoje entre a outorga variável do Aeroporto de Guarulhos (cuja outorga variável vai a 15% a partir determinados valores de receita bruta estabelecidos no Contrato de Concessão) e o Aeroporto do Galeão ou de Confins (5%), ou mesmo menor, se feita a comparação com o Aeroporto de Brasília (que possui outorga variável de apenas 2%, podendo chegar a 4,5% pelo mesmo mecanismo do Aeroporto de Guarulhos). Não se trata, portanto, de evento inédito. Assim,

considerando que capacidade do aeroporto em alterar a malha viária é limitada e dependente do tipo de tráfego que se considera e, ademais, que a referida diferença não é significativamente diferente da que já existe hoje entre os aeroportos concedidos, não se vê motivação suficiente para se promover alterações no aspecto levantado pela contribuição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4066
NOME DO CONTRIBUINTE
ANTONIO SEVERINO DOS SANTOS
CONTRIBUIÇÃO
Substituição do item 6.21.1, ampliar capacidade de processamento de passageiros ... por: Implementar as ampliações previstas no Plano Diretor do Aeroporto de Macaé, aprovado pela ANAC em 20/07/2016, conforme portaria 1861/SIA
JUSTIFICATIVA
Estão em andamento, por conta da União, obras para adequação da pista atual para PCN 19, possibilitando as operações de aeronaves de até 70 passageiros. Foram concluídas, também às custas da União, um novo terminal de passageiros, com 14.000 m2 e capacidade para 2.100.000 passageiros/ano. O texto original não assegura implementação de melhorias que permitam as operações com aeronaves de maior porte, conforme previsto no Plano Diretor aprovado pela ANAC e necessário às demandas do mercado regional das indústrias de óleo e gás e turismo.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. Primeiramente, importante esclarecer que, no processo de concessão aeroportuária, os EVTEAs não são vinculantes. Assim, o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio do sítio de modo a atender as exigências do Contrato. Entretanto, um dos itens do Termo de Referência para elaboração dos estudos de viabilidade trata da "Apresentação da solução mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto, contemplando-se uma concepção modular e balanceada para fins de expansão, com apresentação das fases de implantação, considerando-se o Plano Diretor do aeroporto elaborado pela Infraero, no que for aplicável, bem como os estudos e projetos existentes para desenvolvimento do sítio aeroportuário, inclusive avaliação de obras descontinuadas, com apresentação de alternativa, se necessário". Sendo assim, conforme pode ser observado no relatório de engenharia dos estudos aprovados, a alternativa de desenvolvimento do sítio aeroportuário de Macaé considerou o Plano Diretor do aeroporto, naquilo que se mostrou mais viável do ponto de vista financeiro, econômico, ambiental e de engenharia.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4071
NOME DO CONTRIBUINTE
BRENNO ALLAIM DE SOUSA
CONTRIBUIÇÃO
<p>Propomos alterações ao item 1.1.30, a exclusão do item 3.10.4 e a inclusão dos itens 4.46.4 a 4.46.8 do Edital, com as seguintes redações:</p> <p>“1.1.30. Operador Aeroportuário: pessoa jurídica a quem a ANAC tenha outorgado o direito de administrar, explorar, manter e prestar serviços no aeroporto, e que atenda aos requisitos de qualificação técnica indicados na Subseção IV - Da Habilitação Técnica da Seção V - Da Habilitação do CAPI TULO IV do Edital e na regulamentação vigente;</p> <p>3.10.4 – Item excluído</p> <p>4.46.4 – A proponente poderá demonstrar a habilitação técnica, também, por meio da capacitação de pessoas a ela vinculadas.</p> <p>4.46.4.1. Pelo menos 01 (um) profissional com curso de nível superior de graduação concluído e experiência mínima de 05 (cinco) anos atuando como gestor em área de algum modal de transporte ou como responsável por uma das atividades do parágrafo 153.15(a) em aeródromo classe III ou IV, dependendo do Bloco;</p> <p>4.46.4.2. Pelo menos 01 (um) profissional com curso de nível superior de graduação concluído e experiência mínima de 3 (três) anos atuando como gestor de risco ou atuando como responsável por uma das atividades do parágrafo 153.15(a) em aeródromo classe III ou IV, dependendo do Bloco;</p> <p>4.46.4.3. Pelo menos 01 (um) profissional com curso de nível superior de graduação concluído e experiência mínima de 5 (cinco) anos exercendo atividade relativa a operações de aeródromo em aeródromo classe III ou IV;</p> <p>4.46.4.4. Pelo menos 01 (um) profissional com curso de nível superior de graduação concluído e experiência mínima de 5 (cinco) anos exercendo atividade relativa a manutenção na área industrial ou exercendo atividades relacionadas à manutenção aeroportuária em aeródromo classe III ou IV;</p> <p>4.46.4.5. Pelo menos 01 (um) profissional com curso de nível superior de graduação concluído e experiência mínima de 03 (três) anos exercendo atividade relativa a resposta à emergência ou exercendo atividade relativa a reposta à emergência em aeródromo;</p> <p>4.46.4.6. Pelo menos 01 (um) profissional com curso de nível superior de graduação concluído e experiência mínima de 3 (três) anos em atividade aeroportuária contra atos de interferência ilícita de acordo e devidamente habilitado com curso de Responsável AVSEC Operador de Aeródromo de acordo com o RBAC 110;</p> <p>4.46.4.7 as funções acima elencadas, para fins de habilitação técnica, não poderão ser acumuladas em um mesmo profissional.</p> <p>4.46.5 – A experiência dos profissionais acima descritas deverá ter sido adquirida em aeródromos com processamento de passageiros respeitando os limites mínimos constantes dos itens 4.45.</p> <p>4.46.6 – O vínculo do profissional com a Proponente poderá ser demonstrado por meio de:</p>

4.46.6.1. Relação de emprego, comprovada mediante apresentação da Carteira de Trabalho (CTPS) e de Ficha de Registro de Empregados - FRE, devidamente atualizados;

4.46.6.3. Como administrador, comprovado por meio da apresentação de prova de eleição dos administradores em exercício devidamente arquivada no registro empresarial ou cartório competente; ou

4.46.6.4. Por carta ou contrato de intenção, com firma reconhecida, indicando que, em caso de êxito da Proponente no Certame, o profissional assumirá obrigação de prestar os serviços objeto da Concessão, no prazo da Fase 1B, conforme sua respectiva competência técnica.

4.46.7 – A comprovação da capacitação técnica exigidas na Cláusula 4.46.4 deverá se dar por meio de:

4.46.7.1 – Diploma de nível superior nacionalmente reconhecido;

4.46.7.2 – Documentos que demonstrem a atividade desempenhada em aeroporto e pelo tempo exigidos, de acordo com o bloco ao qual a Proponente concorre ou a demonstração de ter desempenhado função equivalente descrita no RBAC 153. 15 (a) em aeroporto;

4.46.7.3 – Certificado de conclusão do curso de SGSO 40h ministrado pela ANAC, quando exigido;

4.46.8 – A Habilitação Técnica poderá, também ser demonstrada por meio de vínculo contratual de compromisso da Proponente e Operador Aeroportuário pessoa jurídica, respeitadas as exigências do que dispõe a cláusula 4.45."

JUSTIFICATIVA

ERRATA: Favor considerar a seguinte justificativa com relação às sugestões sobre os itens 1.1.30, 3.10.4 e 4.46.4 a 4.46.8 do Edital:

Entendemos, com base nas apresentações proferidas pela ANAC, pela SAC e pela Secretaria do PPI por ocasião das Audiências Públicas, acerca da política adotada nesta nova Rodada de Concessões, que está se fomentando a ampla concorrência no certame, em decorrência de o setor aeroportuário apresentar-se consolidado em termos de pluralidade de players.

Corroborando o acima exposto, houve uma larga evolução regulatória setorial, privilegiando a capacidade de gestão do novo concessionário, tanto em sede de gestão tarifária, como em sede de gestão de investimento necessário ao atendimento do Nível de Serviços Públicos a serem ofertados, pois se tratam de blocos de aeroportos de baixo movimento e heterogêneos, em sua maioria, de baixa rentabilidade.

Neste sentido um ponto que se destaca é a necessidade de não se restringir a forma de demonstração do atendimento aos requisitos de habilitação técnica por parte da Proponente exigidos para o certame, a fim de se atingir o objetivo de alta concorrência para o processo de concessão e se evitar o risco de baixa concorrência, como ocorrido no certame passado (3 players para 4 ativos).

Em relação ao tema proposto, considerando que:

1. A habilitação técnica foi, na primeira rodada - São Gonçalo do Amarante, focada na capacitação pessoal dos profissionais vinculados à proponente, com base em regulação setorial que estava em fase de elaboração, privilegiando a atividade ao certame;

2. Nas rodadas subsequentes o foco foi atrair players internacionais e fomentar a concorrência entre os aeroportos concedidos, a comprovação da habilitação técnica foi limitada à comprovação de participação societária na concessionária de

operadores aeroportuários (pessoas jurídicas) com 5 (cinco) anos de operação em aeroportos e, nas rodadas 3 e 4, que tivessem processado quantidades de passageiros equivalentes ao porte dos aeroportos aos quais estivessem concorrendo;

3. A regulação setorial de segurança operacional (RBAC 153 e 139) bem como a vasta regulamentação AVSEC (que estão consolidadas desde o ano passado) trazem os requisitos de capacitação técnica de forma ampla e descritiva que os profissionais vinculados ao operador aeroportuário devem demonstrar para o início das operações no término da fase 1-A;

4. A não restrição da forma de comprovação da habilitação técnica é juridicamente viável, seja pela subcontratação da operação aeroportuária, seja pelo vínculo dos profissionais ou dos operadores aeroportuários à Proponente, demonstrado no momento do certame;

5. Que a modalidade de comprovação da habilitação técnica trazida pela minuta de edital limita a participação de fundos de investimento e empresas, com notória capacidade de gestão e grande solidez econômica e financeira, no certame, mesmo que demonstrem atender a habilitação técnica exigida pelos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil ao desempenho das atividades concessionada, devido à exigência incondicional da participação de um operador aeroportuário como sócio da concessionária;

6. Considerando que a não restrição do modo de comprovação da habilitação técnica contribuirá para o aumento de proponentes participantes.

Destaca-se que a contribuição não é no sentido de retirar ou mitigar a habilitação técnica em si, e sim no sentido de não se restringir a forma de demonstração de tal habilitação técnica para pessoas jurídicas interessadas no certame, ou seja, através da contratação de pessoa jurídica ou profissionais que atendam às exigências contratuais e regulamentares do Poder Concedente.

A título de exemplo, pode-se referir à rodada de concessão da BR-101/290/386/448/SC/RS, que assim exige para habilitação técnica, no Item 12 do Edital:

A Proponente deverá apresentar, para a comprovação da sua qualificação técnica, os seguintes documentos: Tabela VII – Documentos relativos a` qualificação técnica Indicação do(s) nome(s) do(s) Profissional(is) Qualificado(s), observado o disposto no item 13 abaixo, e comprovação de seu(s) registro(s) ou inscrição(o-es) na(s) respectiva(s) entidade(s) profissional(is) competente(s).

Relativamente ao conjunto de Profissional(is) Qualificado(s) indicado pela Proponente, atestado(s) de responsabilidade técnica, emitido(s) por entidades públicas ou particulares, devidamente certificado(s) pelo(s) conselho(s) que regulamenta(m) o exercício da(s) respectiva(s) profissão(o-es), de execução, coordenação, gerência ou supervisão de:

(i) construção e/ou recuperação de pavimentos de concreto asfáltico;

(ii) obras de ampliação de capacidade ou implantação de rodovia em pista dupla; e

(iii) administração, gestão e operação de rodovias.

Os atestados somente serão aceitos se o(s) Profissional(is) Qualificado(s) possuir(em) vínculo com a Proponente na Data para Recebimento dos Envelopes, nos termos do item 13 abaixo.

O(s) Profissional(is) Qualificado(s) vinculado(s) a` matriz e/ou filial de empresa estrangeira, que não necessite(m) ter registro(s) ou inscrição(o-es) em entidade(s) profissional(ais) brasileira(s), mas sim do outro país, e os atestado(s) de

responsabilidade técnica a serem apresentados poderão ser emitidos por entidades públicas ou particulares do outro país.

Ressalta-se, ainda, apenas como incentivo ao fomento da concorrência e melhor atendimento do interesse público, que há três grandes operadores aeroportuários no Nordeste do país, com capacidade de participarem sozinhos do Bloco Nordeste. Caso qualquer desses operadores seja vencedor do Bloco Nordeste do certame, poderá observar-se uma concentração de mercado. Note-se que a possibilidade de concentração de mercado foi amplamente combatida na rodada anterior.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que, inicialmente, em relação à definição de operador aeroportuário proposta, que ela se mostra se inapropriada, pois poderia impedir a participação de operadores estrangeiros que não tiveram outorgas concedidas pela ANAC. Adicionalmente, deve-se ter em conta que, conforme regra já estabelecida nas licitações aeroportuárias realizadas, o consórcio participante deve ter ao menos um operador aeroportuário presente, de forma a, conjuntamente com as regras de porte operacional mínimo, garantir que o consórcio vencedor tenha experiência técnica suficiente para a prestação adequada dos serviços aeroportuários. Nesse sentido, deve-se notar que a participação acionária no consórcio faz com que o operador de fato tenha que empenhar recursos próprios no projeto, o que tende a contribuir com um melhor alinhamento de incentivos entre os sócios que passam a administrar o aeroporto: o operador não auferir ganhos apenas por prestar um serviço, mas passa a se interessar pelo bom desempenho conjunto do ativo, o que é, em última análise, interessante para os demais sócios e para toda a sociedade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4072
NOME DO CONTRIBUINTE
CECILIA THOME ALVAREZ
CONTRIBUIÇÃO
A Sociedade de Advogados Queiroz Maluf, inscrita na Ordem dos Advogados do Brasil Seccional de São Paulo sob o nº 15.052, vem, respeitosamente, no âmbito da Audiência Pública nº 11/2018, que tem por objetivo a concessão da ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos de Recife (PE), Maceió (AL), Aracaju (SE), João Pessoa (PB), Campina Grande (PB) e Juazeiro do Norte (CE), formando o Bloco Nordeste; dos aeroportos de Vitória (ES) e Macaé (RJ), formando o Bloco Sudeste; e dos aeroportos de Cuiabá (MT), Sinop (MT), Barra do Garças (MT), Rondonópolis (MT) e Alta Floresta (MT), formando o Bloco Centro-Oeste, apresentar algumas considerações relacionadas à modelagem de concessão em bloco (incluída aqui aquelas relacionadas à possibilidade de um licitante sagrar-se vencedor em mais de um dos blocos ofertados), buscando, com isso, contribuir para o desenho final da nova rodada de Concessões Aeroportuárias.
JUSTIFICATIVA
<p>A concessão em bloco é adequada para os casos em que, isoladamente, o projeto não seria viável. Por essa razão, são licitados em conjunto com outros empreendimentos para que, assim, se tornem viáveis.</p> <p>Essa é uma alternativa interessante para viabilizar projetos, porém, tendo em vista que a relação contratual de uma concessão em bloco é distinta daquela convencional (com apenas um ativo), é importante que as exigências licitatórias e contratuais reflitam tal peculiaridade e estabelecer exigências compatíveis com a totalidade do escopo licitado, prevenindo o Poder Concedente de Concessionários que envidem seus esforços apenas nos empreendimentos viáveis do bloco.</p>
RESPOSTA
<p>(Resposta parcial em relação à qualificação técnica) Em relação à questão da qualificação técnico-operacional, esclarece-se que as exigências mínimas estabelecidas foram definidas de modo a comprovar adequada habilitação técnica do operador aeroportuário e atender à determinação do TCU no que tange a definição de limites máximos das exigências para fins de habilitação técnica referentes ao processamento de passageiros constante inicialmente no Acórdão nº 2666/2013 - TCU – Plenário.</p> <p>De fato, para os aeroportos concedidos na última rodada de concessões (Salvador, Fortaleza, Porto Alegre e Florianópolis), adotou-se o mesmo procedimento utilizado para a atual rodada: exigência mínima de processamento igual ao número de passageiros projetados para primeiro ano de operação da futura concessão, com a peculiaridade de se considerar o maior aeroporto de cada bloco para estabelecimento desse limite. Entende-se que exigências maiores afrontariam o princípio estabelecido pela corte de contas e adotado pela SAC.</p> <p>Nota-se, entretanto, que a atual rodada de concessão por bloco agrupa ativos distintos entre si e que se enquadram em diferentes padrões de regulação a</p>

dependem do porte do aeroporto. Nesse contexto, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, emenda 01, traz a classificação dos aeródromos, para fins de definição de uma série de níveis de exigência e regras de segurança, segundo o quantitativo de processamento de passageiros (aeroportos Classe I com movimentação inferior a 200.000 passageiros anuais; Classe II entre 200.000 e 1.000.000 de passageiros anuais; Classe III entre 1.000.000 e 5.000.000 de passageiros anuais; Classe IV acima de 5.000.000 passageiros anuais).

Nesse contexto, seguindo a lógica já aplicada pela ANAC em seus RBACs, bem como contribuições advindas das audiências públicas, objetivando ainda aumentar a possibilidade de participação de mais empresas como operadores do consórcio no atual processo de concessão dos aeroportos, e respeitando ainda os tetos estabelecidos pelo TCU, estabelecem-se as seguintes exigências para fins de comprovação de habilitação técnica: Bloco Nordeste, 5 milhões de passageiros; Bloco Centro-Oeste, 1 milhão de passageiros; Bloco Sudeste, 1 milhão de passageiros.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4075
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se que a realização de adequações da infraestrutura necessárias para que os aeroportos, como por exemplo MCZ, JPA, AJU, JDO, CPV, CGB, OPS, ROO, AFL, VIX estejam habilitado a operar, no “mínimo”, aeronaves código 4C, e não somente aeronaves código 3C até o final da Fase I-B do contrato de concessão ou ao final de um prazo maior a ser estabelecido pela ANAC.
JUSTIFICATIVA
Tendo em vista que o planejamento de reformulação das frotas de aeronaves das Empresas Aéreas prevista para os próximos anos estabelece, na sua maioria, a utilização de aeronaves código 4C, seria um dimensionamento inadequado definir que os aeroportos a serem concessionados, com exceção de Recife e Cuiabá, tivessem adequações de infraestrutura baseadas minimamente para aeronaves código 3C. Vale ressaltar ainda que atualmente mais de 60% da frota comercial brasileira (jatos) encontram-se acima da categoria 3C, o que restringiria tremendamente o desenvolvimento e crescimento do transporte aéreo nos aeroportos concedidos se restritos a essa categoria.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. Primeiramente, importante esclarecer que, no processo de concessão aeroportuária, os EVTEAs não são vinculantes. Assim, o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio do sítio de modo a atender as exigências do Contrato. Para a atual rodada de concessões, foi estabelecido como diretriz de política pública emanada da SAC, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que o concessionário deverá realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o final da Fase I-B do contrato de concessão (importante ressaltar que para o Aeroporto de Cuiabá há exigência de operação código 4C). A determinação do prazo de 36 meses para o cumprimento dos investimentos obrigatórios iniciais, a chamada Fase 1B do Contrato de Concessão, foi estabelecida a partir da análise do cronograma de obras dos estudos de viabilidade. Para os Aeroportos de Cuiabá (SBCY) e de Macaé (SBME), estão previstas a construção de novas Pistas de Pouso e Decolagem (PPD), tendo em vista que os EVTEAs apontaram que essa é a alternativa mais viável para a solução dos gargalos, os quais impedem a plena operação dos aeródromos segundo os requisitos mínimos solicitados, referentes ao sistema de pistas e pátio destes aeroportos. Nesse sentido, para as adequações "lado ar" desses aeroportos, está previsto um prazo de 60 meses, tendo em vista a necessidade de obtenção de licenciamentos ambientais mais complexos e realização das obras. Para o Aeroporto de Vitória (SBVT), foi considerado o prazo de 18 meses para a Fase 1B, tendo em vista os recentes investimentos realizados neste aeroporto. Tal determinação tem por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de

atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A318; Boeing 737-700; Embraer ERJ 190-200 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque, atualmente no Brasil, em geral, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Diante do exposto, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Por fim, importante ressaltar que a cláusula contratual prevê como atendimento mínimo aeronaves 3C, entretanto, muitos dos aeroportos da atual rodada de concessão já atendem aeronaves de maior porte, e continuarão atendendo. Além disso, o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Isso porque, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois, o concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4080
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a revisão da concessão de aeroportos em blocos, referidamente, “Nordeste” (Recife, João Pessoa, Maceió, Aracaju, Juazeiro do Norte, Campina Grande), “Centro-Oeste” (Cuiabá, Sinop, Alta Floresta, Rondonópolis, Barra do Garças), “Sudeste” (Vitória, Macaé), e sua concessão de forma isolada, com condições afeitas às capacidades e características de cada aeroporto. Somente assim, será preservada a capacidade concorrencial e isonomia de condições dos aeroportos mais proeminentes com relação a seus concorrentes mais diretos.
JUSTIFICATIVA
A concessão em blocos pode gerar sérias distorções mercadológicas, pois reduz a concorrência, distorce preços e cria situações competitivas desfavoráveis para os novos concedidos. Pode afetar severamente as empresas aéreas que tem concentração de operações nestes aeroportos, a população local que poderá ter menos voos, os negócios e o turismo que poderão deixar de crescer e se desenvolver. Notadamente, destacam-se os seguintes fatores: Cria monopólios regionais, em que aeroportos no entorno são controlados pela mesma entidade, não permitindo opções diferenciadas aos operadores e aos usuários de transporte aéreo. Toda uma região ficará refém do mesmo operador aeroportuário, de suas políticas de preços, comerciais e operacionais. Isso pode causar graves danos à livre concorrência, com fortes efeitos negativos para o desenvolvimento do transporte aéreo e o incremento do acesso da população ao mesmo.
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que, em relação às questões concorrenciais, faz-se necessário destacar que a questão das possíveis restrições à participação de agentes privados nas concessões aeroportuárias nos últimos certames se baseou na análise de dois fatores: (a) a importância da existência de agentes econômicos distintos para a regulação por comparação (benchmark regulation); e (b) o eventual potencial de competição entre aeroportos.</p> <p>Em relação ao primeiro ponto, deve-se destacar que o processo de concessões federais, iniciado em 2011, já concedeu 10 aeroportos (São Gonçalo do Amarante – RN, Guarulhos – SP, Viracopos – SP, Brasília – DF, Galeão – RJ, Confins – MG, Salvador – BA, Porto Alegre – RS, Fortaleza – CE, Florianópolis – SC), correspondente a aproximadamente 57% do tráfego doméstico e 95% do internacional, a 8 operadores distintos, em quatro das cinco regiões geográficas do país. Tal fato faz com que, hoje, haja uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário, localizados em regiões com realidades econômico-sociais distintas e operando aeroportos de portes diversos, o que já permite a plena utilização dos dados gerados pelas empresas para a regulação por comparação. Por isso, este MTPA entende que a preocupação em promover restrições à participação de alguns agentes no processo licitatório de forma a permitir a atuação de operadores independentes em um mercado que estava começando o</p>

seu processo de abertura (e, por consequência, possibilitar à agência reguladora uma regulação por comparação mais efetiva) já não subsiste.

Em relação ao segundo ponto, o primeiro aspecto a se considerar é que não se trata de uma simples análise sobre a dinâmica de mercado de um único produto ou serviço, mas da avaliação de diferentes produtos e serviços com condições de oferta e demanda peculiares e que, por isso, respondem a estímulos concorrenciais de forma relativamente distinta.

A competição por um mercado local compartilhado é, sem dúvida, o tipo mais intuitivo e mais intenso de competição entre aeroportos. Trata-se do caso em que dois ou mais aeroportos encontram-se relativamente próximos um do outro, tendo parte de sua área de influência compartilhada. No caso da interação do bloco Nordeste com os aeroportos já concedidos à iniciativa privada, não se vislumbra possibilidade de competição por passageiros de mercado local doméstico. De fato, as distâncias envolvidas não permitem cogitar que um número significativo de pessoas poderia optar por embarcar ou desembarcar, por exemplo, em Salvador para depois ir a Aracaju (distante 330 km, ou aproximadamente 4 horas por via terrestre). Mesmo que esse fosse o objetivo empresarial de algum dos aeroportos, o principal mecanismo a sua disposição para promover esse tipo de competição (o valor das tarifas aeroportuárias) não seria capaz de compensar os gastos que um usuário iria incorrer (tanto em termos de dinheiro como de tempo e bem estar), mesmo que o desconto fosse de 100%.

No caso da aviação internacional, os consumidores, em média, estão dispostos a se deslocarem maiores distância por terra para pegar voos mais longos. Poder-se-ia pensar, em tese, numa competição pelo passageiro local de voo internacional, mesmo que as distâncias (330 km entre Salvador e Aracaju ou 200 km entre João Pessoa e Natal) sejam ainda muito superiores às consideradas pela literatura internacional para esse tipo de tráfego (até 2 horas de deslocamento terrestre). Mas aqui a comparação relevante seria entre o Aeroporto de Recife e os de Salvador e Fortaleza, já que são os que possuem alguma relevância nas operações internacionais. Nesse caso, as distâncias envolvidas sobem para 800 km, ou quase 11 horas por via terrestre, para o par Salvador-Recife, e 780 Km, ou pouco mais de 10 horas, para o par Recife-Fortaleza. Mais uma vez, não se considera crível a possibilidade de efetiva competição por esse tipo de tráfego entre os aeroportos analisados. Mais uma vez, mesmo que esse fosse o objetivo empresarial de algum dos aeroportos, o principal mecanismo a sua disposição para promover esse tipo de competição (o valor das tarifas aeroportuárias) não seria capaz de compensar os gastos que um usuário iria incorrer (tanto em termos de dinheiro como de tempo e bem estar), mesmo que o desconto fosse elevado (não poderia ser de 100%, pois parte dos custos com o embarque internacional é decorrente do adicional da Lei 9.825, de 23 de agosto de 1999, que é um valor fixo em dólar).

Já para cargas, deve-se considerar que a área de influência é, em regra, maior que para os passageiros. Todavia, inicialmente, deve-se observar que a quantidade de carga aérea movimentada pelos principais aeroportos do Bloco Nordeste é relativamente pequena, mesmo se comparada com sua própria movimentação. De fato, apenas 6,4% da receita desses aeroportos provém das tarifas de armazenagem e capatazia. Em relação ao país como um todo, o mercado de carga aérea se baseia fundamentalmente nos aeroportos de São Paulo (Guarulhos e Viracopos) e Manaus, com menor destaque para Galeão e Brasília, sendo os demais aeroportos de importância relativamente menor.

Em todo caso, outros fatores indicam cautela em tomar a questão como possível ameaça à concorrência. O primeiro é que a carga doméstica praticamente não gera receitas tarifárias relevantes para o aeroporto, uma vez que a estrutura tarifária vigente não permite a cobrança de tarifas de armazenagem e capatazia significativas sobre esse tipo de movimentação. Os recursos auferidos são basicamente decorrentes do uso de áreas aeroportuárias pelas companhias aéreas, inclusive cargueiras, e de tarifas de pouso e permanência das aeronaves. Assim, há poucos incentivos para o dispêndio de recursos para captura desse tipo de demanda doméstica.

Sob outro giro, é necessário considerar que o transporte de carga área nesses aeroportos é feito basicamente por meio da utilização dos espaços disponíveis das aeronaves de passageiros. Por exemplo, entre 95% e 99% da carga doméstica movimentada no Aeroporto de Recife (o maior do Bloco Nordeste e que movimenta a maior parte da carga) foi feito por meio dos porões das aeronaves comerciais de passageiros nos últimos 5 anos, com uma média de 350 kg por movimento. Assim, a competição por carga está muito vinculada a uma possível competição por transporte de passageiros que, como vimos, é reduzida, não se vislumbrando, mais uma vez, ameaça à concorrência.

Por fim, em relação à possibilidade de formação de hubs em voos internacionais, as operações de todo o Bloco Nordeste, somada às operações internacionais de Salvador e Fortaleza correspondem a aproximadamente apenas 5% dos passageiros internacionais que trafegaram pelos aeroportos brasileiros em 2017, o que torna virtualmente impossível falar em possibilidade de concentração do mercado nesse nicho. Adicionalmente, lembrando que, por ter uma zona de captação mais ampla, podem-se considerar aeroportos de outras regiões como substitutos possíveis, o poder de mercado de qualquer desses aeroportos é significativamente diminuído. Dito de outro modo, o mercado relevante para análise de formação de hubs internacionais não pode ser uma região específica (por exemplo, levando-se em consideração a competição com as principais portas de entrada nacionais, como Guarulhos e Galeão, ou centros menores relevantes, como Confins e Brasília).

Assim, considerando que qualquer limitação à concorrência é tratada como medida excepcional e que o conjunto dos fatores elencados nos parágrafos acima não indicam problemas concorrenciais relevantes, e que, conforme também já observado, o Brasil conta atualmente com uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário (fato que permite uma efetiva regulação por comparação), o Poder Público optou por não estabelecer restrições à participação cruzada dos ativos nos moldes das rodadas anteriores.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4081
NOME DO CONTRIBUINTE
RAUL DE SOUZA
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se a revisão da concessão de aeroportos em blocos, referidamente, “Nordeste” (Recife, João Pessoa, Maceió, Aracaju, Juazeiro do Norte, Campina Grande), “Centro-Oeste” (Cuiabá, Sinop, Alta Floresta, Rondonópolis, Barra do Garças), “Sudeste” (Vitória, Macaé), e sua concessão de forma isolada, com condições afeitas às capacidades e características de cada aeroporto. Somente assim, será preservada a capacidade concorrencial e isonomia de condições dos aeroportos mais proeminentes com relação a seus concorrentes mais diretos.
JUSTIFICATIVA
<p>A concessão em blocos pode gerar sérias distorções mercadológicas, pois reduz a concorrência, distorce preços e cria situações competitivas desfavoráveis para os novos concedidos. Pode afetar severamente as empresas aéreas que tem concentração de operações nestes aeroportos, a população local que poderá ter menos voos, os negócios e o turismo que poderão deixar de crescer e se desenvolver. Notadamente, destacam-se os seguintes fatores: Cria monopólios regionais, em que aeroportos no entorno são controlados pela mesma entidade, não permitindo opções diferenciadas aos operadores e aos usuários de transporte aéreo. Toda uma região ficará refém do mesmo operador aeroportuário, de suas políticas de preços, comerciais e operacionais. Isso pode causar graves danos à livre concorrência, com fortes efeitos negativos para o desenvolvimento do transporte aéreo e o incremento do acesso da população ao mesmo. Favorece subsídios cruzados, pois certamente irá requerer que aeroportos maiores participem da sustentação de seus pares de bloco menores. Não é razoável esperar que mesmo com aumentos significativos de tarifas, alguns aeroportos menores se sustentem sozinhos, até porque tais incrementos de custos impostos aos operadores aéreos podem inibir o crescimento de operações, e mesmo levar à sua redução, estabelecendo um círculo vicioso. Também irá inflacionar os custos dos aeroportos maiores, cuja conta será paga pelos operadores aéreos nos mesmos, que não necessariamente operam nos aeroportos subsidiados. Ao final, poderá ocorrer uma certa falta de transparência na relação custo versus preço versus sustentabilidade para os aeroportos do bloco individualmente, gerando oportunidades para abusos e má gestão dos gestores de tais blocos, e consequentes efeitos nocivos à aviação comercial. Difere de concessões previamente feitas de aeroportos concorrentes, desfavorecendo os aeroportos mais proeminentes que necessitam contribuir para sustentação do bloco como um todo. Tais aeroportos carregarão um ônus que seus concorrentes diretos de mesmo tamanho e potencial, já desestatizados, não carregam. Isso deteriora as condições concorrenciais e operativas daquelas empresas que mais utilizam esses aeroportos proeminentes em detrimento daquelas que tem suas operações concentradas em concorrentes que não carregam tal peso. O estabelecimento de tetos tarifários não soluciona ou impede tais ocorrências, pois pode em última instância, inviabilizar o bloco. Isso porque, como exposto acima, há um limite comercial nos incrementos em aeroportos menores, requerendo que os</p>

aeroportos maiores contribuam, de fato, para o bloco. Também, a existência de um teto não garante competitividade, pois seu nível pode ser maior que os preços praticados por aeroportos concorrentes, com custos mais baixos. Não é justo que Recife carregue um ônus que Fortaleza e Salvador não carregam, ou que Cuiabá tenha cerceada suas capacidades competitivas em detrimento de Goiânia, Brasília, ou Campo Grande. Mesmo Vitória estará associado à Macaé, aeroporto em outro estado e com características operacionais muito distintas, não havendo real sinergia entre eles.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que, inicialmente, cabe informar que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo. Esse mecanismo é clássico, e sempre foi empregado no país, de diversas formas. Já a concessão em bloco apenas transfere esse excedente para a gestão de ativos deficitários do próprio bloco, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte sem qualquer prejuízo aos aeroportos superavitários do bloco.

Por outro lado, importante esclarecer que na modelagem das concessões aeroportuárias (independente de serem em bloco ou individualizada), os investimentos previstos nos aeroportos a serem concedidos dependem em grande medida dos investimentos necessários para recomposição do nível de serviço e atendimento a demanda esperada (como pode ser observado nos Estudos de Viabilidade realizados). Portanto, constata-se de maneira clara, que independentemente da concessão ser realizada em bloco ou de forma individual, na modelagem das concessões federais aeroportuárias, não há diferença no padrão de nível de serviço exigido ou diferença nos parâmetros que levaram a descrição dos investimentos mínimos estimados pelos estudos para atendimento a solução de adequação e desenvolvimento do sítio aeroportuário proposta pelo consórcio vencedor dos estudos.

Em relação a questões concorrenciais, faz-se necessário destacar que a questão das possíveis restrições à participação de agentes privados nas concessões aeroportuárias nos últimos certames se baseou na análise de dois fatores: (a) a importância da existência de agentes econômicos distintos para a regulação por comparação (benchmark regulation); e (b) o eventual potencial de competição entre aeroportos.

Em relação ao primeiro ponto, deve-se destacar que o processo de concessões federais, iniciado em 2011, já concedeu 10 aeroportos (São Gonçalo do Amarante – RN, Guarulhos – SP, Viracopos – SP, Brasília – DF, Galeão – RJ, Confins – MG, Salvador – BA, Porto Alegre – RS, Fortaleza – CE, Florianópolis – SC), correspondente a aproximadamente 57% do tráfego doméstico e 95% do internacional, a 8 operadores distintos, em quatro das cinco regiões geográficas do

país. Tal fato faz com que, hoje, haja uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário, localizados em regiões com realidades econômico-sociais distintas e operando aeroportos de portes diversos, o que já permite a plena utilização dos dados gerados pelas empresas para a regulação por comparação. Por isso, este MTPA entende que a preocupação em promover restrições à participação de alguns agentes no processo licitatório de forma a permitir a atuação de operadores independentes em um mercado que estava começando o seu processo de abertura (e, por consequência, possibilitar à agência reguladora uma regulação por comparação mais efetiva) já não subsiste.

Em relação ao segundo ponto, o primeiro aspecto a se considerar é que não se trata de uma simples análise sobre a dinâmica de mercado de um único produto ou serviço, mas da avaliação de diferentes produtos e serviços com condições de oferta e demanda peculiares e que, por isso, respondem a estímulos concorrenciais de forma relativamente distinta.

A competição por um mercado local compartilhado é, sem dúvida, o tipo mais intuitivo e mais intenso de competição entre aeroportos. Trata-se do caso em que dois ou mais aeroportos encontram-se relativamente próximos um do outro, tendo parte de sua área de influência compartilhada. No caso da interação do bloco Nordeste com os aeroportos já concedidos à iniciativa privada, não se vislumbra possibilidade de competição por passageiros de mercado local doméstico. De fato, as distâncias envolvidas não permitem cogitar que um número significativo de pessoas poderia optar por embarcar ou desembarcar, por exemplo, em Salvador para depois ir a Aracaju (distante 330 km, ou aproximadamente 4 horas por via terrestre). Mesmo que esse fosse o objetivo empresarial de algum dos aeroportos, o principal mecanismo a sua disposição para promover esse tipo de competição (o valor das tarifas aeroportuárias) não seria capaz de compensar os gastos que um usuário iria incorrer (tanto em termos de dinheiro como de tempo e bem estar), mesmo que o desconto fosse de 100%.

No caso da aviação internacional, os consumidores, em média, estão dispostos a se deslocarem maiores distância por terra para pegar voos mais longos. Poder-se-ia pensar, em tese, numa competição pelo passageiro local de voo internacional, mesmo que as distâncias (330 km entre Salvador e Aracaju ou 200 km entre João Pessoa e Natal) sejam ainda muito superiores às consideradas pela literatura internacional para esse tipo de tráfego (até 2 horas de deslocamento terrestre). Mas aqui a comparação relevante seria entre o Aeroporto de Recife e os de Salvador e Fortaleza, já que são os que possuem alguma relevância nas operações internacionais. Nesse caso, as distâncias envolvidas sobem para 800 km, ou quase 11 horas por via terrestre, para o par Salvador-Recife, e 780 Km, ou pouco mais de 10 horas, para o par Recife-Fortaleza. Mais uma vez, não se considera crível a possibilidade de efetiva competição por esse tipo de tráfego entre os aeroportos analisados. Mais uma vez, mesmo que esse fosse o objetivo empresarial de algum dos aeroportos, o principal mecanismo a sua disposição para promover esse tipo de competição (o valor das tarifas aeroportuárias) não seria capaz de compensar os gastos que um usuário iria incorrer (tanto em termos de dinheiro como de tempo e bem estar), mesmo que o desconto fosse elevado (não poderia ser de 100%, pois parte dos custos com o embarque internacional é decorrente do adicional da Lei 9.825, de 23 de agosto de 1999, que é um valor fixo em dólar).

Já para cargas, deve-se considerar que a área de influência é, em regra, maior que para os passageiros. Todavia, inicialmente, deve-se observar que a quantidade de carga aérea movimentada pelos principais aeroportos do Bloco

Nordeste é relativamente pequena, mesmo se comparada com sua própria movimentação. De fato, apenas 6,4% da receita desses aeroportos provêm das tarifas de armazenagem e capatazia. Em relação ao país como um todo, o mercado de carga aérea se baseia fundamentalmente nos aeroportos de São Paulo (Guarulhos e Viracopos) e Manaus, com menor destaque para Galeão e Brasília, sendo os demais aeroportos de importância relativamente menor.

Em todo caso, outros fatores indicam cautela em tomar a questão como possível ameaça à concorrência. O primeiro é que a carga doméstica praticamente não gera receitas tarifárias relevantes para o aeroporto, uma vez que a estrutura tarifária vigente não permite a cobrança de tarifas de armazenagem e capatazia significativas sobre esse tipo de movimentação. Os recursos auferidos são basicamente decorrentes do uso de áreas aeroportuárias pelas companhias aéreas, inclusive cargueiras, e de tarifas de pouso e permanência das aeronaves. Assim, há poucos incentivos para o dispêndio de recursos para captura desse tipo de demanda doméstica.

Sob outro giro, é necessário considerar que o transporte de carga aérea nesses aeroportos é feito basicamente por meio da utilização dos espaços disponíveis das aeronaves de passageiros. Por exemplo, entre 95% e 99% da carga doméstica movimentada no Aeroporto de Recife (o maior do Bloco Nordeste e que movimenta a maior parte da carga) foi feito por meio dos porões das aeronaves comerciais de passageiros nos últimos 5 anos, com uma média de 350 kg por movimento. Assim, a competição por carga está muito vinculada a uma possível competição por transporte de passageiros que, como vimos, é reduzida, não se vislumbrando, mais uma vez, ameaça à concorrência.

Por fim, em relação à possibilidade de formação de hubs em voos internacionais, as operações de todo o Bloco Nordeste, somada às operações internacionais de Salvador e Fortaleza correspondem a aproximadamente apenas 5% dos passageiros internacionais que trafegaram pelos aeroportos brasileiros em 2017, o que torna virtualmente impossível falar em possibilidade de concentração do mercado nesse nicho. Adicionalmente, lembrando que, por ter uma zona de captação mais ampla, podem-se considerar aeroportos de outras regiões como substitutos possíveis, o poder de mercado de qualquer desses aeroportos é significativamente diminuído. Dito de outro modo, o mercado relevante para análise de formação de hubs internacionais não pode ser uma região específica (por exemplo, levando-se em consideração a competição com as principais portas de entrada nacionais, como Guarulhos e Galeão, ou centros menores relevantes, como Confins e Brasília).

Assim, considerando que qualquer limitação à concorrência é tratada como medida excepcional e que o conjunto dos fatores elencados nos parágrafos acima não indicam problemas concorrenciais relevantes, e que, conforme também já observado, o Brasil conta atualmente com uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário (fato que permite uma efetiva regulação por comparação), o Poder Público optou por não estabelecer restrições à participação cruzada dos ativos nos moldes das rodadas anteriores.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4098
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS DE MATOS
CONTRIBUIÇÃO
<p>EVTEA (TODOS): Estudos Econômicos Alguns dos aeroportos receberam intervenções recentes, ou tiveram equipamentos recentemente comissionados. Comumente nos contratos da Administração existem garantias construtivas e garantias de equipamentos, nos casos das infraestruturas, como tais garantias serão transferidas para a nova concessionária?</p> <p>EVETEA Vitória: Meio Ambiente – Capítulo 5, Quadro 5.6 Multas já emitidas e aplicadas ao administrador aeroportuário, se não forem quitadas, mesmo após o prazo de pagamento serão transferidas para a nova Concessionária?</p> <p>EVTEA Vitória: Estudos Econômicos Há no Aeroporto de Vitória uma discussão judicial a respeito da concessão do Terminal de Cargas (vide Mandado de Segurança Individual, processo nº 1002323-82.2017.4.01.3400 – TRF1) do terminal. Existem maiores informações sobre os andamentos destes processos? Em caso de decisão judicial que anule o contrato firmado seria aplicável reequilíbrio econômico financeiro (seja pró Concessionária, seja pró Poder Concedente)?</p> <p>EVTEA Vitória: LI 257/2011 – Termo de Compromisso Compensação Ambiental: “Condicionante 23. Apresentar Termo de Compromisso Ambiental assinado junto à Prefeitura Municipal de Vitória em substituição ao Protocolo de Intenções Nº. 009/2004 relacionado à Reserva Ecológica Municipal Restinga de Camburi (REMRC)” – No Parecer Técnico do órgão ambiental há o relato de que não foi apresentado o termo firmado junto a Prefeitura, pela INFRAERO. Solicitamos o Protocolo de Intenções Nº009/2004 para avaliar do que se trata o Termo de compromisso em questão e quais os compromissos deverão ser assumidos pelo empreendedor. No Parecer Técnico do órgão ambiental foi explicitado que isso é condição para emissão da Licença de Operação do sítio ampliado.</p> <p>EVTEA Vitória: LO 246/2014 – Monitoramento área contaminada: “Condicionante 8. Dar continuidade as ações de monitoramento da área onde um duto antigo de querosene de aviação foi rompido, nas proximidades do ponto de coordenadas UTM 24K 365.477 / 7.759.559. Enviar relatório descritivo e fotográfico, comprobatório das atividades realizadas, semestralmente.” No Parecer Técnico do órgão ambiental cita que esta condicionante da LO não foi cumprida. Solicitamos que nos enviem informações sobre as investigações de passivo realizadas na área, bem como toda a documentação referente ao monitoramento/remediação ambiental deste passivo.</p> <p>EVTEA Vitória: Passivo ambiental – Área contaminada – Posto de combustível desativado Nos Estudos Ambientais, na parte relativa a levantamento de passivos ambientais, é citada a área contaminada de posto de combustível desativado dentro do sítio aeroportuário, tendo a INFRAERO realizado estudos de investigação ambiental para</p>

a área. Solicitamos a disponibilização dos estudos de investigação de passivo realizados pela INFRAERO para a área em questão.

EVTEA Vitória: Tratamento de Efluentes

Os Estudos Ambientais citam que os efluentes sanitários produzidos pelo Aeroporto de Vitória são encaminhados para uma ETE da CESAN, e que os efluentes devem continuar indo para essa ETE após a ampliação do aeroporto. Porém, há orçamento previsto para implantação de uma ETE dentro do sítio aeroportuário. Gostaríamos que esse ponto fosse esclarecido.

JUSTIFICATIVA

Esclarecimentos

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição. Inicialmente, esclarece-se que as garantias são da construção e dos equipamentos, independentemente de seu proprietário. Com relação aos contratos dos Terminais de Carga, caso eles permaneçam em vigor, serão subrogadas pela futura Concessionária. Em caso de anulação após a assunção do aeroporto, a concessionária poderá celebrar novos contratos livremente.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4130
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
3.10.4. O Operador Aeroportuário deverá deter pelo menos 25% (vinte e cinco por cento) de participação no Consórcio.
JUSTIFICATIVA
<p>Requerer que a participação do operador aeroportuário no nível de apenas 15% seria prejudicial e um erro, de acordo com as razões para preservar o interesse público descrito abaixo</p> <p>Em primeiro lugar, deve ser mencionado que, embora possa atrair um pequeno número de licitantes adicionais, ao mesmo tempo pode desencorajar outros operadores de participar devido à participação de licitantes aventureiros, que, devido à sua inexperiência na operação do aeroporto, podem participar de licitações sem ônus econômico.</p> <p>Por este motivo, as privatizações internacionais mais significativas exigem investimentos de operadores (por exemplo, a França, com uma participação de 20% e um período de lock-up de 5 anos).</p> <p>A motivação de um operador aeroportuário é essencialmente diferente da de um fundo de investimentos ou construtora.</p> <p>Adicionalmente, um operador, que realiza um vultuoso investimento para a operação, não pode simplesmente abandonar a companhia se as coisas ficarem difíceis, ao contrário de um prestador de serviço, que pode transferir suas obrigações para não prejudicar seus ganhos. Isso significa que a transferência da experiência em operações aeroportuárias através de um contrato de prestação de serviços técnicos ou um contrato de operação e manutenção não pode ser realizado.</p> <p>A baixa participação mínima de 15% do operador aeroportuário no Consórcio cria um risco real deste operador aeroportuário se tornar um prestador de serviço de fato para o Concessionário, em vez de um acionista efetivo.</p> <p>Nesse sentido, o que está sendo proposto é o aumento para uma participação mínima de 25% no Consórcio a ser detida por um operador aeroportuário, como era estabelecido pela ANAC na Terceira Rodada, conforme estabelecido na Cláusula 3.11.4 do Edital do Leilão nº 01/2013 da Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração dos Aeroportos Internacionais Rio de Janeiro/Galeão – Tancredo Neves/Confins.</p> <p>Assim, uma participação significativa no capital é a única maneira real de garantir que a segurança e a qualidade da prestação operacional sejam efetivamente entregues e não apenas faturadas. A reputação de um operador aeroportuário depende de sua capacidade de gerenciar e expandir com sucesso o aeroporto ao longo de vários ciclos dentro do período de concessão de 30 anos.</p> <p>Uma participação inferior a 25% do capital votante (sem mencionar abaixo de 15%) praticamente remove a capacidade de um operador aeroportuário de influenciar decisões que podem levar a experiências desagradáveis, como verificado em alguns aeroportos no Brasil.</p>

Deve-se ressaltar que nas demais rodadas os aeroportos foram concedidos individualmente, além das regras de licitação para limitar a concessão de mais de um aeroporto por região a um único licitante ou mesmo a proibição de Concessionários atuais em participar do procedimento licitatório.

Na atual rodada a dinâmica da licitação foi alterada, de modo que a concessão é realizada por bloco de aeroportos, e um licitante que receber um bloco específico deverá operar e administrar até seis aeroportos de cada vez.

Assim, para permitir a concessão em blocos sem impacto negativo para a qualidade do serviço público oferecido aos usuários, o licitante deve ter uma expertise significativa em operação aeroportuária que suporte a operação simultânea de aeroportos na mesma região ou país.

Além disso, cabe mencionar que o conceito de operadora aeroportuária constante do item 1.1.30 do Edital, especialmente em seus subitens, é muito amplo, de forma a incluir como operador aeroportuário pessoas jurídicas distantes da operação real do aeroporto, que então não garante mais que a Concessionária tenha experiência em gestão de aeroportos.

Por conseguinte, nesta rodada, a fim de preservar a aplicação da experiência e do compromisso do operador aeroportuário na execução do serviço público, é necessário que o operador aeroportuário detenha pelo menos 25% da participação, no caso de participação num consórcio.

Esta medida visa garantir a participação efetiva do operador aeroportuário e a evitar a participação simulada desses operadores, somente para efeitos de cumprimento dos requisitos do edital, mas na prática, não estando envolvidos diretamente na gestão do aeroporto.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição. Em relação ao percentual de participação do operador aeroportuário nos processos de concessão, deve-se considerar que inicialmente o governo definiu que nas concessões dos aeroportos de Guarulhos (SBGR), Viracopos (SBKP), Brasília (SBBR) exigiu-se uma participação societária mínima de 10% do operador no consórcio licitante. Posteriormente, de forma a reforçar a lógica acima descrita, nas concessões dos aeroportos do Galeão (SBGL) e de Confins (SBCF) passou-se a exigir uma participação societária mínima de 25% do operador no consórcio licitante. Em ambos os casos, porém, o sócio privado deteria apenas 51% do ativo (por conta da participação obrigatória da Infraero com os 49% restantes), o que fazia com que a participação final do operador ficasse entre 4,9% e 12,25%.

De forma a manter (e mesmo ampliar marginalmente) essa lógica, as últimas concessões, que contaram com participação exclusiva dos sócios privados, exigiram participação societária mínima de 15% do operador no consórcio licitante (e, portanto, também com 15% do capital das concessionárias). Assim, uma vez que também desta feita as sociedades que irão administrar os aeroportos serão exclusivamente privadas e não se reportou qualquer inconveniente nos parâmetros utilizados, e que, ademais, uma elevação nesse percentual poderia se constituir como uma barreira à entrada no processo licitatório, indica-se a manutenção do percentual adotado na rodada de concessão anterior.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4141
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCIO ANDRADE MEIRELLES
CONTRIBUIÇÃO
Adotar os prazos definidos no EVTEA e informados na Audiência Pública para a execução das obras nos aeroportos de Cuiabá e Macaé – 60 meses, para a Fase Ib.
JUSTIFICATIVA
Deve haver uma coerência entre o PEA e os cálculos adotados nos estudos de viabilidade. Razoabilidade das previsões adotada no estudo em função da necessidade de obtenção das Licenças Ambientais e da complexidade das obras e investimentos necessários em cada aeroporto.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. De fato, para os Aeroportos de Cuiabá (SBCY) e de Macaé (SBME), estão previstas a construção de novas Pistas de Pouso e Decolagem (PPD), tendo em vista que os EVTEA apontaram que essa é a alternativa mais viável para a solução dos gargalos, os quais impedem a plena operação dos aeródromos segundo os requisitos mínimos definidos no contrato de concessão, referentes ao sistema de pistas e pátio destes aeroportos. Nesse sentido, para as adequações "lado ar" desses aeroportos, está previsto um prazo de 60 meses, tendo em vista a necessidade de obtenção de licenciamentos ambientais mais complexos e realização das obras.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4143
NOME DO CONTRIBUINTE
ALESSANDRO SCOTONI LEVY
CONTRIBUIÇÃO
<p>Solicita-se que seja incorporado o efeito da perda inflacionaria no cálculo da depreciação, com impacto no cálculo do Imposto de Renda / Contribuição Social, para a correta avaliação da Contribuição Inicial do projeto. Assim como nos estudos de viabilidade de Rodovias, adotados pela ANTT, o MEF deveria calcular de forma nominal os fluxos de caixa (com inflação) e somente após realizar o desconto da inflação desses fluxos (incluindo os valores de depreciação), para se alcançar o fluxo de caixa real, e aí sim, descontar pela TIR real de 8,86% de projeto. Para exemplo do calculo verificar EVTEA do Projeto RIS da ANTT no seguinte link (pasta 4 de planilhas: TIP_MEF_ANTT_V17_concessao1.xlsm): http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/planilha_4.rar</p>
JUSTIFICATIVA
<p>O Modelo Econômico Financeiro (MEF) utilizado nos estudos de viabilidade técnica e econômica (EVTEA) para encontrar o valor da Contribuição Inicial (Outorga) não considera o efeito da perda inflacionária no calculo da depreciação e amortização dos investimentos. Da forma como foi calculado, sem considerar o efeito da perda inflacionária, a depreciação/amortização cria um benefício fiscal no longo prazo que não é correto para a avaliação do projeto. Isso aumenta o valor da contribuição inicial, que caso, considerasse esse cálculo corretamente, estaria diminuída. Ou seja, os valores das outorgas iniciais calculadas para os 3 Blocos estão majoradas em relação ao correto cálculo. Caso esse calculo considerasse o efeito da perda inflacionária todas as Contribuições Iniciais dos 3 Blocos de Aeroportos seriam menores.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. A avaliação econômico-financeira, feita a partir de modelo em termos reais (moeda constante), conta com uma simplificação no cálculo da depreciação. A sugestão de alteração será acatada.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4145
NOME DO CONTRIBUINTE
ALESSANDRO SCOTONI LEVY
CONTRIBUIÇÃO
Desconsiderar as “despesas financeiras ativas” incluídas no cálculo das Depreciações e Amortizações do Fluxo de Caixa do Projeto. Calcular o fluxo de caixa do projeto sem considerar a amortização e depreciação das despesas financeiras ativas para o correto cálculo da Contribuição Inicial (Outorga).
JUSTIFICATIVA
Conforme orientado pela SNAC/MTPAC, a avaliação de viabilidade da concessão do aeroporto considerou o custo de capital (WACC) de 8,86% a.a. real. A taxa WACC é o custo médio ponderado entre o custo de capital próprio (acionista) e custo de dívida (financiamento), e, portanto, já considera o benefício fiscal das despesas financeiras derivadas do custo da dívida. Assim incluir as despesas financeiras ativas dentro do calculo do fluxo de caixa da firma, significa gerar 2 vezes o benefício fiscal dentro do mesmo fluxo, o que está errado. As despesas financeiras ativas foram incluídas no calculo da Amortização e Depreciação no fluxo de caixa do Projeto, gerando um benefício fiscal que majora o valor da Contribuição Inicial dos projetos. Se essas despesas financeiras ativas não fossem consideradas no fluxo do projeto (como deveria ser) os valores obtidos da Contribuição Inicial seriam menores do que aqueles informados no EDITAL.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. A sugestão de alteração está correta. As despesas financeiras ativas não deveriam ser consideradas na composição do fluxo de caixa do projeto. O impacto de tal alteração é marginal, mas a sugestão de alteração será acatada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4150
NOME DO CONTRIBUINTE
ALESSANDRO SCOTONI LEVY
CONTRIBUIÇÃO
Solicita-se revisar o calculo da depreciação e amortização fiscal para considerar o prazo de concessão dos ativos intangíveis. O EVTEA dos Blocos calcula a depreciação dos ativos imobilizados de expansão dos aeroportos (ativos intangíveis) pelo prazo de vida útil dos mesmos e deveria, na verdade calcular pelo prazo de concessão.
JUSTIFICATIVA
Da forma como foi calculado, a amortização fiscal antecipa benefícios fiscais que viriam posteriormente, majorando o valor do cálculo da Contribuição Inicial (valor que anula o VPL do fluxo). Entendemos que, por se tratar de concessão, a maior parte dos ativos que são calculados no EVTEA por vida útil na amortização fiscal, deveriam ser ativos intangíveis e, por tanto, amortizados igualmente na forma societária e na forma fiscal segundo a Lei 12.973/14.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. A sugestão de alteração está correta. O cálculo da amortização fiscal será ajustado de acordo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4152
NOME DO CONTRIBUINTE
ANA CANDIDA LEMOS DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO
<p>Durante a reunião de Roadshow, SAC e ANAC informaram que, dentre os 25% de áreas do Aeroporto de Recife identificadas como não-regularizadas pelos estudos de viabilidade, algumas delas foram objeto de negociação com o Comando da Aeronáutica. Houve uma negociação entre SAC e COMAER com relação a parte dessas áreas, para que seu uso passasse de militar a civil, sendo que atualmente a única pendência para que as áreas estejam disponíveis para uso da Concessionária seria a atualização dos documentos relevantes e coleta das assinaturas da SAC e do COMAER. Diante disso, solicitamos:</p> <ul style="list-style-type: none">(i) Inclusão, no Contrato de Concessão, de referência às áreas ainda não regularizadas no Aeroporto de Recife, bem como a qual uso tais áreas aeroportuárias foram alocadas;(ii) Disponibilização dos documentos relevantes no data-room;(iii) Confirmação do percentual das áreas que ainda permanecem indisponíveis após a negociação.
JUSTIFICATIVA
<p>A indisponibilidade de áreas aeroportuárias afeta negativamente a futura operação da Concessionária, podendo inviabilizar o desenvolvimento do plano de negócios que pautou sua proposta econômica.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. Os documentos encontram-se em fase de elaboração e serão oportunamente disponibilizados. Não haverá restrição de utilização dessas áreas. Não haverá pendências para posse imediata pelo concessionário. Não haverá custos para regularizações.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4159
NOME DO CONTRIBUINTE
LUIZ HENRIQUE MIGUEL PAVAN
CONTRIBUIÇÃO
<p>Existem erros relacionados à estimativa dos investimentos necessários ao longo da concessão do Aeroporto de Vitória (Bloco Sudeste), o que motiva a revisão dos valores discriminados a título de investimentos e do próprio valor da outorga. Ao contrário do consignado nos estudos apresentados para a concessão, é equivocada a previsão de investimentos para adequação do Aeroporto de Vitória para operação mínima com Aeronaves COD 4C, para voos por instrumento (IFR) sem restrição, voos diurnos e noturnos, e para implantação de RESA (área de segurança) em ambas as cabeceiras das pistas. Esses questionamentos já foram apresentados à ANAC por meio do Ofício PGE-GAB nº 260/2018, em anexo, confeccionado pela Procuradoria Geral do Estado do Espírito Santo e pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento. Com efeito, as instalações aeroportuárias existentes hoje no sítio já estão certificadas e homologadas para condições superiores a essas intervenções obrigatórias apresentadas no investimento ao longo da concessão. Inclusive, as RESA mencionadas já estão implantadas nas quatro cabeceiras da pista do Aeroporto de Vitória, e atendem e respeitam a nova Emenda n. 3 da RBAC154 (norma da ANAC). Anota-se ainda que todas as intervenções citadas para a FASE 1 do Plano de Exploração Aeroviária não são adequadas para um aeroporto que acabou de ser inaugurado com capacidade de atendimento estimada para 30 anos, sendo, igualmente, inadequadas as previsões a respeito da ampliação do aeroporto nas fases subsequentes.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>É inadequada a previsão de intervenção para que o Aeroporto de Vitória seja habilitado para operação com aeronaves COD 4C e em regras de voo por instrumento sem restrição, voos diurnos e noturnos, e para a implantação de RESA em ambas as cabeceiras da pista. Em relação à operação com Aeronaves COD 4C, a Portaria nº 1006 de 26 de março de 2018 da ANAC homologou as pistas do aeroporto com capacidade para utilização regulamente por quaisquer aeronaves compatíveis com o código de referência 4D ou inferior. Assim, desnecessária a intervenção. Quanto à RESA, nota-se que as mesmas já foram implantadas e atendem a Emenda n. 3 da RBAC154 da ANAC. Com efeito, se revelam desnecessários os investimentos em aeroporto que acabou de ser concluído (foi inaugurado em março de 2018). A capacidade operacional do atual terminal é compatível com a previsão de aumento da demanda para os próximos anos (o aeroporto foi projetado para atender o aumento da demanda pelos próximos 30 anos). Assim, os estudos padecem de equívoco quanto à previsão de investimentos de curto, médio e longo prazo (esses investimentos foram divididos em três fases).</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. Os estudos foram elaborados com base nas informações e visitas de campos realizadas no período de novembro de 2017 a fevereiro de 2018, quando foram analisadas todas as condições dos aeroportos</p>

conforme estão apresentadas nos estudos de viabilidade. Em especial para o Aeroporto de Vitória, as obras de ampliação foram finalizadas ao final desse período, sendo que atualmente algumas obras ainda estão em andamento. Os estudos consideraram obras de adequação da infraestrutura, de acordo com as visitas feitas e com as informações das obras disponibilizadas, que garantiriam que o aeroporto estivesse plenamente operacional e de acordo com as normas e regulações vigentes para uma operação mínima 3C IFR NPA, conforme diretrizes definidas para elaboração dos EVTEA.

As intervenções previstas para o Aeroporto em cada fase estão apresentadas no item 2.6 do relatório de engenharia e afins. Neste capítulo são apresentadas todas as obras que foram consideradas para cada fase de acordo com as necessidades identificadas no item 2.5 do relatório. Para a fase I-B do Aeroporto de Vitória foram consideradas as obras de implantação das RESAs na pista 06/24, recapamento da PPD 06/24, implantação de auxílios à navegação na ppd 02/20, reforma do sistema de luzes da ppd 06/24, além da disponibilização de áreas de apoio e execução de cercamentos operacionais de acordo com o plano proposto.

Uma vez que as obras foram finalizadas, está sendo feita uma verificação da nova situação do aeroporto para que a mesma seja refletida nos investimentos previstos. Em relação aos demais investimentos das fases seguintes, ressalta-se que o plano de desenvolvimento do aeroporto foi feito de acordo com os estudos de capacidade apresentados e os investimentos foram definidos para atender a demanda prevista.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4179
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCIO ANDRADE MEIRELLES
CONTRIBUIÇÃO
<p>Revisar o modelo econômico financeiro e as outorgas fixas e variáveis prevista em cada bloco, em função dos erros na formação do CAPEX, uma vez que o CAPEX é um dos elementos chaves na modelagem financeira que determina as outorgas fixas e variáveis a serem pagas pela Concessionária.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Foram encontrados erros na formação do CAPEX, nos preços unitários, em geral nos itens que envolvem serviços com materiais betuminosos (CBUQ, recapeamento, etc), listados a seguir:</p> <p>A- As quantidades utilizadas para todos os serviços de CBUQ foram adotadas em M3, porém o preço unitário utilizado, proveniente do SICRO (DNIT) é um preço unitário para a unidade de TONELADAS (ton). O DNIT adota o peso específico de 2,4 ton/m3, ou seja, as quantidades dos itens referentes a CBUQ devem ser multiplicadas por 2,4.</p> <p>B- Os preços unitários divulgados no SICRO têm a distância de transporte igual zero, ou seja, devem ser preenchidas e consideradas pelo orçamentista na elaboração do orçamento, em função de cada obra orçada. Solicita-se que esta consideração seja sanada na formação dos preços unitários, e que as distâncias médias de transportes (DMT) sejam apresentadas também no relatório de engenharia.</p> <p>C- As composições analíticas de preço do SICRO utilizadas para formação do CAPEX dos Aeroportos apresentam um consumo de CAP 50/70 para o CBUQ de 0,0566 toneladas de CAP por tonelada de CBUQ (5,66%), porém nas quantidades do EVTEA, a consideração está igual a 0,04762 ou 4,762%, e ainda referente a uma quantidade de volume em metros cúbicos (m3), quando deveria ser em peso (TONELADAS), o que também resulta numa quantidade de quase um terço (1/3) menor do que a correta.</p> <p>Para os erros listados em A, B, C, solicitamos verificar e corrigir os arquivos nas pastas preço unitário de cada aeroporto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Acostamento da pista de Taxi - Acostamento da pista de Pouso - Estacionamento de veículos (pátio) - Pista de Taxi - Pista de Pouso e decolagem - Recapeamento de pista - Recapeamento de pista de Taxi <p>D- As planilhas de preço unitário utilizadas para os serviços de recapeamentos não apresentam quantidades fornecimento de insumos asfálticos.</p> <p>E- Há uma confusão na consideração dos BDIs considerados para serviços e fornecimento de insumos asfálticos em todos arquivos referentes a Recapeamento. O serviço referente a aplicação de CBUQ está com BDI de 17,69% quando deveria ser 24,67%. O BDI de 17,69% é somente para os fornecimentos de insumos asfálticos, que, como apontado acima, estão faltando nos recapeamentos.</p>

As correções apontadas nos itens D e E, representam um aumento de aprox. 150% nos valores previstos para recapeamentos. Para os erros listados em D, E, solicitamos verificar e corrigir os arquivos nas pastas preço unitário de cada aeroporto:

- Recapeamento de pista
- Recapeamento de pista de Taxi

RESPOSTA

Agradecemos a contribuição, que será considerada para fazer alguns ajustes, conforme esclarecido a seguir. Com relação ao item A da contribuição, as planilhas de todos os aeroportos serão devidamente ajustadas. Com relação ao item B, serão inseridos os custos destes transportes bem como as competentes distâncias médias de transportes (DMT) nas planilhas de preços unitários para os casos pertinentes. Com relação ao item C, serão considerados os consumos de CAP 50/70 conforme utilizados no padrão SICRO nas planilhas de preços unitários nas planilhas mencionadas para todos os aeroportos. Com relação aos itens D e E, serão alteradas as planilhas de preços unitários de recapeamento para o mesmo mecanismo de apresentação e cálculo das demais planilhas que envolvem serviços e fornecimentos de materiais asfálticos para todos os aeroportos, dirimindo também com isto a visão mais clara do coeficiente de consumo para o CAP 50/70 observado no item C.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4180
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCIO ANDRADE MEIRELLES
CONTRIBUIÇÃO
Revisar o modelo econômico financeiro e as outorgas fixas e variáveis prevista no bloco Sudeste em decorrência da revisão do custo da nova pista de pouso e decolagem, pois há erros na formação do CAPEX apresentado no EVTEA, tanto nas quantidades e preços unitários de betuminosos, quanto nos itens de terraplenagem.
JUSTIFICATIVA
<p>Além dos erros apontados em contribuição anterior, na consideração dos itens relacionados aos insumos e serviços com materiais asfálticos, ainda há um erro quanto as quantidades de terraplenagem.</p> <p>Arquivo excel Pista de Pouso e Decolagem - Rev 01.xlsx</p> <p>A aba “plan 1” traz as quantidades de terraplenagem levantadas especificamente para o Aeroporto de Macaé. Estes itens são transportados para a aba “PISTA”, onde são aplicados os preços de referência SICRO, sendo que somente o item 2 – TERRAPLENAGEM totaliza aproximadamente R\$ 228,2 milhões, e se obtém o valor total de aproximadamente R\$ 269 milhões para a pista desta planilha, com área de 56.690 m2.</p> <p>Este valor de R\$ 269 milhões é dividido pela área de 56.690 m2, resultando num preço unitário de 4.752 R\$/m2 de pista de pouso e decolagem.</p> <p>Este preço unitário, por sua vez, é levado o outro arquivo para formar o CAPEX. Arquivo 0414 CAPEX SBME - APRESENTAÇÃO FINAL - Rev 01.</p> <p>O arquivo que forma o CAPEX considera uma área de construção da nova pista PPD de 46.644 m2, inferior a área pista estudada para obtenção do preço unitário, aplicando o preço unitário obtido de 4.752 R\$/m2, totalizando R\$ 221,7 para toda a pista de pouso e decolagem.</p> <p>Frisa-se que o VALOR TOTAL de aproximadamente R\$ 221,7 milhões obtido como CAPEX para a construção da Nova pista PPD, é inferior ao valor obtido somente para o item de terraplenagem, a partir dos volumes levantados especificamente para o Aeroporto de Macaé, de R\$ 228,2 milhões.</p> <p>Este erro ocorre no item de terraplenagem, pois os volumes de movimento de terra calculados para o Aeroporto de Macaé e seus respectivos valores (R\$) são divididos por 56.690 m2, e depois multiplicados por 46.644m2, ou seja, há uma redução de 18% neste item. Isso equivale em reduzir o valor do item de TERRAPLENAGEM da pista nova de Macaé em mais de R\$ 40 milhões, que fora anteriormente calculado em R\$ 228,2.</p> <p>Ou seja, esta revisão de CAPEX é extremamente necessária pois representa um acréscimo de mais de R\$ 40 milhões, no CAPEX da fase 01 do aeroporto de Macaé.</p>
RESPOSTA
Agradecemos as contribuições e, conforme observado, serão realizadas as correções nos quantitativos, pois a planilha “Pista de Pouso e Decolagem - Rev 01.xlsx” apresentava quantitativos para confecção dos aterros necessários tanto para a PPD como para as pistas de Taxi. Serão alteradas as planilhas de preços unitários

pertinentes conforme o desmembramento da memória de aterro para PPD e pista de taxi.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4184
NOME DO CONTRIBUINTE
MARCIO ANDRADE MEIRELLES
CONTRIBUIÇÃO
<p>Revisar o modelo econômico financeiro e as outorgas fixas e variáveis prevista no bloco Sudeste em decorrência da revisão do CAPEX.</p> <p>O CAPEX dos aeroportos deve ser revisto afim de considerar as melhores práticas de engenharia, amplamente utilizadas pela INFRAERO atualmente, bem como manter a homogeneidade dos critérios técnicos adotados nos EVTEAs dos Aeroportos da rodada anterior.</p> <p>Os serviços de pavimentação e recapeamento das pistas de pouso e decolagem, pistas de taxi, e seus respectivos acostamentos, devem considerar a utilização de camada Binder com CBUQ e camada Capa de rolamento com CBUQ modificado com polímeros, assim como foi considerado no estacionamento de veículos.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Nos CAPEX apresentados nesta consulta pública, para os serviços de pavimentação do estacionamento de veículos, foram adotados uma camada de Binder com CBUQ e uma camada de capa de rolamento com CBUQ modificado por polímero.</p> <p>Porém o mesmo não ocorre para os serviços de pavimentação e recapeamento de pistas de pouso e decolagem, pistas de taxis e acostamentos. Nestes itens, está adotado simplesmente a utilizado de CBUQ para Binder e Capa (sem polímeros), de pior qualidade e contrariando as melhores práticas da construção aeroportuária.</p> <p>Não há razoabilidade em utilizar CBUQ com polímeros nos estacionamentos de veículos, e eliminá-lo das pistas de pouso e decolagem, pistas de taxis, e seus respectivos acostamentos, onde há circulação de aeronaves, com solicitações de carga bem superiores os veículos do pátio de estacionamento.</p> <p>Ainda se destaca que nos estudos de viabilidade aprovados referente à PMI da rodada anterior, como por exemplo Porto Alegre e Florianópolis, foram consideradas capas de rolamento com CBUQ modificado por polímeros.</p> <p>As próprias especificações técnicas da INFRAERO estabelecem o emprego do CBUQ modificado por polímeros para capas de rolamento sem seu documento “Especificações técnicas específicas”:</p> <p>(Transcrição) “Esta especificação fixa as condições de execução e controle de camadas de revestimento em concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ), sobre camadas de pavimento preparada, a fim de propiciar nova superfície de rolamento para aeronaves com aderência e conforto.</p> <p>.....</p> <p>Para a camada de rolamento de 4 cm em CBUQ-Capa, deverá ser utilizado ligante asfáltico CAP-50/60 modificado por polímero tipo SBS (copolímeros em bloco de estireno-butadieno).</p> <p>O uso de asfaltos modificados por polímeros tem sido ótima opção para a melhora de desempenho dos pavimentos e vem sendo amplamente utilizado.</p> <p>Entre as razões para modificar o asfalto com polímero destacam-se: o endurecimento do ligante e misturas a altas temperaturas de forma a minimizar a deformação; a</p>

flexibilização do ligante a baixas temperaturas minimizando a formação de fissuras por efeito térmico; a melhora da resistência à fadiga; a melhora da coesão entre asfalto-agregado, reduzindo o descolamento de agregado (melhora de adesividade); a melhora da resistência a abrasão; a melhora da resistência ao envelhecimento; a formação de filmes mais espessos sobre os agregados; a redução dos custos durante a vida útil do pavimento; a redução da espessura dos pavimentos flexíveis e a redução da suscetibilidade da mistura à água (uma vez que o maior dano da água ocorre pelo deslocamento da camada de ligante da superfície do agregado).”

RESPOSTA

Agradecemos a contribuição e informamos que serão realizados os ajustes nas planilhas conforme a sugestão realizada.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4192
NOME DO CONTRIBUINTE
LUIZ HENRIQUE MIGUEL PAVAN
CONTRIBUIÇÃO
Requer-se a reavaliação da proposta de realizar a concessão do aeroporto de Vitória (Bloco Sudeste), no mesmo bloco do aeroporto de Macaé, propondo que não se proceda a concessão na modelagem proposta (apenas com os dois aeroportos em um bloco), com vistas a evitar o risco de prejuízos ao interesse público capixaba. Questão essa que foi suscitada pelo Estado do Espírito Santo no Ofício PGE-GAB n. 260/2018, em anexo. É possível, para não prejudicar os interesses capixabas, a inclusão no Bloco Sudeste do aeroporto de Linhares (no Estado do Espírito Santo) e do aeroporto Santos Dumont (no Rio de Janeiro), passando o bloco a contar com 4 aeroportos (Vitória, Linhares, Macaé e Santos Dumont).
JUSTIFICATIVA
<p>A modelagem da concessão dos aeroportos de Vitória (no Espírito Santo) e Macaé (no Rio de Janeiro), por meio do Bloco Sudeste, proposta pela ANAC/MTPA, fere as regras de relacionamento entre os entes federados, e assim, o princípio federativo, na medida em que é necessária a participação de todos os entes na formação da vontade nacional. O Federalismo, em sua essência, deve ser harmônico, com claras demonstrações de mútuo respeito e colaboração.</p> <p>A decisão unilateral do Governo Federal, de conceder em bloco os aeroportos de Vitória e Macaé, constitui patente violação ao princípio federativo, por contrariar os interesses do Espírito Santo, que não teve, e não vem tendo, o direito de debater a proposta de concessão.</p> <p>Mesmo porque a modicidade tarifária, que é política pública obrigatória regulada pela lei federal de concessões, deve ser objetivo a ser buscado nas concessões de serviços públicos no Brasil. Deve haver a seleção da proposta mais vantajosa ao interesse público. Ao se exigir que o concessionário de Vitória também opere um aeroporto que não dá retorno, há por consequência lógica o aumento da tarifa aos usuários capixabas, justamente para custear a operação do Aeroporto de Macaé. Este caminho é o contrário da modicidade tarifária, e fere, portanto, a lei de concessões.</p> <p>Assim, a busca da modicidade tarifária para os usuários do Aeroporto de Macaé não pode onerar os usuários capixabas. Deve-se exercitar a criatividade para se obter a modicidade tarifária em Macaé também, mas sem se utilizar de caminhos fáceis, às vezes ilegais, como o ora pretendido, de conceder em bloco a concessão para se fazer um certo subsídio cruzado entre os aeroportos de Vitória e Macaé.</p> <p>A possibilidade de se unir dois lotes em uma concessão passa, necessariamente, pela uniformidade desses lotes, sob pena de um aeroporto "carregar econômica e financeiramente" o outro, trazendo prejuízos a um ente federado, e aos usuários do aeroporto mais equilibrado economicamente, em favor de outro ente federado. Esses efeitos são contraditórios com a própria finalidade e papel constitucional do Governo Federal, a saber, o de buscar e manter o equilíbrio entre os entes federados.</p> <p>Além disso, haverá risco do investimento, já que o Aeroporto de Macaé precisa de construção de pista, orçada em aproximadamente 200 milhões de reais, e o contrato</p>

prevê multas pesadas pelo descumprimento do prazo de conclusão das obras. Tal situação específica do referido Aeroporto diminui, deveras, a atratividade da concessão do Aeroporto de Vitória, e a qualidade do pool de licitantes, reduzindo também o valor mínimo do leilão. Novamente aqui se identifica um risco de grave prejuízo para um dos entes federados, no caso, o Estado do Espírito Santo.

Há ainda de se ressaltar que, enquanto a concessão do Aeroporto de Vitória é direcionada à operação e gestão, a concessão do aeroporto de Macaé se direciona às obras de construção.

A eficiência, pois, fica prejudicada, na medida em que o gerenciamento do terminal de Vitória seria fortalecido por empresas especializadas em gestão da operação de terminais. Ao se incluir o Aeroporto de Macaé, dá-se um viés maior para a execução de obras, e não para a gestão da operação. E mais, a construção necessária no Aeroporto de Macaé apresenta um conjunto de problemas específicos para a execução de obras, o que aumenta os riscos do investimento e diminui a atratividade da concessão, inibindo, por consequência lógica, a participação dos melhores players nos processos de licitação da concessão do bloco como um todo.

Sobreleva mencionar que a Secretaria de Aviação Civil argumentou, na referida entrevista concedida à imprensa local, que não consegue investir o dinheiro arrecadado com a outorga dos maiores aeroportos, porque o tesouro contingencia. Por isso, está concedendo numa modelagem em blocos, para o setor não perder tais recursos que iriam para o Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAD. Com isso, os recursos excedentes do aeroporto maior seriam transferidos para o aeroporto menor inserido no mesmo bloco de concessão. Ou seja, no caso específico do Bloco Sudeste, os recursos excedentes da outorga do Aeroporto de Vitória seriam transferidos para as obras e demais aplicações no Aeroporto de Macaé.

Diante de tais constatações, para se manter o justo tratamento com o Estado do Espírito Santo, que demorou mais de 15 anos para se ter o Aeroporto de Vitória ampliado e modernizado, com obras envolvidas em problemas de toda natureza, com prejuízos à população e à economia capixaba durante este tempo, propõe-se que não se proceda a concessão na modelagem proposta pelo MTPA.

Por outro lado, o nosso Estado vizinho do Rio de Janeiro possui aeroportos de capacidade e de porte muito maiores que o Aeroporto de Vitória, que podem com maior coerência operacional, institucional, federativa e financeira oferecer o suporte econômico-financeiro que os aeroportos regionais fluminenses necessitam. Isto é mais justo e respeitoso com os entes federados brasileiros e com os usuários de cada estado.

Nesse contexto, a sugestão de inclusão dos aeroportos de Santos Dumond, localizado no Rio de Janeiro, e de Linhares, localizado no Espírito Santo, no Bloco Sudeste busca assegurar o equilíbrio entre os entes federados na concessão dos aeroportos, permitindo, então, que dois aeroportos que geram consideráveis receitas (Vitória/ES e Santos Dumond/RJ) sejam concedidos simultaneamente à dois aeroportos regionais (Linhares/ES e Macaé/RJ) que não dão retorno, guardando, assim, uma paridade entre os dois entes federados no que toca ao perfil dos aeroportos concedidos.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição. Inicialmente, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de

forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo. Esse mecanismo é clássico, e sempre foi empregado no país, de diversas formas. Já a concessão em bloco apenas transfere esse excedente para a gestão de ativos deficitários do próprio bloco, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte sem qualquer prejuízo aos aeroportos superavitários do bloco.

Por outro lado, importante esclarecer que na modelagem das concessões aeroportuárias (independente de serem em bloco ou individualizada), os investimentos previstos nos aeroportos a serem concedidos dependem em grande medida dos investimentos necessários para recomposição do nível de serviço e atendimento a demanda esperada (como pode ser observado nos Estudos de Viabilidade realizados). Portanto, constata-se de maneira clara, que independentemente da concessão ser realizada em bloco ou de forma individual, na modelagem das concessões federais aeroportuárias, não há diferença no padrão de nível de serviço exigido ou diferença nos parâmetros que levaram a descrição dos investimentos mínimos estimados pelos estudos para atendimento a solução de adequação e desenvolvimento do sítio aeroportuário proposta pelo consórcio vencedor dos estudos.

Em relação à proposta de incluir novos aeroportos na presente rodada de concessões, esclarece-se que a estruturação dos atuais projetos já está em fase avançada, já tendo sido superada as etapas de qualificação no Programa de Parcerias (Resolução CPPI nº 14, de 23 de agosto de 2017), inclusão no Programa Nacional de Desestatização – PND (Decreto 9.180, de 24 de outubro de 2017), realização do Chamamento Público de Estudos para projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos relativos aos aeroportos incluídos no PND (Edital de Chamamento Público de Estudos nº 1/2017/SAC/MTPA), seleção dos Estudos de Viabilidade (Edital de Seleção de Estudos nº 1/2018), emissão de diretrizes políticas específicas para a atual rodada (Ofício nº30/2018/GM/MTPA, de 8 de maio de 2018) e realização de Audiência Pública (Audiência Pública nº 1/2018/ANAC). Assim, a eventual inclusão desses ativos no processo de desestatização deve ocorrer em uma futura rodada de concessões.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4198
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, com aeronaves código 3C, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, com acesso direto das aeronaves às cabeceiras, até o 60º (sexagésimo) mês da data de eficácia do contrato;
JUSTIFICATIVA
<p>A cláusula exige que o Concessionário deverá fazer os ajustes de infraestrutura necessários para permitir que o aeroporto seja preparado para acomodar operações 4C.</p> <p>Essa exigência, contudo, é feita apenas para o aeroporto de Cuiaba, enquanto para todos os demais aeroportos o Contrato de Concessão exige ajustes de infraestrutura para acomodar operações 3C.</p> <p>Não é razoável estabelecer exigências de investimentos mais elevados para Cuiabá enquanto outros aeroportos com igual ou maior tráfego aéreo precisam acomodar apenas operações 3C.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. Apenas para os Aeroportos de Cuiabá (SBCY) e de Macaé (SBME), estão previstas a construção de novas Pistas de Pouso e Decolagem (PPD), tendo em vista que os EVTEA apontaram que essa é a alternativa mais viável para a solução dos gargalos, os quais impedem a plena operação dos aeródromos segundo os requisitos mínimos definidos no contrato de concessão, referentes ao sistema de pistas e pátio destes aeroportos. Nesse sentido, para as adequações "lado ar" desses aeroportos, está previsto um prazo de 60 meses, tendo em vista a necessidade de obtenção de licenciamentos ambientais mais complexos e realização das obras. Para os demais aeroportos, os EVTEAs apontam que o prazo de 36 meses é suficiente para as adequações necessárias ao cumprimento da cláusula contratual em epígrafe</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4204
NOME DO CONTRIBUINTE
FREDERICO BOPP DIETERICH
CONTRIBUIÇÃO
Vide contribuições contidas no documento anexo.
JUSTIFICATIVA
Vide contribuições contidas no documento anexo.
RESPOSTA
<p>(Resposta parcial - itens 1, 4 e 9) Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que, em relação à proposta de que não seja obrigatória a participação de consorciado que seja operador aeroportuário, esclarecemos que conforme regra já estabelecida nas licitações aeroportuárias realizadas, o consórcio participante deve ter ao menos um operador aeroportuário presente, de forma a, conjuntamente com as regras de porte operacional mínimo, garantir que o consórcio vencedor tenha experiência técnica suficiente para a prestação adequada dos serviços aeroportuários. Nesse sentido, deve-se notar que a participação acionária no consórcio faz com que o operador de fato tenha que empenhar recursos próprios no projeto, o que tende a contribuir com um melhor alinhamento de incentivos entre os sócios que passam a administrar o aeroporto: o operador não auferir ganhos apenas por prestar um serviço, mas passa a se interessar pelo bom desempenho conjunto do ativo, o que é, em última análise, interessante para os demais sócios e para toda a sociedade. Em relação à proposta de que o risco por atraso na disponibilização das áreas da concessão seja alocado completamente ao poder concedente ou que seja reduzido o prazo no qual o risco é suportado pela concessionária sem que possa pedir reequilíbrio contratual, considera-se que a matriz de risco está corretamente ajustada e balanceada, não ensejando aumento do risco que o Poder Público deve suportar. Com relação aos comentários sobre os parâmetros e procedimentos adotados para elaboração dos EVTEA, informa-se que tanto os custos quanto a receita projetada nos EVTEAs possuem diversas rubricas e cada uma delas foi projetada considerando não só o histórico dos próprios aeroportos, mas também com base em benchmarks de outros aeroportos de portes diferenciados, refletindo assim o crescimento do aeroporto nos fluxos de caixa projetado.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4207
NOME DO CONTRIBUINTE
ANA CANDIDA LEMOS DE MELLO CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos que o prazo entre a publicação do Edital e a data de entrega das propostas seja de 100 (cem) dias, em conformidade com os princípios do PPI. Apesar de ser possível que uma empresa estrangeira elabore sua proposta em um prazo de 80 dias, quanto menor o prazo concedido, maior a distância entre o posicionamento de uma empresa estrangeira e o posicionamento de uma empresa nacional / local no Projeto.
JUSTIFICATIVA
Entendemos que há uma preocupação com a igualdade das condições de participação entre os licitantes estrangeiros e brasileiros. Nossa opinião é de que essa igualdade somente pode ser atingida com um prazo de pelo menos 80 dias, mas, idealmente, de 100 dias. O prazo ampliado se torna ainda mais relevante em virtude da atual estrutura de concessão em blocos, dado o número e a complexidade dos aeroportos, bem como da ampla auditoria e análise exigidas para a elaboração das propostas.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que o prazo de 100 (cem) dias entre o edital e o leilão consta da Resolução PPI nº 01/2016 e qualquer flexibilização será precedida de consulta ao órgão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4208
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
Alteração das Cláusulas 6.25 / 6.26 do PEA - Aumentar todos os prazos para até 36 meses.
JUSTIFICATIVA
<p>Propõe-se aumentar o prazo da Fase I-B para 36 (trinta e seis) meses, assim como as demais obrigações constantes do item 6.26 e sub-itens.</p> <p>Essa proposta está alinhada com a ideia de explorar sinergias em outros aeroportos do Bloco. Além disso, essa rodada permite que um mesmo licitante venha a vencer mais de um Bloco e, portanto, as sinergias entre aeroportos se tornam mais aparentes. Neste caso, essa alteração permitiria ao operador aeroportuário a explorar de forma mais eficiente empresas a serem contratadas para a conclusão dos trabalhos, além de um planejamento mais coordenado.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. Tendo por base os prazos apresentados pelos EVTEAs para as adequações contratuais exigidas na fase I-B do contrato de Concessão do Aeroporto de Vitória, foi considerado o prazo de 18 meses para a Fase 1B, deste aeroporto. Importante ressaltar os recentes investimentos realizados no aeroporto, como por exemplo a construção de um novo e moderno Terminal de Passageiros e uma nova Pista de Pouso e decolagem. Diante de tal cenário, conforme avaliação realizada pelo EVTEA, não há necessidade de um prazo tão longo para as adequações remanescentes necessárias.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4209
NOME DO CONTRIBUINTE
FREDERICO BOPP DIETERICH
CONTRIBUIÇÃO
<p>1. Conforme o item 4.45 da minuta do edital, para fins de comprovação da qualificação técnica exigida, é necessário que o “Operador Aeroportuário”: (i) possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de um mesmo aeroporto, e (ii) que em pelo menos um dos últimos cinco anos o referido aeroporto tenha processado um número mínimo de passageiros (que varia conforme o bloco).</p> <p>Muito embora seja compreensível a preocupação do Poder Concedente com a busca por operadores qualificados, entende-se que as exigências atualmente previstas são excessivamente restritivas, prejudicando especialmente os atuais concessionários dos aeroportos cuja operação foi delegada pela ANAC nos últimos cinco anos.</p> <p>Assim sendo, propomos que o requisito de qualificação técnica seja alterado, exigindo-se, alternativamente: (i) experiência mínima de 3 (três) anos na operação de um mesmo aeroporto, mantendo-se a exigência referente ao número de passageiros processados, ou (ii) experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de aeroportos, sendo que pelo menos um dos aeroportos atualmente operados deverá ter processado o número mínimo de passageiros estabelecido para cada bloco.</p> <p>O item 4.45 do edital passaria assim, a ter uma das seguintes redações:</p> <p>Alternativa 1: “4.45. É requisito de qualificação técnica para apresentação de propostas para quaisquer dos Blocos de Aeroportos que o Operador Aeroportuário possua experiência mínima de 3 (três) anos na operação de um mesmo aeroporto que tenha processado, no mínimo:</p> <p>(i) Para o Bloco Nordeste, constituído pelo Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF), Aeroporto de Maceió/Zumbi dos Palmares (SBMO), Aeroporto Santa Maria - Aracaju (SBAR), Aeroporto Presidente Castro Pinto - João Pessoa (SBJP), Aeroporto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (SBJU) e Aeroporto Presidente João Suassuna - Campina Grande (SBKG): processamento mínimo de 7 (sete) milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos três anos;</p> <p>(ii) Para o Bloco Centro-Oeste, constituído pelo Aeroporto Marechal Rondon — Cuiabá (SBCY), Aeroporto Maestro Marinho Franco - Rondonópolis (SBRD), Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias - Alta Floresta (SBAT), Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo - Sinop (SWSI) e Aeroporto de Barra do Garças (SBBW): processamento mínimo de 3 (três) milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos três anos;</p> <p>(iii) Para o Bloco Sudeste, constituído pelo Aeroporto de Vitória - Eurico de Aguiar Salles (SBVT) e Aeroporto de Macaé (SBME): processamento mínimo de 3 (três) milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos três anos;”</p> <p>Alternativa 2: “4.45. É requisito de qualificação técnica para apresentação de propostas para quaisquer dos Blocos de Aeroportos que o Operador Aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na operação de aeroportos, sendo que algum dos aeroportos atualmente operados deverá ter processado, no mínimo:</p>

(i) Para o Bloco Nordeste, constituído pelo Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre (SBRF), Aeroporto de Maceió/Zumbi dos Palmares (SBMO), Aeroporto Santa Maria - Aracaju (SBAR), Aeroporto Presidente Castro Pinto - João Pessoa (SBJP), Aeroporto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (SBJU) e Aeroporto Presidente João Suassuna - Campina Grande (SBKG): 7 (sete) milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos cinco anos;

(ii) Para o Bloco Centro-Oeste, constituído pelo Aeroporto Marechal Rondon — Cuiabá (SBCY), Aeroporto Maestro Marinho Franco - Rondonópolis (SBRD), Aeroporto Piloto Osvaldo Marques Dias - Alta Floresta (SBAT), Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo - Sinop (SWSI) e Aeroporto de Barra do Garças (SBBW): 3 (três) milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos cinco anos;

(iii) Para o Bloco Sudeste, constituído pelo Aeroporto de Vitória - Eurico de Aguiar Salles (SBVT) e Aeroporto de Macaé (SBME): 3 (três) milhões de passageiros em pelo menos um dos últimos cinco anos;”

JUSTIFICATIVA

Justificativa contida na contribuição acima.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição. As exigências mínimas estabelecidas foram definidas de modo a comprovar adequada habilitação técnica do operador aeroportuário e ainda atender à determinação do TCU no que tange a definição de limites máximos das exigências para fins de habilitação técnica referentes ao processamento de passageiros constante inicialmente no Acórdão nº 2666/2013 - TCU – Plenário.

De fato, para os aeroportos concedidos na última rodada de concessões (Salvador, Fortaleza, Porto Alegre e Florianópolis), adotou-se o mesmo procedimento utilizado para a atual rodada: exigência mínima de processamento igual ao número de passageiros projetados para primeiro ano de operação da futura concessão.

Nota-se, entretanto, que, a atual rodada de concessão por bloco agrupa ativos distintos entre si e que se enquadram em diferentes padrões de regulação a depender do porte do aeroporto. Nesse contexto, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, emenda 01, traz a classificação dos aeródromos, para fins de definição de uma série de níveis de exigência e regras de segurança, segundo o quantitativo de processamento de passageiros (aerportos Classe I com movimentação inferior a 200.000 passageiros anuais; Classe II entre 200.000 e 1.000.000 de passageiros anuais; Classe III entre 1.000.000 e 5.000.000 de passageiros anuais; Classe IV acima de 5.000.000 passageiros anuais).

Nesse contexto, seguindo a lógica já aplicada pela ANAC em seus RBACs, bem como contribuições advindas das audiências públicas, objetivando ainda aumentar a possibilidade de participação de mais empresas como operadores do consórcio no atual processo de concessão dos aeroportos, e respeitando ainda os tetos estabelecidos pelo TCU, estabelecem-se as seguintes exigências para fins de comprovação de habilitação técnica: Bloco Nordeste, 5 milhões de passageiros; Bloco Centro-Oeste, 1 milhão de passageiros; Bloco Sudeste, 1 milhão de passageiros.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4218
NOME DO CONTRIBUINTE
THIERRY MONTENEGRO BESSE
CONTRIBUIÇÃO
Centro-oeste: "6.2.2 Realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, com aeronaves de código 4C, em regras de voo por instrumento (IFR), não precisão, noturno e diurno..."
JUSTIFICATIVA
Contribuição aplicável ao Aeroporto de Cuiabá.
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. Primeiramente importante apontar que a cláusula 6.2.2 do Anexo 2 ao Contrato de Concessão não se refere aos aeroportos do Centro Oeste e sim de Recife. Ainda assim, importante esclarecer que, para a atual rodada de concessões, foi estabelecido como diretriz de política pública emanada da SAC, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que o concessionário deverá realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o final da Fase I-B do contrato de concessão (importante ressaltar que para o Aeroporto de Cuiabá há exigência de operação código 4C). Tal determinação tem por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A318; Boeing 737-700; Embraer ERJ 190-200 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque, hoje no Brasil, em geral, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Diante do exposto, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Por fim, importante ressaltar que a cláusula contratual prevê como atendimento mínimo aeronaves 3C, entretanto, muitos dos aeroportos da atual rodada de concessão já atendem aeronaves de maior porte, e continuarão atendendo. Além disso, o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Isso porque, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois, o concessionária fará jus às receitas tarifárias e</p>

não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4242
NOME DO CONTRIBUINTE
Frederico Bopp Dieterich
CONTRIBUIÇÃO
<p>Após uma detida análise dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA's) disponibilizados, identificamos crescimentos bem agressivos das premissas adotadas que afetam de forma significativa a viabilidade dos aeroportos, a saber:</p> <p>(i) as taxas de crescimento de receitas dos aeroportos (tanto comerciais quanto tarifárias) adotadas são bastante agressivas, sendo digno de nota o elevado crescimento no começo das concessões;</p> <p>(ii) os percentuais de receita comercial face a receita total atingem patamares de aeroportos com perfil diferente dos aeroportos a serem licitados, principalmente os aeroportos regionais que possuem tráfego prioritariamente doméstico; e</p> <p>(iii) o OPEX não acompanha o crescimento agressivo visto na receita.</p> <p>Muito embora estejamos cientes de que os EVTEA's não são vinculantes, é forçoso considerar que tais estudos parametrizaram a modelagem econômico-financeira desenvolvida pelo Poder Concedente e, conseqüentemente, tem impactos concretos na futura licitação, notadamente no que diz respeito à fixação do valor mínimo da "Contribuição Inicial" – critério de julgamento do certame.</p> <p>Feitas as considerações acima, solicitamos que sejam revistos os parâmetros dos EVTEA's acima elencados que, a nosso ver, não são compatíveis com a realidade financeira da gestão dos complexos aeroportuários e dos blocos como um todo, de forma a melhor equacionar os elementos econômicos da modelagem, sobretudo com relação à fixação do valor mínimo da contribuição inicial.</p>
JUSTIFICATIVA
Justificativa contida na contribuição acima.
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. Com relação aos pontos levantados, cumpre tecer os seguintes comentários:</p> <p>(i) as taxas de crescimento das receitas tarifárias dependem diretamente da taxa de crescimento projetada dos respectivos fluxos de movimentação. Cumpre notar ainda, que a incorporação do ATAERO à base de receitas dos aeroportos se deu apenas a partir do 2o semestre de 2016, de forma que os valores históricos de receitas tarifárias dos aeroportos não incorporam totalmente este efeito, o que explica, conjuntamente com a perspectiva de aumento da demanda até o início da concessão, o crescimento das receitas tarifárias.</p> <p>Com relação às receitas comerciais, as mesmas se baseiam no histórico de cada aeroporto, ao qual são aplicados, conforme cada categoria de receita, parâmetros de crescimento específicos. Além do aumento dos fluxos de movimentação dos aeroportos, considera-se a possibilidade de crescimento destas receitas através, principalmente, dos seguintes aspectos: exploração de novas atividades ainda não exploradas no sítio aeroportuário ou no TPS; substituição de</p>

contratos a vencer por contratos com maiores royalties a serem pagos ao concessionário; aumento das áreas comerciais exploradas; entre outros.

As receitas projetadas são fundamentalmente baseadas em valores históricos e comparações com benchmarks e entende-se que as projeções são razoáveis.

(ii) A participação das receitas comerciais em relação às receitas totais projetadas para cada aeroporto são resultantes das projeções específicas de cada tipo de receita do concessionário e entende-se que os patamares finais resultantes são compatíveis com os observados em outros aeroportos.

(iii) A projeção dos custos operacionais (OPEX) dos aeroportos não é diretamente proporcional ao crescimento da receita principalmente pelas seguintes razões: considera-se, caso a caso, ganhos de eficiência de custos no início da concessão com a assunção da atividade pela iniciativa privada; e incorpora-se ganhos de escala conforme a evolução dos fluxos de movimentação dos aeroportos. Em ambos os casos, as premissas consideradas baseiam-se na comparação com outros aeroportos e entende-se que as projeções estão adequadas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4250
NOME DO CONTRIBUINTE
THIAGO PEREIRA CARVALHO
CONTRIBUIÇÃO
Anexadas seguem as contribuições da JURCAIB para a audiência pública em questão.
JUSTIFICATIVA
Anexadas seguem as contribuições da JURCAIB para a audiência pública em questão.
RESPOSTA
<p>Agradecemos a contribuição e informamos que o critério de seleção por maior proposta de pagamento de outorgas tem sido utilizado nas concessões aeroportuárias visando à modicidade sistêmica da rede, na qual o Fndc Nacional de Aviação Civil recebe os recursos dos aeroportos concedidos e pode aplicá-los em outras frentes de desenvolvimento da aviação civil. Ademais, em atendimento a diversas contribuições recebidas no âmbito das consultas públicas realizadas na rodada anterior, as regras para pagamento pela outorga fixa foram alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão passou a ser o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto naquele Edital. De modo a compensar o esforço financeiro no período inicial da concessão, a modelagem passou a prever carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor passou a ser progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão.</p> <p>Para a rodada atual (em andamento), após interações que esta Secretaria manteve com potenciais investidores do setor ao longo dos últimos anos e, em particular, após inúmeras contribuições realizadas por agentes privados no âmbito das reuniões de “Contribuições ao Setor Aeroportuário” realizadas pela Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI no início deste ano, propõem-se ainda alguns aprimoramentos que visam minimizar alguns dos efeitos negativos verificados no modelo mais recentemente estabelecido, em especial o baixo compartilhamento de risco entre o parceiro privado e o Poder Público em um contrato de longo prazo, já que a contribuição ao sistema ocorre de maneira praticamente independente em relação ao desempenho do setor e do aeroporto, elevando o risco do negócio e dificultando a financiabilidade do projeto pelo mercado.</p> <p>Nesse sentido, para a rodada atual, buscou-se sanar a questão da seguinte forma: a contribuição inicial passou a ser de 50% (cinquenta por cento) do Valor Presente Líquido (VPL) do fluxo de caixa livre de cada bloco de aeroportos, antes da incidência de qualquer contribuição ao sistema. Esse primeiro aspecto buscou manter o aprimoramento (e suas decorrentes vantagens) realizado na rodada anterior. Optou-se ainda por manter a carência de 5 anos, com contribuição ao sistema sendo implementada de forma linearmente crescente nos anos posteriores, até se atingir o pagamento pleno do décimo ano em diante. Naturalmente, essa</p>

medida procurou manter o alinhamento do fluxo de caixa do projeto conforme comentado anteriormente.

Por fim, em vez de se calcular o valor da contribuição fixa anual que anulasse o excedente econômico do projeto, calculou-se a contribuição variável necessária a que o mesmo objetivo fosse atingido. Tal característica faz com que as concessões se tornem menos sujeitas a bruscas variações econômicas e setoriais, já que uma menor receita bruta gerará menores pagamentos pela exploração do ativo. Por outro lado, um desempenho superior ao esperado gerará maior arrecadação do Poder Público, fazendo com que os ganhos sejam compartilhados.

A utilização da outorga variável também faz com que se reforce a adequação do fluxo de caixa do projeto às suas necessidades de desembolsos, uma vez que a carência e a subida progressiva da contribuição anteriormente adotadas abarcavam apenas o início das concessões (até o nono ano) e, ademais, eram estáticas, definidas no momento de lançamento do Edital de licitação, e não se ajustavam às alterações econômicas posteriores. Agora, com o pagamento sendo uma função da receita, a adequação do fluxo de caixa se estende por todo o período da concessão e absorve tanto impactos positivos como negativos.

Por fim, deve-se considerar que a financiabilidade do projeto se torna facilitada, já que o pagamento do capital de terceiros passa a ser menos arriscada, dado que as obrigações das SPEs tornam-se despesas variáveis e passam a ser mais diretamente ligadas aos recursos gerados pela concessão

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4269
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a exclusão das cláusulas 16.2.2 e 16.3 da minuta de Contrato de Concessão.
JUSTIFICATIVA
Essas cláusulas geram obrigações de contribuições para a Concessionária ao plano de previdência privada durante todo o período de concessão. Adicionalmente, embora a cláusula 16.3 da minuta do Contrato de Concessão estabeleça que tais obrigações somente serão devidas pela Concessionária para os empregados transferidos, a legislação atual estabelece que o plano de previdência privada deva ser disponibilizado à totalidade dos empregados.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e informamos que a mesma não será acatada pois as cláusulas 16.2 e 16.3 objetivam mitigar os impactos das concessões para os empregados da Infraero.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4272
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sugerimos a inclusão de uma cláusula no Contrato de Concessão contendo a relação de todas as áreas a serem desapropriadas, os decretos de declaração de utilidade pública já publicados, bem como eventuais processos de desapropriação já ajuizados com relação aos Aeroportos objeto da licitação.
JUSTIFICATIVA
A não disponibilização das informações relativas às declarações de utilidade pública e eventuais desapropriações em curso impedem que as licitantes façam a correta precificação dos projetos e a elaboração de seus planos de negócios.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. Entende-se como desnecessária tal Cláusula no Contrato de Concessão, visto que o PEA contém todas as informações mencionadas e será um dos anexos que integrará o Contrato de Concessão, para todos os efeitos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4273
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Sobre a cláusula 16.1.1 da minuta de Contrato de Concessão: Favor excluir a obrigação genérica da Concessionária de dar preferência aos empregados da Infraero. Em lugar de tal obrigação de preferência, favor incluir a possibilidade de a Concessionária avaliar cada empregado - a ser exercida de forma discricionária pela Concessionária - da Infraero através de reuniões individuais.
JUSTIFICATIVA
A obrigação geral de preferência pelos funcionários da Infraero não faz sentido. O que faz sentido e auxilia de fato na seleção dos empregados que devem ser migrados pela Concessionária é a obrigação de a Concessionária realizar reuniões de avaliação individuais com cada empregado da Infraero - conforme discricionariedade tão somente da Concessionária.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e informamos que a mesma não será acatada pois a cláusulas 16.1 e seus subitens objetivam mitigar os impactos das concessões para os empregados da Infraero. Ademais, esclarece-se que considerou-se recomendação contida no item 9.4.1 dos Acórdãos TCU-Plenário 925, 926, 956 e 957, todos de 2016.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4282
NOME DO CONTRIBUINTE
VANESSA MARCHETTE REIS
CONTRIBUIÇÃO
<p>Sugere-se a revisão da concessão de aeroportos em blocos, referidamente, “Nordeste” (Recife, João Pessoa, Maceió, Aracaju, Juazeiro do Norte, Campina Grande), “Centro-Oeste” (Cuiabá, Sinop, Alta Floresta, Rondonópolis, Barra do Garças), “Sudeste” (Vitória, Macaé), e sua concessão de forma isolada, com condições afeitas às capacidades e características de cada aeroporto. Somente assim, será preservada a capacidade concorrencial e isonomia de condições dos aeroportos mais proeminentes com relação a seus concorrentes mais diretos.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>: A concessão em blocos pode gerar sérias distorções mercadológicas, pois reduz a concorrência, distorce preços, e cria situações competitivas desfavoráveis para os novos concedidos. Pode afetar severamente as empresas aéreas que tem concentração de operações nestes aeroporto, à população local que poderá ter menos voos, e negócios e turismo que deixarão de crescer e se desenvolver. Notadamente, destacam-se os seguintes fatores:</p> <p>Cria monopólios regionais, em que aeroportos no entorno são controlados pela mesma entidade, não permitindo opções diferenciadas aos operadores e usuários de transporte aéreo. Toda uma região ficará refém do mesmo operador aeroportuário, de suas políticas de preços, comerciais e operacionais. Isso pode causar graves danos à livre concorrência, com efeitos nefastos para o desenvolvimento do transporte aéreo e incremento do acesso da população ao mesmo.</p> <p>Favorece subsídios cruzados, pois certamente irá requerer que aeroportos maiores participem da sustentação de seus pares de bloco menores. Não é razoável esperar que mesmo com aumentos significativos de tarifas, alguns aeroportos menores se sustentem sozinhos, até porque tais incrementos de custos impostos aos operadores aéreos podem inibir o crescimento de operações, e mesmo levar à sua redução, estabelecendo um círculo vicioso. Também irá inflacionar os custos dos aeroportos maiores, cuja conta será paga pelos operadores aéreos nos mesmos, que não necessariamente operam nos aeroportos subsidiados. Ao final, uma total falta de transparência na relação custo x preço X sustentabilidade para os aeroportos do bloco individualmente, gerando oportunidades para abusos e má gestão dos gestores de tais blocos, e consequentes efeitos nocivos à aviação comercial.</p> <p>Difere de concessões previamente feitas de aeroportos concorrentes, desfavorecendo os aeroportos mais proeminentes que necessitam contribuir para sustentação do bloco como um todo. Tais aeroportos carregarão um ônus que seus concorrentes diretos de mesmo tamanho e potencial, já desestatizados, não carregam. Isso deteriora as condições concorrenciais e operativas daquelas empresas que mais utilizam esses aeroportos proeminentes em detrimento daquelas que tem suas operações concentradas em concorrentes que não carregam tal peso. O estabelecimento de tetos tarifários não soluciona ou impede tais ocorrências, pois pode em última instância, inviabilizar o bloco. Isso porque, como exposto acima, há um limite comercial nos incrementos em aeroportos menores, requerendo que os</p>

aeroportos maiores contribuam, de fato, para o bloco. Também, a existência de um teto não garante competitividade, pois seu nível pode ser maior que os preços praticados por aeroportos concorrentes, com custos mais baixos. Não é justo que Recife carregue um ônus que Fortaleza e Salvador não carregam, ou que Cuiabá tenha cerceada suas capacidades competitivas em detrimento de Goiânia, Brasília, ou Campo Grande. Mesmo Vitória estará associado à Macaé, aeroporto em outro estado e com características operacionais muito distintas, não havendo real sinergia entre eles.

RESPOSTA

Agradecemos a sua contribuição. Inicialmente, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo. Esse mecanismo é clássico, e sempre foi empregado no país, de diversas formas. Já a concessão em bloco apenas transfere esse excedente para a gestão de ativos deficitários do próprio bloco, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte sem qualquer prejuízo aos aeroportos superavitários do bloco.

Por outro lado, importante esclarecer que na modelagem das concessões aeroportuárias (independente de serem em bloco ou individualizada), os investimentos previstos nos aeroportos a serem concedidos dependem em grande medida dos investimentos necessários para recomposição do nível de serviço e atendimento a demanda esperada (como pode ser observado nos Estudos de Viabilidade realizados). Portanto, constata-se de maneira clara, que independentemente da concessão ser realizada em bloco ou de forma individual, na modelagem das concessões federais aeroportuárias, não há diferença no padrão de nível de serviço exigido ou diferença nos parâmetros que levaram a descrição dos investimentos mínimos estimados pelos estudos para atendimento a solução de adequação e desenvolvimento do sítio aeroportuário proposta pelo consórcio vencedor dos estudos.

Em relação a questões concorrenciais, faz-se necessário destacar que a questão das possíveis restrições à participação de agentes privados nas concessões aeroportuárias nos últimos certames se baseou na análise de dois fatores: (a) a importância da existência de agentes econômicos distintos para a regulação por comparação (benchmark regulation); e (b) o eventual potencial de competição entre aeroportos.

Em relação ao primeiro ponto, deve-se destacar que o processo de concessões federais, iniciado em 2011, já concedeu 10 aeroportos (São Gonçalo do Amarante – RN, Guarulhos – SP, Viracopos – SP, Brasília – DF, Galeão – RJ, Confins – MG, Salvador – BA, Porto Alegre – RS, Fortaleza – CE, Florianópolis – SC), correspondente a aproximadamente 57% do tráfego doméstico e 95% do

internacional, a 8 operadores distintos, em quatro das cinco regiões geográficas do país. Tal fato faz com que, hoje, haja uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário, localizados em regiões com realidades econômico-sociais distintas e operando aeroportos de portes diversos, o que já permite a plena utilização dos dados gerados pelas empresas para a regulação por comparação. Por isso, este MTPA entende que a preocupação em promover restrições à participação de alguns agentes no processo licitatório de forma a permitir a atuação de operadores independentes em um mercado que estava começando o seu processo de abertura (e, por consequência, possibilitar à agência reguladora uma regulação por comparação mais efetiva) já não subsiste.

Em relação ao segundo ponto, o primeiro aspecto a se considerar é que não se trata de uma simples análise sobre a dinâmica de mercado de um único produto ou serviço, mas da avaliação de diferentes produtos e serviços com condições de oferta e demanda peculiares e que, por isso, respondem a estímulos concorrenciais de forma relativamente distinta.

A competição por um mercado local compartilhado é, sem dúvida, o tipo mais intuitivo e mais intenso de competição entre aeroportos. Trata-se do caso em que dois ou mais aeroportos encontram-se relativamente próximos um do outro, tendo parte de sua área de influência compartilhada. No caso da interação do bloco Nordeste com os aeroportos já concedidos à iniciativa privada, não se vislumbra possibilidade de competição por passageiros de mercado local doméstico. De fato, as distâncias envolvidas não permitem cogitar que um número significativo de pessoas poderia optar por embarcar ou desembarcar, por exemplo, em Salvador para depois ir a Aracaju (distante 330 km, ou aproximadamente 4 horas por via terrestre). Mesmo que esse fosse o objetivo empresarial de algum dos aeroportos, o principal mecanismo a sua disposição para promover esse tipo de competição (o valor das tarifas aeroportuárias) não seria capaz de compensar os gastos que um usuário iria incorrer (tanto em termos de dinheiro como de tempo e bem estar), mesmo que o desconto fosse de 100%.

No caso da aviação internacional, os consumidores, em média, estão dispostos a se deslocarem maiores distância por terra para pegar voos mais longos. Poder-se-ia pensar, em tese, numa competição pelo passageiro local de voo internacional, mesmo que as distâncias (330 km entre Salvador e Aracaju ou 200 km entre João Pessoa e Natal) sejam ainda muito superiores às consideradas pela literatura internacional para esse tipo de tráfego (até 2 horas de deslocamento terrestre). Mas aqui a comparação relevante seria entre o Aeroporto de Recife e os de Salvador e Fortaleza, já que são os que possuem alguma relevância nas operações internacionais. Nesse caso, as distâncias envolvidas sobem para 800 km, ou quase 11 horas por via terrestre, para o par Salvador-Recife, e 780 Km, ou pouco mais de 10 horas, para o par Recife-Fortaleza. Mais uma vez, não se considera crível a possibilidade de efetiva competição por esse tipo de tráfego entre os aeroportos analisados. Mais uma vez, mesmo que esse fosse o objetivo empresarial de algum dos aeroportos, o principal mecanismo a sua disposição para promover esse tipo de competição (o valor das tarifas aeroportuárias) não seria capaz de compensar os gastos que um usuário iria incorrer (tanto em termos de dinheiro como de tempo e bem estar), mesmo que o desconto fosse elevado (não poderia ser de 100%, pois parte dos custos com o embarque internacional é decorrente do adicional da Lei 9.825, de 23 de agosto de 1999, que é um valor fixo em dólar).

Já para cargas, deve-se considerar que a área de influência é, em regra, maior que para os passageiros. Todavia, inicialmente, deve-se observar que a

quantidade de carga aérea movimentada pelos principais aeroportos do Bloco Nordeste é relativamente pequena, mesmo se comparada com sua própria movimentação. De fato, apenas 6,4% da receita desses aeroportos provém das tarifas de armazenagem e capatazia. Em relação ao país como um todo, o mercado de carga aérea se baseia fundamentalmente nos aeroportos de São Paulo (Guarulhos e Viracopos) e Manaus, com menor destaque para Galeão e Brasília, sendo os demais aeroportos de importância relativamente menor.

Em todo caso, outros fatores indicam cautela em tomar a questão como possível ameaça à concorrência. O primeiro é que a carga doméstica praticamente não gera receitas tarifárias relevantes para o aeroporto, uma vez que a estrutura tarifária vigente não permite a cobrança de tarifas de armazenagem e capatazia significativas sobre esse tipo de movimentação. Os recursos auferidos são basicamente decorrentes do uso de áreas aeroportuárias pelas companhias aéreas, inclusive cargueiras, e de tarifas de pouso e permanência das aeronaves. Assim, há poucos incentivos para o dispêndio de recursos para captura desse tipo de demanda doméstica.

Sob outro giro, é necessário considerar que o transporte de carga aérea nesses aeroportos é feito basicamente por meio da utilização dos espaços disponíveis das aeronaves de passageiros. Por exemplo, entre 95% e 99% da carga doméstica movimentada no Aeroporto de Recife (o maior do Bloco Nordeste e que movimenta a maior parte da carga) foi feito por meio dos porões das aeronaves comerciais de passageiros nos últimos 5 anos, com uma média de 350 kg por movimento. Assim, a competição por carga está muito vinculada a uma possível competição por transporte de passageiros que, como vimos, é reduzida, não se vislumbrando, mais uma vez, ameaça à concorrência.

Por fim, em relação à possibilidade de formação de hubs em voos internacionais, as operações de todo o Bloco Nordeste, somada às operações internacionais de Salvador e Fortaleza correspondem a aproximadamente apenas 5% dos passageiros internacionais que trafegaram pelos aeroportos brasileiros em 2017, o que torna virtualmente impossível falar em possibilidade de concentração do mercado nesse nicho. Adicionalmente, lembrando que, por ter uma zona de captação mais ampla, podem-se considerar aeroportos de outras regiões como substitutos possíveis, o poder de mercado de qualquer desses aeroportos é significativamente diminuído. Dito de outro modo, o mercado relevante para análise de formação de hubs internacionais não pode ser uma região específica (por exemplo, levando-se em consideração a competição com as principais portas de entrada nacionais, como Guarulhos e Galeão, ou centros menores relevantes, como Confins e Brasília).

Assim, considerando que qualquer limitação à concorrência é tratada como medida excepcional e que o conjunto dos fatores elencados nos parágrafos acima não indicam problemas concorrenciais relevantes, e que, conforme também já observado, o Brasil conta atualmente com uma grande variedade de agentes independentes atuando no mercado aeroportuário (fato que permite uma efetiva regulação por comparação), o Poder Público optou por não estabelecer restrições à participação cruzada dos ativos nos moldes das rodadas anteriores.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4289
NOME DO CONTRIBUINTE
Alexandre José Guerra de Castro Monteiro
CONTRIBUIÇÃO
Itens 4.45 e 4.45.1 do Edital - Sugere-se a alteração da redação de modo que o processamento mínimo de passageiros exigido dos proponentes seja de, no mínimo, 5 anos cumulativos, e não para apenas um ano dentre os 5. Além disso, o proponente deve ter participado da operação ou como controlador do aeroporto durante todo o período exigido para a qualificação técnica.
JUSTIFICATIVA
A atual redação das cláusulas mencionadas não estará apta a selecionar proponentes com efetiva qualificação técnica e experiência no ramo.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a diretriz para a atual rodada de concessão já é suficientemente clara em relação às exigências de qualificação do operador aeroportuário. Em particular, considera-se a dimensão temporal da cláusula apropriada, dado que um aeroporto pode sofrer flutuações em sua demanda que façam com que em algum dos últimos 5 anos a demanda caia abaixo da exigência de processamento, sem que com isso o operador tenha deixado de possuir a expertise requerida.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4296
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Conforme o Sumário Executivo do Aeroporto de Recife, há 25% de áreas do sítio aeroportuário ainda não regularizadas. Favor confirmar o atual status destas áreas, bem como se haveria o risco destas áreas gerarem algum custo/obrigação para a Concessionária (como custos com a regularização).
JUSTIFICATIVA
Nos estudos de viabilidade, não há informações precisas sobre o status destas áreas, nem se haveria alguma responsabilidade de regularização por parte da futura Concessionária. Em havendo, é de suma importância que os interessados conheçam imediatamente sobre os possíveis riscos relacionados com eventuais obrigações futuras.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. As áreas pendentes de regularização demandam apenas registro dos documentos de transferência/cessão do imóvel no cartório de registro imobiliário a favor da União. Caberá à futura concessionária promover a regularização das matrículas do aeroporto, cabendo a União fornecer os documentos necessários.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4300
NOME DO CONTRIBUINTE
Alexandre José Guerra de Castro Monteiro
CONTRIBUIÇÃO
EVTEA - Utilities - Solicita-se que sejam disponibilizadas informações separadamente do consumo de energia, água e esgoto, assim como as tarifas vigentes aplicáveis.
JUSTIFICATIVA
A confirmação da informação é relevante para cálculo do valor a ser proposto no leilão.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que todos as informações contábeis e contratuais disponíveis no momento estão no Data Room. Todavia, ressalta-se que à medida que novas informações vão sendo obtidas, o banco de informações é apropriadamente atualizado.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4301
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos de Engenharia do EVTEA referente ao Aeroporto de Recife informa sobre processos judiciais em andamento instaurados pela PANAIR do Brasil S/A contra a União Federal. Favor confirmar se a Concessionária poderia ter alguma obrigação decorrente destes processos. Favor confirmar, ainda, que as ações não geram riscos de diminuição do sítio aeroportuário ou ausência de disponibilidade de áreas aeroportuárias para a exploração da Concessionária.
JUSTIFICATIVA
Não está claro se a Concessionária poderia ter alguma obrigação decorrente do resultado das ações em comento, as quais podem acarretar em impactos financeiros para a futura Concessionária. Não está claro, tampouco, se as ações judiciais podem gerar diminuição do sítio aeroportuário ou ausência de disponibilidade de áreas aeroportuárias para a exploração da Concessionária.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e informamos que segundo o Código Brasileiro da Aeronáutica, independentemente da propriedade, as áreas estarão sempre afetadas ao aeroporto. Por isso, a ação da PANAIR não implicará em redução da área do aeroporto, mas em eventual pagamento de indenização pela União.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4305
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos de Engenharia do EVTEA referente ao Aeroporto de Recife informa sobre obras atualmente em andamento, entre elas, a expansão de estacionamento do pátio de aeronaves. Favor confirmar o status destas obras, bem como se estas estarão concluídas até Agosto de 2018. Favor confirmar, ainda, se há responsabilidades adicionais decorrentes dessas obras para a futura Concessionária.
JUSTIFICATIVA
Nos estudos de viabilidade, não há informações precisas sobre o status destas obras, nem se haveria alguma responsabilidade adicionais (i.e., de continuidade de tais obras por parte da futura Concessionária).
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. No que tange as obras em andamento nos aeroportos incluídos no PND atribuídos à Infraero, primeiramente, importante mencionar que por meio do Ofício nº 249/2017/GAB-SAC/SAC, de 22 de dezembro de 2017, esta SAC encaminhou a Infraero as seguintes diretrizes: i) Devem ser mantidas apenas as obras imprescindíveis à segurança e à continuidade das operações do aeroporto; e ii) Não devem ser iniciadas ou continuadas intervenções que não tenham previsão de encerramento até 31 de agosto de 2018. Tal definição foi também informada ao Tribunal de Contas da União pelo Ofício nº 280/2017/AECI, de 26 de dezembro de 2017. Nesse contexto, conforme diretriz emanada da SAC para elaboração dos estudos, os EVTEAs consideram para todas as obras o calendário e previsão de execução das mesmas até 31 agosto de 2018. Caso haja CAPEX remanescente previsto para após esse período, o mesmo foi orçado nos Estudos, caso haja conclusão prevista da obra até esta data, os estudos consideraram que as mesmas estariam concluídas. Para esta pergunta em particular, as obras foram consideradas concluídas nos estudos e portanto não tem CAPEX vinculado, conforme apresentado nos estudos. Entretanto, é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação in loco do estágio das obras e orçamentação de possíveis custos adicionais conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sitio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4307
NOME DO CONTRIBUINTE
Alexandre José Guerra de Castro Monteiro
CONTRIBUIÇÃO
EVTEA – Receita de Combustível - Entendemos que a projeção de receita do item Abastecimento de aeronaves indicado na página 182 foi realizada levando em consideração o artigo 12 da Resolução nº 302 de 05/02/2014 da ANAC (receita variável projetada com base no volume de combustível). Nosso entendimento está correto?
JUSTIFICATIVA
A confirmação da informação é relevante para cálculo do valor a ser proposto no leilão.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. As projeções consideraram a manutenção do padrão vigente na maior parte dos contratos de fornecimento de combustíveis dos aeroportos brasileiros, com remuneração variável atrelada à receita das fornecedoras de combustíveis. Os estudos serão adaptados para considerar valores variáveis proporcionais apenas ao volume de combustíveis no caso de novos contratos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4310
NOME DO CONTRIBUINTE
ALEXANDRE JOSÉ GUERRA DE CASTRO MONTEIRO
CONTRIBUIÇÃO
EVTEA -Item Estimativa de Custos de Operação - Exclusão da previsão de cobrança de IPTU em áreas comerciais localizadas no complexo aeroportuário.
JUSTIFICATIVA
A legitimidade da cobrança do IPTU está em discussão no Judiciário e não houve posição definitiva sobre o tema. Dado o cenário de imprevisibilidade sobre a cobrança que, em última instância, representaria mudança de entendimento na jurisprudência massiva, bem como a dificuldade de eventual cálculo de tais valores, sugerimos a exclusão desse trecho do EVTEA.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e informamos que os EVTEA não são vinculantes, cabendo a cada interessado realizar suas próprias avaliações. A consideração do IPTU nas áreas não sujeitas a tarifação decorreu do entendimento de que esse era o procedimento que melhor refletia, para fins de precificação do ativo, o status atual da matéria. Por fim, esclarecemos que não cabe à Anac ou ao MTPA dispor sobre a aplicação de tributos em Contrato de Concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4311
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos de Engenharia do EVTEA referente ao Aeroporto de Recife informa sobre obras atualmente em andamento, entre elas, reparos em pistas. Favor confirmar o status destas obras, bem como se estarão concluídas até Agosto de 2018. Favor confirmar, ainda, se há responsabilidades adicionais decorrentes dessas obras para a futura Concessionária.
JUSTIFICATIVA
Nos estudos de viabilidade, não há informações precisas sobre o status destas obras, nem se haveria alguma responsabilidade adicional (i.e., de continuidade) da futura Concessionária.
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. No que tange as obras em andamento nos aeroportos incluídos no PND atribuídos à Infraero, primeiramente, importante mencionar que por meio do Ofício nº 249/2017/GAB-SAC/SAC, de 22 de dezembro de 2017, esta SAC encaminhou a Infraero as seguintes diretrizes: i) Devem ser mantidas apenas as obras imprescindíveis à segurança e à continuidade das operações do aeroporto; e ii) Não devem ser iniciadas ou continuadas intervenções que não tenham previsão de encerramento até 31 de agosto de 2018. Tal definição foi também informada ao Tribunal de Contas da União pelo Ofício nº 280/2017/AECI, de 26 de dezembro de 2017. Nesse contexto, conforme diretriz emanada da SAC para elaboração dos estudos, os EVTEAs consideram para todas as obras o calendário e previsão de execução das mesmas até 31 agosto de 2018. Caso haja CAPEX remanescente previsto para após esse período, o mesmo foi orçado nos Estudos, caso haja conclusão prevista da obra até esta data, os estudos consideraram que as mesmas estariam concluídas. Para esta pergunta em particular, as obras foram consideradas concluídas nos estudos e portanto não tem CAPEX vinculado, conforme apresentado nos estudos. Entretanto, é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação in loco do estágio das obras e orçamentação de possíveis custos adicionais conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sitio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4313
NOME DO CONTRIBUINTE
Alexandre José Guerra de Castro Monteiro
CONTRIBUIÇÃO
EVTEA – Receita de Estacionamento - Entendemos que a projeção de receita do item Estacionamento indicado na página 182 considerou apenas o fluxo de usuários rotativos, excluindo mensalistas e isentos. Nosso entendimento está correto?
JUSTIFICATIVA
A projeção de receita do Estacionamento não deve considerar usuários isentos e mensalistas, uma vez que a inclusão destes usuários implicará em projeção de receita acima da que será efetivamente auferida pela concessionária.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. A projeção das receitas com estacionamento considera como parâmetro de volume o total de passageiros OD (origem e destino), incluindo aviação geral, de cada aeroporto. A variação deste volume é aplicada sobre o histórico de receitas do aeroporto. Assim, não se incorpora receitas associadas a usuários isentos atualmente e assume-se, implicitamente, que as receitas com usuários rotativos e mensalistas crescerão às mesmas taxas.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4318
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos de Engenharia do EVTEA referente ao Aeroporto de Recife informa sobre obras em "ação preparatória" entre elas, reparos em pistas. Favor confirmar o status destas obras, bem como se estarão concluídas até Agosto de 2018. Favor confirmar, ainda, se há responsabilidades adicionais decorrentes dessas obras para a futura Concessionária.
JUSTIFICATIVA
Nos estudos de viabilidade, não há informações precisas sobre o status destas obras, nem se haveria alguma responsabilidade adicional (i.e., de continuidade) para a futura Concessionária.
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. No que tange as obras em andamento nos aeroportos incluídos no PND atribuídos à Infraero, primeiramente, importante mencionar que por meio do Ofício nº 249/2017/GAB-SAC/SAC, de 22 de dezembro de 2017, esta SAC encaminhou a Infraero as seguintes diretrizes: i) Devem ser mantidas apenas as obras imprescindíveis à segurança e à continuidade das operações do aeroporto; e ii) Não devem ser iniciadas ou continuadas intervenções que não tenham previsão de encerramento até 31 de agosto de 2018. Tal definição foi também informada ao Tribunal de Contas da União pelo Ofício nº 280/2017/AECI, de 26 de dezembro de 2017. Nesse contexto, conforme diretriz emanada da SAC para elaboração dos estudos, os EVTEAs consideram para todas as obras o calendário e previsão de execução das mesmas até 31 agosto de 2018. Caso haja CAPEX remanescente previsto para após esse período, o mesmo foi orçado nos Estudos, caso haja conclusão prevista da obra até esta data, os estudos consideraram que as mesmas estariam concluídas. Deste modo, é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação in loco do estágio das obras e orçamentação de possíveis custos adicionais conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sitio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4321
NOME DO CONTRIBUINTE
VANESSA MARCHETTE REIS
CONTRIBUIÇÃO
Sugere-se que a realização de adequações da infraestrutura necessárias para que os aeroportos estejam habilitados a operar, no “mínimo”, aeronaves código 4C, e não somente aeronaves código 3C até o final da Fase I-B do contrato de concessão ou ao final de um prazo maior a ser estabelecido pela ANAC.
JUSTIFICATIVA
Tendo em vista que o planejamento de reformulação das frotas de aeronaves das Empresas Aéreas prevista para os próximos anos estabelece, na sua maioria, a utilização de aeronaves código 4C, seria um dimensionamento inadequado definir que os aeroportos a serem concessionados, com exceção de Recife e Cuiabá, tivessem adequações de infraestrutura baseadas minimamente para aeronaves código 3C. Vale ressaltar ainda que atualmente mais de 60% da frota comercial brasileira (jatos) encontram-se acima da categoria 3C, o que restringiria tremendamente o desenvolvimento e crescimento do transporte aéreo nos aeroportos concedidos se restritos a essa categoria.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. Para a atual rodada de concessões, foi estabelecido como diretriz de política pública emanada da SAC, refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão, que o concessionário deverá realizar adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o final da Fase I-B do contrato de concessão (importante ressaltar que para o Aeroporto de Cuiabá há exigência de operação código 4C). A determinação do prazo de 36 meses para o cumprimento dos investimentos obrigatórios iniciais, a chamada Fase 1B do Contrato de Concessão, foi estabelecida a partir da análise do cronograma de obras dos estudos de viabilidade. Para os Aeroportos de Cuiabá (SBCY) e de Macaé (SBME), estão previstas a construção de novas Pistas de Pouso e Decolagem (PPD), tendo em vista que os EVTEA apontaram que essa é a alternativa mais viável para a solução dos gargalos, os quais impedem a plena operação dos aeródromos segundo os requisitos mínimos solicitados, referentes ao sistema de pistas e pátio destes aeroportos. Nesse sentido, para as adequações "lado ar" desses aeroportos, está previsto um prazo de 60 meses, tendo em vista a necessidade de obtenção de licenciamentos ambientais mais complexos e realização das obras. Para o Aeroporto de Vitória (SBVT), foi considerado o prazo de 18 meses para a Fase 1B, tendo em vista os recentes investimentos realizados neste aeroporto. Tal determinação tem por finalidade possibilitar que os aeroportos concedidos tenham infraestrutura mínima capaz de atender a aeronaves utilizadas para voos regulares na forma como operam hoje no país. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A318; Boeing 737-700; Embraer ERJ 190-200 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque, atualmente

no Brasil, em geral, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas, aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Diante do exposto, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados pois permitirão a prestação do serviço público de infraestrutura aeroportuária adequado, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Por fim, importante ressaltar que a cláusula contratual prevê como atendimento mínimo aeronaves 3C, entretanto, muitos dos aeroportos da atual rodada de concessão já atendem aeronaves de maior porte, e continuarão atendendo. Além disso, o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Isso porque, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois, o concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4322
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
No Sumário Executivo do EVTEA do Aeroporto de Recife há a indicação de que o prazo estimado para a obtenção de licenças ambientais é de 6 meses. No entanto, no Relatório de Estudos de Engenharia há a estimativa de 10 meses para tanto. Diante disso, sugerimos alterar o Sumário Executivo do Aeroporto para indicar que o prazo correto para a obtenção das licenças é de 10 meses.
JUSTIFICATIVA
A obtenção das licenças ambientais é de grande importância para a correta estimativa do cronograma de execução do Contrato de Concessão. Por este motivo, entendemos que as informações do EVTEA devem estar compatibilizadas.
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. O prazo correto de estimativa para obtenção de licenças ambientais é de 10 meses conforme consta no relatório de engenharia dos estudos. Iremos corrigir a informação no Sumário Executivo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4332
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
De acordo com o Relatório de Estudos Ambientais, a autoridade ambiental que emitiu a licença operacional é de nível municipal. Favor confirmar se há qualquer discussão envolvendo a obtenção de licenças para este Aeroporto em outros níveis federativos (estadual e federal).
JUSTIFICATIVA
Há muita controvérsia sobre em que nível federativo estaria a efetiva competência para a emissão da licença em projetos aeroportuários (se federal, estadual ou municipal).
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. Primeiramente, importante informar que a Infraero já protocolou pedido de renovação da LO do Aeroporto de Recife junto a Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente, órgão municipal de Meio Ambiente da Prefeitura de Recife. O pedido já se encontra no data room das concessões. Segundo o consórcio de consultores que realizou os EVTEAs, durante a elaboração dos estudos não foi identificada a existência de órgãos ambientais estaduais e federais interessados em assumir a responsabilidade pelo licenciamento ambiental do aeroporto, posto que essa foi delegada ao órgão ambiental municipal. A Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011, fixa as normas, nos termos dos incisos III, VI e VII do caput e do parágrafo único do art. 23 da Constituição Federal, para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção das paisagens naturais notáveis, à proteção do meio ambiente, ao combate à poluição em qualquer de suas formas e à preservação das florestas, da fauna e da flora.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4335
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos Ambientais do Aeroporto de Recife indica a existência de ocupação ilegal nos sítios aeroportuários, mais precisamente na área Noroeste do Aeroporto. Tal ocupação acarretou despejo de efluentes no sítio aeroportuário. Favor confirmar se esta irregularidade gera riscos/obrigações adicionais para a futura Concessionária além dos previstos no Contrato de Concessão. Em havendo, sugerimos a alocação deste risco ao Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
Não há informações precisas sobre a quais seriam as responsabilidades da futura Concessionária decorrentes deste fato. Além disso, o Poder Concedente tem melhores condições de gerenciar este risco, razão pela qual este deve ser transferido.
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. Primeiramente, importante esclarecer que o Estudo Ambiental não identifica ocupação ilegal dentro do sítio aeroportuário, mas sim uma situação de moradias irregulares externas à área patrimonial do sítio, próximas ao muro patrimonial perto da cabeceira 18, na qual há o lançamento irregular de resíduos e efluentes proveniente das moradias, os quais adentram o sítio aeroportuário causando assim um passivo ambiental ao aeroporto. A situação foi devidamente identificada como um passivo ambiental pelos estudos de viabilidade e assim, nos termos do Contrato de Concessão, caberá ao futuro concessionário adotar todas as medidas necessárias para a solução do problema. Importante destacar que a alternativa de desenvolvimento do sítio aeroportuário proposta nos EVTEAs não abrange tal área, não sendo necessária a incorporação da mesma ao sítio patrimonial. Por fim, cumpre informar que a responsabilidade pelo ordenamento territorial quanto ao uso e ocupação do solo é do município e a situação dessa ocupação irregular já está sendo acompanhada pelo Ministério Público Federal.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4347
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos Ambientais do Aeroporto de Juazeiro do Norte indica a existência de cinco áreas que estão sendo objeto de ações de desapropriação. No entanto, não há maiores informações sobre o atual andamento destas ações, nem a indicação de quaisquer obrigações remanescentes por parte da futura Concessionária. Favor esclarecer estes tópicos.
JUSTIFICATIVA
Não há informações precisas sobre a quais seriam as responsabilidades da futura Concessionária decorrentes deste fato.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e informamos que os dados sobre as ações de desapropriação estão no Anexo 2.6 do Anexo 2 do relatório de engenharia do Aeroporto de Juazeiro do Norte.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4350
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos Ambientais do Aeroporto de Recife indica a existência de possível vazamento de efluentes e o tratamento impróprio destes. Favor confirmar se esta irregularidade gera riscos/obrigações adicionais para a futura Concessionária. Em havendo, sugerimos que este risco seja transferido ao Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
Não há informações precisas sobre a quais seriam as responsabilidades da futura Concessionária decorrentes deste fato. Além disso, o Poder Concedente tem melhores condições de gerenciar este risco, razão pela qual este deve ser transferido.
RESPOSTA
Obrigado pela contribuição. A situação foi devidamente identificada e precificada como um passivo ambiental pelos estudos de viabilidade e assim, nos termos do Contrato de Concessão, caberá ao futuro concessionário adotar todas as medidas necessárias para a solução do problema.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4351
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos de Engenharia do EVTEA referente ao Aeroporto de Juazeiro do Norte informa sobre obras atualmente em andamento, entre elas, a reforma na cerca de segurança do aeroporto. Favor confirmar o status destas obras, se estarão concluídas até Agosto de 2018, bem como se haverá qualquer responsabilidade remanescente para a Concessionária. Em havendo obrigações para a Concessionária, favor confirmar se os montantes necessários para seu cumprimento já estariam incluídos no CAPEX do projeto.
JUSTIFICATIVA
Não há informações precisas sobre a quais seriam as responsabilidades da futura Concessionária decorrentes deste fato.
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. No que tange as obras em andamento nos aeroportos incluídos no PND atribuídos à Infraero, primeiramente, importante mencionar que por meio do Ofício nº 249/2017/GAB-SAC/SAC, de 22 de dezembro de 2017, esta SAC encaminhou à Infraero as seguintes diretrizes: i) Devem ser mantidas apenas as obras imprescindíveis à segurança e à continuidade das operações do aeroporto; e ii) Não devem ser iniciadas ou continuadas intervenções que não tenham previsão de encerramento até 31 de agosto de 2018. Tal definição foi também informada ao Tribunal de Contas da União pelo Ofício nº 280/2017/AECI, de 26 de dezembro de 2017. Nesse contexto, conforme diretriz emanada da SAC para elaboração dos estudos, os EVTEAs consideram para todas as obras o calendário e previsão de execução das mesmas até 31 agosto de 2018. Caso haja CAPEX remanescente previsto para após esse período, o mesmo foi orçado nos Estudos, caso haja conclusão prevista da obra até esta data, os estudos consideraram que as mesmas estariam concluídas. Deste modo, é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação in loco do estágio das obras e orçamentação de possíveis custos adicionais conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sítio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4354
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos de Engenharia do EVTEA referente ao Aeroporto de Juazeiro do Norte informa sobre obras em "ação preparatória" entre elas, obras no pátio de aeronaves. Favor confirmar o status destas obras, se estarão concluídas até Agosto de 2018, bem como se haverá qualquer responsabilidade remanescente para a Concessionária. Em havendo obrigações para a Concessionária, favor confirmar se os montantes necessários para seu cumprimento já estariam incluídos no CAPEX estimado do projeto.
JUSTIFICATIVA
Não há informações precisas sobre a quais seriam as responsabilidades da futura Concessionária decorrentes deste fato.
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. No que tange as obras em andamento nos aeroportos incluídos no PND atribuídos à Infraero, primeiramente, importante mencionar que por meio do Ofício nº 249/2017/GAB-SAC/SAC, de 22 de dezembro de 2017, esta SAC encaminhou a Infraero as seguintes diretrizes: i) Devem ser mantidas apenas as obras imprescindíveis à segurança e à continuidade das operações do aeroporto; e ii) Não devem ser iniciadas ou continuadas intervenções que não tenham previsão de encerramento até 31 de agosto de 2018. Tal definição foi também informada ao Tribunal de Contas da União pelo Ofício nº 280/2017/AECI, de 26 de dezembro de 2017. Nesse contexto, conforme diretriz emanada da SAC para elaboração dos estudos, os EVTEAs consideram para todas as obras o calendário e previsão de execução das mesmas até 31 agosto de 2018. Caso haja CAPEX remanescente previsto para após esse período, o mesmo foi orçado nos Estudos, caso haja conclusão prevista da obra até esta data, os estudos consideraram que as mesmas estariam concluídas. Por não ser uma obra em andamento, sem previsão para início ou término, a mesma não foi considerada no estudo. Entretanto, é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação in loco do estágio das obras e orçamentação de possíveis custos adicionais conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sitio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4356
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
No Sumário Executivo do EVTEA do Aeroporto de Juazeiro do Norte, há a indicação de que o prazo estimado para a obtenção de licenças ambientais é de 6 meses. No entanto, no Relatório de Estudos de Engenharia há a estimativa de 10 meses para tanto. Diante disso, sugerimos alterar o Sumário Executivo do Aeroporto para indicar que o prazo correto para a obtenção das licenças é de 10 meses.
JUSTIFICATIVA
A obtenção das licenças ambientais é de grande importância para a correta estimativa do cronograma de execução do Contrato de Concessão. Por este motivo, entendemos que as informações do EVTEA devem estar compatibilizadas.
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. O prazo correto de estimativa para obtenção de licenças ambientais é de 10 meses conforme consta no relatório de engenharia dos estudos. Iremos corrigir a informação no Sumário Executivo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4357
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos de Engenharia do EVTEA referente ao Aeroporto de Aracaju informa sobre obras atualmente em andamento, entre elas, a reforma nas pistas de pouso e decolagem. Favor confirmar: (i) o status destas obras, (ii) o posicionamento do TCU com relação a tais obras, (iii) se estarão concluídas até Agosto de 2018, e (iv) se haverá qualquer responsabilidade remanescente para a Concessionária.
JUSTIFICATIVA
Não há informações precisas sobre a quais seriam as responsabilidades da futura Concessionária decorrentes deste fato.
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. No que tange as obras em andamento nos aeroportos incluídos no PND atribuídos à Infraero, primeiramente, importante mencionar que por meio do Ofício nº 249/2017/GAB-SAC/SAC, de 22 de dezembro de 2017, esta SAC encaminhou a Infraero as seguintes diretrizes: i) Devem ser mantidas apenas as obras imprescindíveis à segurança e à continuidade das operações do aeroporto; e ii) Não devem ser iniciadas ou continuadas intervenções que não tenham previsão de encerramento até 31 de agosto de 2018. Tal definição foi também informada ao Tribunal de Contas da União pelo Ofício nº 280/2017/AECI, de 26 de dezembro de 2017. Nesse contexto, conforme diretriz emanada da SAC para elaboração dos estudos, os EVTEAs consideram para todas as obras o calendário e previsão de execução das mesmas até 31 agosto de 2018. Caso haja CAPEX remanescente previsto para após esse período, o mesmo foi orçado nos Estudos, caso haja conclusão prevista da obra até esta data, os estudos consideraram que as mesmas estariam concluídas. Deste modo, é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação in loco do estágio das obras e orçamentação de possíveis custos adicionais conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sitio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não. Especificamente para o aeroporto de Aracaju, os estudos de engenharia consideraram, de acordo com o plano de desenvolvimento proposto, que as obras do sistema de pistas de taxi e pista de pouso serão finalizadas. Para tanto foi previsto nos estudos o percentual de investimentos compatíveis com o avanço físico da obra restante. É importante ressaltar que essa é uma premissa do estudo, o qual não é vinculante, dado que o plano de desenvolvimento proposto utiliza o sistema que está em construção.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4360
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos de Engenharia do EVTEA referente ao Aeroporto de Aracaju informa sobre obras em "ação preparatória" entre elas, um novo terminal de passageiros, áreas de aeronaves deste novo terminal, bem como demais obras adicionais. Favor confirmar o status destas obras, se estarão concluídas até Agosto de 2018, bem como se haverá qualquer responsabilidade remanescente para a Concessionária. Em havendo obrigações para a Concessionária, favor confirmar se os montantes necessários para seu cumprimento já estariam incluídos no CAPEX estimado do projeto.
JUSTIFICATIVA
Não há informações precisas sobre a quais seriam as responsabilidades da futura Concessionária decorrentes deste fato.
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. No que tange as obras em andamento nos aeroportos incluídos no PND atribuídos à Infraero, primeiramente, importante mencionar que por meio do Ofício nº 249/2017/GAB-SAC/SAC, de 22 de dezembro de 2017, esta SAC encaminhou a Infraero as seguintes diretrizes: i) Devem ser mantidas apenas as obras imprescindíveis à segurança e à continuidade das operações do aeroporto; e ii) Não devem ser iniciadas ou continuadas intervenções que não tenham previsão de encerramento até 31 de agosto de 2018. Tal definição foi também informada ao Tribunal de Contas da União pelo Ofício nº 280/2017/AECI, de 26 de dezembro de 2017. Nesse contexto, conforme diretriz emanada da SAC para elaboração dos estudos, os EVTEAs consideram para todas as obras o calendário e previsão de execução das mesmas até 31 agosto de 2018. Caso haja CAPEX remanescente previsto para após esse período, o mesmo foi orçado nos Estudos, caso haja conclusão prevista da obra até esta data, os estudos consideraram que as mesmas estariam concluídas. Por não ser uma obra em andamento, sem previsão para início ou término, a mesma não foi considerada no estudo. Entretanto, é de responsabilidade do interessado a realização de visitas aos sítios aeroportuários para verificação in loco do estágio das obras e orçamentação de possíveis custos adicionais conforme seu próprio plano de desenvolvimento para o sitio aeroportuário. Todas as adequações necessárias ao cumprimento do contrato são de responsabilidade do futuro concessionário independentemente de estarem previstas nos Estudos ou não.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4362
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
No Relatório de Estudos Ambientais do Aeroporto de Aracaju, há a indicação de erosões no sítio aeroportuário. Favor confirmar se esta irregularidade gera riscos/obrigações adicionais para a futura Concessionária. Em havendo obrigações decorrentes deste fato, sugerimos que este risco seja transferido ao Poder Concedente ou, alternativamente, que haja a devida previsão no CAPEX estimado do projeto.
JUSTIFICATIVA
Não há informações precisas sobre a quais seriam as responsabilidades da futura Concessionária decorrentes deste fato. Além disso, o Poder Concedente tem melhores condições de gerenciar este risco, razão pela qual este deve ser transferido.
RESPOSTA
Obrigado pela contribuição. A situação foi devidamente identificada e precificada como um passivo ambiental pelos estudos de viabilidade e assim, nos termos do Contrato de Concessão, caberá ao futuro concessionário adotar todas as medidas necessárias para a solução do problema.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4364
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
No Sumário Executivo do EVTEA do Aeroporto de Maceió, há a indicação de que o prazo estimado para a obtenção de licenças ambientais é de 6 meses. No entanto, no Relatório de Estudos de Engenharia há a estimativa de 10 meses para tanto. Diante disso, sugerimos alterar o Sumário Executivo do Aeroporto para indicar que o prazo correto para a obtenção das licenças é de 10 meses.
JUSTIFICATIVA
A obtenção das licenças ambientais é de grande importância para a correta estimativa do cronograma de execução do Contrato de Concessão. Por este motivo, entendemos que as informações do EVTEA devem estar compatibilizadas.
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. O prazo correto de estimativa para obtenção de licenças ambientais é de 10 meses conforme consta no relatório de engenharia dos estudos. Iremos corrigir a informação no Sumário Executivo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4365
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
No Sumário Executivo do EVTEA do Aeroporto de João Pessoa, há a indicação de que o prazo estimado para a obtenção de licenças ambientais é de 6 meses. No entanto, no Relatório de Estudos de Engenharia há a estimativa de 10 meses para tanto. Diante disso, sugerimos alterar o Sumário Executivo do Aeroporto para indicar que o prazo correto para a obtenção das licenças é de 10 meses.
JUSTIFICATIVA
A obtenção das licenças ambientais é de grande importância para a correta estimativa do cronograma de execução do Contrato de Concessão. Por este motivo, entendemos que as informações do EVTEA devem estar compatibilizadas.
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. O prazo correto de estimativa para obtenção de licenças ambientais é de 10 meses conforme consta no relatório de engenharia dos estudos. Iremos corrigir a informação no Sumário Executivo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4366
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos Ambientais do EVTEA referente ao Aeroporto de Maceió indica a existência de processo referente ao não cumprimento, pela atual operadora, da Condicionante nº 3 da licença operacional do Aeroporto. Favor confirmar se a Concessionária poderia ter alguma obrigação adicional decorrente deste processo e, ainda, se há risco de perda da licença ambiental decorrente de tal fato.
JUSTIFICATIVA
Não há informações precisas sobre a quais seriam as responsabilidades da futura Concessionária decorrentes deste fato. Além disso, o Poder Concedente tem melhores condições de gerenciar este risco, razão pela qual este deve ser transferido.
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. Primeiramente cumpre informar que para o Aeroporto de Maceió foi emitida renovação da Licença Operacional em 24 de fevereiro de 2017. A nova licença e suas condicionantes já se encontram no data room das concessões. Importante notar que a antiga condicionante nº 03 da LO nº 035/2015 exigia a implantação do Plano de Manejo de Fauna no aeroporto, atualmente, a nova licença LO nº 080/2017, em suas exigências 04 e 05, apenas requer a apresentação da Identificação do Perigo de Fauna (IPF) e do Programa de Gerenciamento do Risco de Fauna (PGRF). Por fim, cumpre ressaltar que é de responsabilidade do interessado diligenciar todos os processos existentes contra o aeroporto e possíveis riscos as sanções que possam incidir sobre o futuro operador do aeroporto.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4368
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Conforme o Relatório de Estudos de Engenharia do Aeroporto de Campina Grande, há ações judiciais em andamento objetivando o Município de Campina Grande a cumprir com obrigações de transferência da propriedade de áreas. Favor confirmar (i) o atual status do processo e das áreas, e (ii) se haveria o risco destas áreas gerarem algum custo/obrigação adicional para a Concessionária (como custos com a regularização). Em havendo, favor confirmar se os montantes necessários para seu cumprimento já estariam incluídos no CAPEX estimado do projeto.
JUSTIFICATIVA
Não há informações precisas sobre a quais seriam as responsabilidades da futura Concessionária decorrentes deste fato.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. As áreas pendentes de regularização demandam apenas registro dos documentos de transferência/cessão do imóvel no cartório de registro imobiliário a favor da União. Caberá à futura concessionária promover a regularização das matrículas do aeroporto, cabendo a União fornecer os documentos necessários.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4371
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
No Sumário Executivo do EVTEA do Aeroporto de Campina Grande, há a indicação de que o prazo estimado para a obtenção de licenças ambientais é de 6 meses.No entanto, no Relatório de Estudos de Engenharia há a estimativa de 10 meses para tanto. Diante disso, sugerimos alterar o Sumário Executivo do Aeroporto para indicar que o prazo correto para a obtenção das licenças é de 10 meses.
JUSTIFICATIVA
A obtenção das licenças ambientais é de grande importância para a correta estimativa do cronograma de execução do Contrato de Concessão. Por este motivo, entendemos que as informações do EVTEA devem estar compatibilizadas.
RESPOSTA
Agradecemos pela contribuição. O prazo correto de estimativa para obtenção de licenças ambientais é de 10 meses conforme consta no relatório de engenharia dos estudos. Iremos corrigir a informação no Sumário Executivo.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4372
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida Lemos de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
Conforme o Sumário Executivo do Aeroporto de Campina Grande, há 5% de áreas do sítio aeroportuário ainda não regularizadas. Favor confirmar o atual status destas áreas, bem como se haveria o risco destas áreas gerarem algum custo/obrigação para a Concessionária (como custos com a regularização). Em havendo obrigações para a Concessionária, favor confirmar se os montantes necessários para seu cumprimento já estariam incluídos no CAPEX do projeto.
JUSTIFICATIVA
Não há informações precisas sobre a quais seriam as responsabilidades da futura Concessionária decorrentes deste fato.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. As áreas pendentes de regularização demandam apenas registro dos documentos de transferência/cessão do imóvel no cartório de registro imobiliário a favor da União. Caberá à futura concessionária promover a regularização das matrículas do aeroporto, cabendo a União fornecer os documentos necessários

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4373
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos Ambientais do EVTEA referente ao Aeroporto de João Pessoa informa sobre ocupação ilegal do sítio aeroportuário, bem como que seria necessário reconstruir a cerca de segurança do aeroporto. Favor confirmar (i) se a Concessionária poderia ter alguma obrigação adicional decorrente desta irregularidade, (ii) se a irregularidade relaciona-se a uma questão social enfrentada pelo Aeroporto, havendo repetidas violações à cerca de segurança aeroportuária. Em havendo obrigações para a Concessionária, favor confirmar se os montantes necessários para seu cumprimento já estariam incluídos no CAPEX estimado do projeto.
JUSTIFICATIVA
Não há informações precisas sobre a quais seriam as responsabilidades da futura Concessionária decorrentes deste fato.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. Durante o levantamento de restrições socioambientais associadas ao aeroporto, não foram identificadas áreas com ocupações irregulares (invasões permanentes) em seu interior. No entanto, foram observados pontos de vulnerabilidade nas cercas patrimoniais, categorizados como passivos no Relatório de Levantamento de Passivos Ambientais e Sociais, que permitem o constante acesso irregular de pessoas e animais no sítio aeroportuário. Essa fragilidade foi incorporada no Plano de Desenvolvimento, que prevê a recuperação e reconstrução das cercas aeroportuárias, sendo atribuído valores para esse item no CAPEX do empreendimento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4377
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos Ambientais do EVTEA referente ao Aeroporto de João Pessoa informa sobre a existência de áreas que atraem a fauna dentro da área de segurança do aeroporto. Favor confirmar se a Concessionária poderia ter alguma obrigação adicional decorrente desta irregularidade. Em havendo, sugerimos que este risco seja transferido ao Poder Concedente ou, alternativamente, que haja a devida previsão no CAPEX estimado do projeto.
JUSTIFICATIVA
Nos estudos de viabilidade, não há informações precisas se haveria alguma responsabilidade por parte da futura Concessionária, sendo tal informação de relevante necessidade. No entanto, em nossa opinião, o Poder Concedente deve assumir o risco de passivos ambientais anteriores à execução das obras, considerando que o Concedente tem melhores condições de gerenciar este risco.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. A situação foi devidamente identificada como um passivo ambiental pelos estudos de viabilidade e assim, nos termos do Contrato de Concessão, caberá ao futuro concessionário, adotar todas as medidas possíveis para a solução do problema dentro da área do sítio aeroportuário objeto da concessão.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4381
NOME DO CONTRIBUINTE
Luis Felipe de Oliveira
CONTRIBUIÇÃO
Comments to “Justificativa para a Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração do Aeroportos dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste”
JUSTIFICATIVA
Comments to “Justificativa para a Concessão para Ampliação, Manutenção e Exploração do Aeroportos dos Blocos Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste”
RESPOSTA
(Resposta parcial, apenas sobre o primeiro item - empregados da Infraero) Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a transferência dos empregados da Infraero para as futuras concessionárias não é obrigatória, cabendo ao empregado a opção por transferir-se ou permanecer na empresa pública. Nesse contexto, cabe a cada interessado avaliar seu plano para a formação de pessoal e considerar eventuais custos envolvidos.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4389
NOME DO CONTRIBUINTE
Ana Cândida de Mello Carvalho
CONTRIBUIÇÃO
O Relatório de Estudos Ambientais do Aeroporto de Recife indica a existência de possível vazamento de efluentes e o tratamento impróprio destes. Favor confirmar se esta irregularidade gera riscos/obrigações adicionais para a futura Concessionária. Em havendo, sugerimos que este risco seja transferido ao Poder Concedente.
JUSTIFICATIVA
Não há informações precisas sobre a quais seriam as responsabilidades da futura Concessionária decorrentes deste fato. Além disso, o Poder Concedente tem melhores condições de gerenciar este risco, razão pela qual este deve ser transferido.
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição. A situação foi devidamente identificada e precificada como um passivo ambiental pelos estudos de viabilidade e assim, nos termos do Contrato de Concessão, caberá ao futuro concessionário adotar todas as medidas necessárias para a solução do problema.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
4395
NOME DO CONTRIBUINTE
BALINT SZENTIVANYI
CONTRIBUIÇÃO
<p>16.2 Aos empregados transferidos ao Concessionário nos termos do item anterior, serão assegurados, limitado a 31 de dezembro de 2020, os seguintes direitos:</p> <p>16.2.1 estabilidade de emprego;</p> <p>16.2.2 garantia de manutenção da conexão com o Infracrev - Instituto Infraero de Seguridade Social a menos que mutuamente acordado de outra forma entre o Concessionário, a INFRAERO e o empregado.</p>
JUSTIFICATIVA
<p>Para incentivar ainda mais as concessionárias a contratarem funcionários da INFRAERO, propõe-se que, se houver acordo entre a concessionária, a INFRAERO e o funcionário, a INFRAPREV não poderá ser oferecida.</p> <p>Em uma rodada desafiadora de custos como essa, talvez não seja viável oferecer a INFRAPREV para os funcionários da INFRAERO. Ao mesmo tempo, a INFRAERO possui uma equipe valiosa que poderia continuar seu trabalho dentro do aeroporto. Deve ser permitido que a concessionária se beneficie da experiência de tal equipe. Deve ser dado ao funcionário o direito de decidir se prefere permanecer na INFRAERO ou aceitar a oferta de emprego a ser apresentada pela Concessionária, mesmo que ele decida renunciar ao direito da INFRAPREV.</p> <p>Com pelo menos essa oportunidade de acordo mútuo, o risco é alto de que os novos Concessionários não possam oferecer INFRAPREV (apesar do desejo de contratar funcionários) uma grande transferência de mais funcionários para a Infraero e uma situação de perda para todos os envolvidos.</p>
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição informamos que a mesma não será acatada pois a cláusula 16.2 e seus subitens objetivam mitigar os impactos das concessões para os empregados da Infraero.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Externo
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE ROBERTO BARRETO CELESTINO
CONTRIBUIÇÃO
Substituir o o texto do item 6.11.1 por " Realizar o investimento preconizado no CENÁRIO 4 do EVT do Aeroporto de Juazeiro do Norte do Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil página 165 item 4.3.4, conforme anexo.
JUSTIFICATIVA
Não podemos olvidar este abalizado estudo aonde foram gastos milhões de reais, e é necessário que o investimento mínimo imposto à Concessionária realmente assegurem que o aeroporto irá atender à sua importância geopolítica.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que os Estudos de Viabilidade não são vinculantes, apesar de se constituírem, no atual momento, como uma solução tecnicamente adequada e economicamente eficiente para atender as exigências de expansão da infraestrutura e melhoria do nível de prestação de serviço nos aeroportos objeto de desestatização. A não vinculação à solução presente nos EVTEAs visa estimular nas concessões aeroportuárias uma lógica de controle de resultado, e não de controle de processos e meios, deixando espaço para a proposição de soluções eventualmente mais eficientes e ajustadas à realidade local por parte do efetivo operador da infraestrutura. Nesse sentido, esclarece-se que a futura concessionária deverá projetar e tomar todas as medidas necessárias (dentro do sítio aeroportuário) ao atendimento do Contrato de Concessão e das normas da ANAC, estando ou não essas medidas contempladas no Estudos de Viabilidade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Externo
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE ROBERTO BARRETO CELESTINO
CONTRIBUIÇÃO
Alterar o texto do item 6.12.2 quando se refere às " aeronaves código 3C " por " aeronaves código 4C " no caso do Aeroporto de Juazeiro do Norte
JUSTIFICATIVA
As companhias aéreas já operam em Juazeiro do Norte com aeronaves 4C com severas restrições. A GOL opera com o B737-800, desejando também operar o B800MAX, e a AVIANCA opera o A320 e o A320Neo. Há a imperiosa necessidade de capacitar o aeroporto a receber aeronaves 4C sem restrições. Há que destacar o grande potencial cargueiro do aeroporto.
RESPOSTA
<p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos que para a atual rodada de concessões foi estabelecido como diretriz de política pública emanada da SAC - e refletida no Anexo 2 do Contrato de Concessão - que o concessionário deverá realizar as adequações de infraestrutura necessárias para que o aeroporto esteja habilitado a operar, no mínimo, em Regras de Voo por Instrumento (IFR) não precisão sem restrição, noturno e diurno, aeronaves código 3C, até o final da Fase I-B do contrato de concessão. De fato, nota-se que hoje existe um gargalo de infraestrutura em aeroportos que não atendem pelo menos aeronaves código 3C (a exemplo do Airbus A318; Boeing 737-700; Embraer ERJ 190-200 LR; ATR 72; dentre outros). Isso porque atualmente no Brasil, em geral, as principais empresas aéreas não tem na composição de suas frotas aeronaves de menor porte para realização de transporte aéreo regular. Já as regras de voo por instrumento permitem que o aeródromo opere mesmo em condições climáticas adversas, permitindo assim maior previsibilidade e continuidade das operações e do serviço público de infraestrutura aeroportuária, trazendo grandes benefícios a todos os envolvidos no processo. Diante do exposto, entende-se que os requisitos mínimos propostos são adequados, pois permitirão a prestação adequada do serviço público na infraestrutura aeroportuária, de forma continuada e com benefícios ao cidadão usuário do aeroporto. Por fim, importante ressaltar que a cláusula contratual prevê como atendimento mínimo aeronaves 3C. Entretanto, muitos dos aeroportos da atual rodada de concessão já atendem aeronaves de maior porte, e continuarão atendendo. Além disso, o concessionário poderá realizar as adequações adicionais que entender necessárias para otimização do uso do aeroporto, inclusive no que tange a adequações para aeronaves maiores. Tal situação já pode ser verificada nos contratos de concessão existentes, onde as concessionárias, muitas vezes, vão além das exigências contratuais de forma a aumentar o fluxo de passageiros do aeroporto. Isso porque, entende-se haver incentivos financeiros para tal, pois, o concessionária fará jus às receitas tarifárias e não tarifárias envolvidas na operação de aeronaves de maior porte e de um maior número no fluxo de passageiros.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Externo
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSE ROBERTO BARRETO CELESTINO
CONTRIBUIÇÃO
Acrescentar à planta SBJU6 7220F2E92-09CO-CE0201E 7C7E47a Área contígua Desapropriada e sob Posse da INFRAERO, conforme planta SBJU -- Planta Área Patrimonial Proposta C4D45002
JUSTIFICATIVA
Aclarar que a Área Desapropriada pode ser utilizada para expansão do aeroporto.
RESPOSTA
Agradecemos a contribuição e esclarecemos que toda a área descrita para o Aeroporto de Juazeiro do Norte no Apêndice F do Plano de Exploração Aeroportuária - Anexo 2 do Contrato de Concessão - constitui objeto da presente concessão e, como tal, pode ser utilizada para expansão do aeroporto, desde que seguidos todos os normativos aplicáveis à matéria.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Externo
NOME DO CONTRIBUINTE
FELIPE AUGUSTO LYRA CARRERAS
CONTRIBUIÇÃO
seja o Aeroporto Internacional do Recife-Guararapes / Gilberto Freyre retirado do chamado Bloco Nordeste e, se mantida a decisão por sua privatização, seja o leilão feito de forma individual, nos moldes em que foram privatizados os demais aeroportos brasileiros desde 2011.
JUSTIFICATIVA
SEI! 05
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a concessão do Aeroporto de Recife integra uma política governamental de expansão da infraestrutura aeroportuária, melhoria dos serviços prestados aos usuários, dinamização dos investimentos no setor e aumento do bem-estar para toda a sociedade. De fato, as experiências pregressas de atração de investimento privado para a ampliação e operação dos aeroportos brasileiros têm sido bastante exitosas, com mais de R\$ 13 bilhões investidos desde o início do processo de concessão e aumento da satisfação geral dos passageiros, conforme evidenciado pelas pesquisas de satisfação dos usuários.</p> <p>Em relação à concessão em bloco, cabe notar que essa modelagem reflete o subsídio cruzado já existente na gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, onde ativos de maior valor econômico propiciam superávits para que a Infraero possa gerir também as infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica se torne sustentável propiciando modicidade tarifária, investimentos adequados e qualidade na gestão. Nesse sentido, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo.</p> <p>Por outro lado, importante esclarecer que na modelagem das concessões aeroportuárias (independente de serem em bloco ou individualizada), os investimentos previstos nos aeroportos a serem concedidos dependem em grande medida dos investimentos necessários para recomposição do nível de serviço e atendimento a demanda esperada (como pode ser observado nos Estudos de Viabilidade realizados). Portanto, constata-se de maneira clara que, independentemente da concessão ser realizada em bloco ou de forma individual, na modelagem das concessões federais aeroportuárias não há diferença no padrão de</p>

nível de serviço exigido ou diferença nos parâmetros que levaram a descrição dos investimentos mínimos estimados pelos estudos para atendimento a solução de adequação e desenvolvimento do sítio aeroportuário proposta pelo consórcio vencedor dos estudos.

Além de viabilizar a concessão de um maior número de aeroportos e permitir a realização de importantes investimentos, deve-se considerar que importantes benefícios ocorrem com a modelagem em blocos para os ativos nele incluídos: (i) Gerar ganhos de escala na gestão de um grupo de aeroportos pelo mesmo concessionário; (ii) Indução à formação de centros regionais de conexão de voos (hubs) e novas rotas alimentadoras (feeders); (iii) agilidade na realização de investimentos em aeroportos com restrições operacionais; (iv) alavancar o desenvolvimento econômico social regional;(v) trazer melhorias ao passageiro usuário dos aeroportos do bloco.

Assim, entende-se que essa é a alternativa que melhor atender aos usuários do modal aéreo no atual momento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULO CÉSAR DA SILVA QUADRADO
CONTRIBUIÇÃO
(1) Atraso no pagamento de Outorgas (2) EVTEA (3) Equilíbrio econômico financeiro do contrato (4) Plano diretor
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a desestatização dos Aeroportos objeto desta Audiência Pública foi decidida pelo Decreto Presidencial 9180/2017, não cabendo à Anac ou ao MTPA tal definição. Com relação aos empregados da Infraero, destaca-se que as prerrogativas estabelecidas para aqueles que se transferirem para a concessionária constantes do Capítulo XVI da minuta de Contrato de Concessão. Com relação aos pontos específicos levantados, (1) Informamos que atualmente apenas 1 (uma) concessionária encontra-se em débito com o FNAC, e outra efetuou o pagamento em juízo. Não se registra débito para os demais casos. Adicionalmente, esclarece-se que apenas em 2017 foram arrecadados mais de R\$ 8,2 bilhões de reais em decorrência das concessões realizadas. (2) O EVTEA foi elaborado com base nas informações dos projetos disponibilizados pela INFRAERO e com base nas visitas de campo realizadas. Após a conclusão da obra, nos foi informado que houve alterações que não haviam sido refletidas nos projetos que recebemos. Estamos verificando com a INFRAERO a atualização das obras para refletir nos estudos. (3) Tanto os custos quanto a receita projetada no EVTEA possuem diversas rubricas e cada uma delas foi projetada considerando não só o histórico do próprio terminal, mas também com base em benchmarks de outros aeroportos de maior porte, refletindo assim o crescimento do aeroporto no fluxo de caixa projetado. (4) Para exploração comercial, consideram-se cerca de 70 mil m² disponíveis além de um hotel. Esse dimensionamento de área disponível levou em consideração fatores ambientais, mercadológicos e operacionais do aeroporto. Porém, caberá ao futuro concessionário realizar um novo plano diretor do aeroporto e explorar as áreas comerciais do aeroporto da melhor maneira possível, desde que atenda às normas legais vigentes e aos critérios estabelecidos em contrato.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSÉ EDUARDO FARIAS DE AZEVEDO
CONTRIBUIÇÃO
(1) Forma de condução da concessão (2) Pedido de suspensão do processo licitatório
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que cabe notar que modelagem em bloco reflete o subsídio cruzado já existente na gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, onde ativos de maior valor econômico propiciam superávits para que a Infraero possa gerir também as infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica se torne sustentável propiciando modicidade tarifária, investimentos adequados e qualidade na gestão.</p> <p>Nesse sentido, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo.</p> <p>Por outro lado, importante esclarecer que na modelagem das concessões aeroportuárias (independente de serem em bloco ou individualizada), os investimentos previstos nos aeroportos a serem concedidos dependem em grande medida dos investimentos necessários para recomposição do nível de serviço e atendimento a demanda esperada (como pode ser observado nos Estudos de Viabilidade realizados). Portanto, constata-se de maneira clara, que independentemente da concessão ser realizada em bloco ou de forma individual, na modelagem das concessões federais aeroportuárias, não há diferença no padrão de nível de serviço exigido ou diferença nos parâmetros que levaram a descrição dos investimentos mínimos estimados pelos estudos para atendimento a solução de adequação e desenvolvimento do sítio aeroportuário proposta pelo consórcio vencedor dos estudos.</p> <p>Além de viabilizar a concessão de um maior número de aeroportos e permitir a realização de importantes investimentos, deve-se considerar que importantes benefícios ocorrem com a modelagem em blocos para os ativos nele incluídos: (i) Gerar ganhos de escala na gestão de um grupo de aeroportos pelo mesmo concessionário; (ii) Indução à formação de centros regionais de conexão de voos (hubs) e novas rotas alimentadoras (feeders); (iii) agilidade na realização de</p>

investimentos em aeroportos com restrições operacionais; (iv) alavancar o desenvolvimento econômico social regional;(v) trazer melhorias ao passageiro usuário dos aeroportos do bloco.

Assim, entende-se que essa é a alternativa que melhor atender aos usuários do modal aéreo no atual momento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
LELO COIMBRA
CONTRIBUIÇÃO
(1) reavaliação da proposta de realizar a concessão do aeroporto de Vitória no mesmo bloco do aeroporto de Macaé. (2) Que os itens para o desenvolvimento e aprimoramento do aeroporto de Vitória sejam listados e colocados em discussão, e tenham seus cronogramas e custos sob responsabilidade da futura concessionária, consignando os tratos a serem assinados na conclusão desse procedimento.
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que cabe notar que modelagem em bloco reflete o subsídio cruzado já existente na gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, onde ativos de maior valor econômico propiciam superávits para que a Infraero possa gerir também as infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica se torne sustentável propiciando modicidade tarifária, investimentos adequados e qualidade na gestão.</p> <p>Nesse sentido, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo.</p> <p>Por outro lado, importante esclarecer que na modelagem das concessões aeroportuárias (independente de serem em bloco ou individualizada), os investimentos previstos nos aeroportos a serem concedidos dependem em grande medida dos investimentos necessários para recomposição do nível de serviço e atendimento a demanda esperada (como pode ser observado nos Estudos de Viabilidade realizados). Portanto, constata-se de maneira clara, que independentemente da concessão ser realizada em bloco ou de forma individual, na modelagem das concessões federais aeroportuárias, não há diferença no padrão de nível de serviço exigido ou diferença nos parâmetros que levaram a descrição dos investimentos mínimos estimados pelos estudos para atendimento a solução de adequação e desenvolvimento do sítio aeroportuário proposta pelo consórcio vencedor dos estudos.</p> <p>Além de viabilizar a concessão de um maior número de aeroportos e permitir a realização de importantes investimentos, deve-se considerar que</p>

importantes benefícios ocorrem com a modelagem em blocos para os ativos nele incluídos: (i) Gerar ganhos de escala na gestão de um grupo de aeroportos pelo mesmo concessionário; (ii) Indução à formação de centros regionais de conexão de voos (hubs) e novas rotas alimentadoras (feeders); (iii) agilidade na realização de investimentos em aeroportos com restrições operacionais; (iv) alavancar o desenvolvimento econômico social regional;(v) trazer melhorias ao passageiro usuário dos aeroportos do bloco.

Assim, entende-se que essa é a alternativa que melhor atender aos usuários do modal aéreo no atual momento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
PAULA DAMAS
CONTRIBUIÇÃO
Abaixo
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
<p>(Resposta parcial para os itens 2 e 3) Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a solução apresentada no EVTEA é apenas indiciativa, cabendo ao futuro operador desenvolver sua própria solução para atender aos requisitos do Contrato de Concessão e seus Anexos. Com relação à demanda para o Aeroporto de Macaé, atualmente tal Aeroporto se encontra com severas restrições operacionais para voos regulares, em especial pelo baixo PCN do sistema de pistas, sendo que após as devidas adequações o Aeroporto poderá voltar a receber voos regulares. Quanto à garantia construtiva para as edificações, aplica-se o artigo 618 do Código Civil.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
ROMEU RODRIGUES
CONTRIBUIÇÃO
(1) Alteração da modelagem de blocos retirando o aeroporto de Macaé e incluindo os aeroportos do Estado do Espírito Santo
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que cabe notar que modelagem em bloco reflete o subsídio cruzado já existente na gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, onde ativos de maior valor econômico propiciam superávits para que a Infraero possa gerir também as infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica se torne sustentável propiciando modicidade tarifária, investimentos adequados e qualidade na gestão.</p> <p>Nesse sentido, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo.</p> <p>Por outro lado, importante esclarecer que na modelagem das concessões aeroportuárias (independente de serem em bloco ou individualizada), os investimentos previstos nos aeroportos a serem concedidos dependem em grande medida dos investimentos necessários para recomposição do nível de serviço e atendimento a demanda esperada (como pode ser observado nos Estudos de Viabilidade realizados). Portanto, constata-se de maneira clara, que independentemente da concessão ser realizada em bloco ou de forma individual, na modelagem das concessões federais aeroportuárias, não há diferença no padrão de nível de serviço exigido ou diferença nos parâmetros que levaram a descrição dos investimentos mínimos estimados pelos estudos para atendimento a solução de adequação e desenvolvimento do sítio aeroportuário proposta pelo consórcio vencedor dos estudos.</p> <p>Além de viabilizar a concessão de um maior número de aeroportos e permitir a realização de importantes investimentos, deve-se considerar que importantes benefícios ocorrem com a modelagem em blocos para os ativos nele incluídos: (i) Gerar ganhos de escala na gestão de um grupo de aeroportos pelo mesmo concessionário; (ii) Indução à formação de centros regionais de conexão de voos (hubs) e novas rotas alimentadoras (feeders); (iii) agilidade na realização de</p>

investimentos em aeroportos com restrições operacionais; (iv) alavancar o desenvolvimento econômico social regional;(v) trazer melhorias ao passageiro usuário dos aeroportos do bloco.

Assim, entende-se que essa é a alternativa que melhor atender aos usuários do modal aéreo no atual momento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
EDMILSON GONÇALVES DOS SANTOS
CONTRIBUIÇÃO
(1) Informa sobre a importância do aeroporto de Macaé para a concessão.
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a concessão do Aeroporto objetiva adequar a infraestrutura a fim de permitir a melhor prestação de serviços públicos à sociedade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
EVANDRO CAPISTRAMO
CONTRIBUIÇÃO
(1) Informa sobre a importância do aeroporto de Macaé para a concessão.
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a concessão do Aeroporto objetiva adequar a infraestrutura a fim de permitir a melhor prestação de serviços públicos à sociedade.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
HÉLIO BATISTA
CONTRIBUIÇÃO
(1) Ampliação do aeroporto através do plano diretor (2) Reforma da pista do aeroporto de Macaé
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que caberá ao futuro operador do Aeroporto manter ou alterar seu Plano Diretor, sempre sujeito à avaliação da Anac.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
ANDRÉ NUNES FRAGA
CONTRIBUIÇÃO
(1) FNAC supervaritário e necessidade de concessão. (2) Criação de novo terminal de cargas em Macaé. (3) Funcionários da Infraero
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a desestatização dos Aeroportos objeto desta Audiência Pública foi decidida pelo Decreto Presidencial 9180/2017, não cabendo à Anac ou ao MTPA tal definição. Com relação aos empregados da Infraero, destaca-se que as prerrogativas estabelecidas para aqueles que se transferirem para a concessionária constantes do Capítulo XVI da minuta de Contrato de Concessão. Com relação à modelagem em blocos, cabe notar que esta reflete o subsídio cruzado já existente na gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, onde ativos de maior valor econômico propiciam superávits para que a Infraero possa gerir também as infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica se torne sustentável propiciando modicidade tarifária, investimentos adequados e qualidade na gestão.</p> <p>Nesse sentido, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo.</p> <p>Por outro lado, importante esclarecer que na modelagem das concessões aeroportuárias (independente de serem em bloco ou individualizada), os investimentos previstos nos aeroportos a serem concedidos dependem em grande medida dos investimentos necessários para recomposição do nível de serviço e atendimento a demanda esperada (como pode ser observado nos Estudos de Viabilidade realizados). Portanto, constata-se de maneira clara, que independentemente da concessão ser realizada em bloco ou de forma individual, na modelagem das concessões federais aeroportuárias, não há diferença no padrão de nível de serviço exigido ou diferença nos parâmetros que levaram a descrição dos investimentos mínimos estimados pelos estudos para atendimento a solução de adequação e desenvolvimento do sítio aeroportuário proposta pelo consórcio vencedor dos estudos.</p>

Além de viabilizar a concessão de um maior número de aeroportos e permitir a realização de importantes investimentos, deve-se considerar que importantes benefícios ocorrem com a modelagem em blocos para os ativos nele incluídos: (i) Gerar ganhos de escala na gestão de um grupo de aeroportos pelo mesmo concessionário; (ii) Indução à formação de centros regionais de conexão de voos (hubs) e novas rotas alimentadoras (feeders); (iii) agilidade na realização de investimentos em aeroportos com restrições operacionais; (iv) alavancar o desenvolvimento econômico social regional; (v) trazer melhorias ao passageiro usuário dos aeroportos do bloco.

Assim, entende-se que essa é a alternativa que melhor atender aos usuários do modal aéreo no atual momento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
JOSÉ ROBERTO BARRETO CELESTINO
CONTRIBUIÇÃO
<p>1) Substituir o texto do item 6.11.1 por realizar os investimentos preconizados no cenário 4 do EVTEA do aeroporto de Juazeiro do Norte, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, página 165 a 168 desse estudo conforme anexo</p> <p>2) alterar o texto do item 6.12.2 quando se refere às aeronaves códigos 3C por aeronaves Código 4C. no caso do aeroporto de Juazeiro.</p> <p>3) acrescentar que a planta (ininteligível 01:37:02) entreguei isso protocolado, à área contígua desapropriada sob posse da Infraero. É que ele coloca esse mapa onde aqui está a área desapropriada, mas há um mapa maior que não tem área desapropriada.</p> <p>4) Devia ter concedido a Infraero como todo, com subsídio cruzado de todos os aeroportos e com amparo do seu quadro funcional, dos seus funcionários.</p>
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a solução apresentada no EVTEA é apenas indiciativa, cabendo ao futuro operador desenvolver sua própria solução para atender aos requisitos do Contrato de Concessão e seus Anexos. Com relação ao requisito mínimo de operação, esclarece-se que o parâmetro adotado visa garantir a prestação adequada de serviços públicos de transporte aéreo com continuidade e regularidade, cabendo ao futuro operador avaliar a viabilidade de adequar a infraestrutura para operações mais complexas.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
FERNANDO FÉLIX DO NASCIMENTO
CONTRIBUIÇÃO
<p>1) para que privatizar o aeroporto de Recife já que tudo que foi falado aí dos aeroportos Recife é um dos melhores aeroportos da rede Infraero.</p> <p>2) irão aumentar as tarifas aeroportuárias. Irão aumentar os preços das concessionárias. Os aeroportos da rede Infraero que estão no Nordeste, em Juazeiro do Norte, por exemplo, Campina Grande vão ser muito prejudicados com essas tarifas.</p> <p>3) Então esperamos que esse processo não aconteça.</p> <p>4) Então é preciso se defender, é preciso colocar aí nesse plano de concessão uma garantia pros empregados da Infraero. Qual a garantia que vai ter pra isso? Vão demitir quatrocentos trabalhadores e colocar 300 com salário precário?</p> <p>5) aumentar esse estudo aí e fazer uma questão de ordem para a colega Ana que essa discussão tem que ser feita nos estados envolvidos, não é só em Recife.</p>
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a desestatização dos Aeroportos objeto desta Audiência Pública foi decidida pelo Decreto Presidencial 9180/2017, não cabendo à Anac ou ao MTPA tal definição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
MANUELA MARINA
CONTRIBUIÇÃO
<p>1) o motivo desse bloco visto que o governo de Pernambuco vem investindo.</p> <p>2) Nos próximos 30 anos vocês já têm um estudo de viabilidade para isso ou no contrato com o novo concessionário ele tem sempre que deixar o aeroporto apto para esse crescimento que é esperado?</p> <p>3) as transparências, parâmetros que foram utilizados para a colocação de todos esses aeroportos no bloco</p>
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA
<p>Agradecemos a contribuição e esclarecemos que os investimentos projetados nos Estudos de Viabilidade são para todo o período de concessão. Importante esclarecer, porém, que, no processo de concessão aeroportuária, os EVTEAs não são vinculantes. Assim, o concessionário deverá propor à ANAC um plano de desenvolvimento próprio do sítio de modo a atender as exigências do Contrato. Nos EVTEAs, o plano de desenvolvimento dos aeroportos foi elaborado de acordo com o estudo de demanda realizado e de acordo com as principais diretrizes do plano diretor dos aeroportos e outros estudos, levando em consideração a análise operacional da frota prevista para operar no aeroporto, de forma que os investimentos previstos estejam balanceados e definidos pela demanda. Após a concessão, o desenvolvimento do aeroporto será regido pelo Plano de Gestão da Infraestrutura que, assim como o plano apresentado nos estudos, é elaborado em função das projeções de demanda, sendo portanto vinculado à demanda do setor. No caso específico de Recife foram realizadas análises operacionais, conforme apresentado no estudo, tanto da frota que opera no aeroporto quanto da frota futura para que os investimentos fossem realizados para atender plenamente a demanda com nível de serviço compatível a aeroportos internacionais do mundo todo. É importante ressaltar que o modelo previsto para a concessão prevê que o concessionário deve atender o nível de serviço determinado, tanto para o atendimento dos passageiros quanto para o processamento de aeronaves (por meio do atendimento das regulações) de forma que no caso de haver aumento de demanda acima das previsões haverá a necessidade automática de que o concessionário realize investimentos para manter o nível de serviço.</p> <p>Em relação à concessão em blocos, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de</p>

forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo. Esse mecanismo é clássico, e sempre foi empregado no país, de diversas formas. Já a concessão em bloco apenas transfere esse excedente para a gestão de ativos deficitários do próprio bloco, garantindo nível de serviço adequado a uma maior parte da população e investimentos necessários em aeroportos de menor porte sem qualquer prejuízo aos aeroportos superavitários do bloco. Mais uma vez, importante esclarecer que na modelagem das concessões aeroportuárias (independente de serem em bloco ou individualizada), os investimentos previstos nos aeroportos a serem concedidos dependem em grande medida dos investimentos necessários para recomposição do nível de serviço e atendimento a demanda esperada (como pode ser observado nos Estudos de Viabilidade realizados).

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
IGOR BETUN
CONTRIBUIÇÃO
1) a gente recebe aqui aviões de grande porte e no documento só fala em 3 vagas para avião 4E no caso. 2) Como é que a gente está falando em ampliação dos aeroportos e fala em reduzir o tamanho da nossa pista?
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição e informamos que, atualmente, o Aeroporto de Recife possui uma PPD de 3.007 m de comprimento, que se mostra suficiente para as operações que ocorrem no aeroporto. No entanto, é proposto que este comprimento seja reduzido devido a algumas não conformidades que precisam ser adequadas. O aeroporto não possui área para implantação de RESA em ambas as cabeceiras, e existem alguns obstáculos na faixa de pista da PPD. Para que sejam disponibilizadas áreas próximas às cabeceiras para implantação das RESAs e para adequação da faixa de pista, propõem-se uma redução no comprimento de pista para 2.797 m, com um comprimento para decolagem de 2.797 m, de forma que não seja necessário realizar desapropriação nas regiões do entorno do sítio.</p> <p>Em relação à adequação do novo comprimento de pista para a realização das operações do aeroporto, os Estudos de Viabilidade constataram que, considerando a aeronave de projeto para o aeroporto (B747-400 – Código E), voos saindo de Recife podem chegar a destinos que se encontrem dentro de um raio de até 4.500 nmi (incluindo Cidade do México, Miami, Nova York, Lisboa, Madri, Paris, Roma, Londres, Frankfurt) considerando uma carga paga de no mínimo 87%, o que se configura como uma solução economicamente adequada.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
MARIA TERESA LEITÃO DE MELO
CONTRIBUIÇÃO
1) se o grupo considerou a posição da representação das empresas de aviação que estão contra esse processo 2) se também estão sendo consideradas as experiencias de privatização já feitas cujos resultados são negativos 3) Vocês têm alguma coisa que possa vislumbrar no processo algum tipo de melhoria para o aeroporto?
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a desestatização dos Aeroportos objeto desta Audiência Pública foi decidida pelo Decreto Presidencial 9180/2017, não cabendo à Anac ou ao MTPA tal definição.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
MUSTAFÁ DIAS
CONTRIBUIÇÃO
1) Quais as justificativas técnicas para a mudança na metodologia até então adotada ao objeto de concessão aos aeroportos? 2) se esse percentual produzido (capturado pela União sobre a Receita do bloco) cai para a concessionária para investimento ou para lucro?
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição. Inicialmente, cabe notar que modelagem em bloco reflete o subsídio cruzado já existente na gestão de aeroportos conduzida pela Infraero, onde ativos de maior valor econômico propiciam superávits para que a Infraero possa gerir também as infraestruturas deficitárias de modo que a gestão sistêmica se torne sustentável propiciando modicidade tarifária, investimentos adequados e qualidade na gestão.</p> <p>Nesse sentido, cabe esclarecer que a modelagem em bloco promove apenas um intercâmbio entre o valor de contribuição a ser pago ao FNAC e a gestão de um ativo deficitário, sem qualquer impacto sobre os investimentos nos aeroportos. Isso porque, no modelo de concessão de ativos de forma individualizada, todo o valor “excedente” do projeto, o chamado valor presente líquido (VPL), é capturado pelas outorgas que deverão ser recolhidas pelo concessionário junto ao FNAC. Logo, no modelo individualizado, o excedente do projeto gerado pelo aeroporto superavitário não é utilizado no próprio aeroporto, mas sim recolhido junto ao FNAC através das outorgas e reinvestido no sistema de aviação civil do país, garantindo o subsídio cruzado que permite a sustentabilidade do sistema como um todo.</p> <p>Por outro lado, importante esclarecer que na modelagem das concessões aeroportuárias (independente de serem em bloco ou individualizada), os investimentos previstos nos aeroportos a serem concedidos dependem em grande medida dos investimentos necessários para recomposição do nível de serviço e atendimento a demanda esperada (como pode ser observado nos Estudos de Viabilidade realizados). Portanto, constata-se de maneira clara, que independentemente da concessão ser realizada em bloco ou de forma individual, na modelagem das concessões federais aeroportuárias, não há diferença no padrão de nível de serviço exigido ou diferença nos parâmetros que levaram a descrição dos investimentos mínimos estimados pelos estudos para atendimento a solução de adequação e desenvolvimento do sítio aeroportuário proposta pelo consórcio vencedor dos estudos.</p> <p>Além de viabilizar a concessão de um maior número de aeroportos e permitir a realização de importantes investimentos, deve-se considerar que importantes benefícios ocorrem com a modelagem em blocos para os ativos nele incluídos: (i) Gerar ganhos de escala na gestão de um grupo de aeroportos pelo</p>

mesmo concessionário; (ii) Indução à formação de centros regionais de conexão de voos (hubs) e novas rotas alimentadoras (feeders); (iii) agilidade na realização de investimentos em aeroportos com restrições operacionais; (iv) alavancar o desenvolvimento econômico social regional; (v) trazer melhorias ao passageiro usuário dos aeroportos do bloco.

Assim, entende-se que essa é a alternativa que melhor atender aos usuários do modal aéreo no atual momento.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
FLÁVIO HENRIQUE
CONTRIBUIÇÃO
<p>1) apresentado o estudo das condições econômicas à Infraero na hipótese da concessão dos aeroportos da sua rede prevista para 2018 que balizou a tomada de decisão para esta quinta rodada de concessões.</p> <p>2) Acreditamos que as condições conjunturais da Infraero indicarão o que é melhor para o país que a decisão sobre a realização de novas concessões de aeroportos da rede seja adiada e amadurecida,</p> <p>3) quais serão as condições econômicas da Infraero após essa pretensa concessão e quais serão as fontes dos recursos financeiros necessários ao equilíbrio orçamentário da estatal</p> <p>4) acreditamos que é importante que essa audiência pública seja realizada em todos os estados afetados</p> <p>5) qual o motivo de ter sido escolhida a alternativa com menor investimento para a pista de pouso e decolagem que haverá a redução do comprimento para o peso das atuais 3.007 metros para 2.479 enquanto o Plano Diretor do aeroporto para a Infraero prevê a construção de uma segunda pista.</p> <p>6) se há estudos no estudo de viabilidade referente à ativação do instrumento do pouso de precisão em Campina Grande.</p>
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição e informamos que as medidas para sustentabilidade da Infraero e seu acompanhamento pelo Tribunal de Contas da União são objetos do Processo nº TC 025.043/2015-3, que pode ser consultado no sítio eletrônico daquele Tribunal.</p>

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
RAFAELA CRISTINA
CONTRIBUIÇÃO
1)IATA se manifestou contra, criticando o modelo de privatização nos aeroportos alegando que tem gerado pouco benefício 2)a Azul vem se manifestando contra o modelo de concessão do aeroporto em bloco.
JUSTIFICATIVA
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que a desestatização dos Aeroportos objeto desta Audiência Pública foi decidida pelo Decreto Presidencial 9180/2017, não cabendo à Anac ou ao MTPA tal definição. Com relação às eventuais críticas e sugestões de empresas aéreas e outros agentes do setor, não se conhece manifestação contrária às concessões, mas sim eventuais críticas a aspectos pontuais. A presente Audiência Pública é o procedimento adequado para a formalização de tais críticas e sugestões, que serão avaliadas individualmente e incorporadas, se for o caso.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
SHIRLEI MESQUITA
CONTRIBUIÇÃO
1) papel do aeroporto quanto a assumir o papel de Porto Seco.
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
(Resposta parcial em relação à Porto Seco)Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que os aeroportos podem processar, além das cargas aéreas, também cargas provenientes de outros meios de transportes, cabendo ao operador adotar as providências necessárias para a internaconalização e alfandegamento. Nesse sentido, a concessão vem facilitar esse processo pois as melhorias de infraestrutura e gestão promovidas pelo novo Concessionário facilitarão a operação desse tipo de serviço.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
STANLEY TANIAGO
CONTRIBUIÇÃO
1) Destacou que talvez fosse viável para Rondonópolis pela particularidade, inclusive geográfica que ela tem, a estrutura a respeito da existência de um Porto Seco já existente atinente a malha Ferroviária, pois já possui uma malha viária
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
Agradecemos a sua contribuição e esclarecemos que os aeroportos podem processar, além das cargas aéreas, também cargas provenientes de outros meios de transportes, cabendo ao operador adotar as providências necessárias para a internacionalização e alfandegamento. Nesse sentido, a concessão vem facilitar esse processo pois as melhorias de infraestrutura e gestão promovidas pelo novo Concessionário facilitarão a operação desse tipo de serviço.

Nº DA CONTRIBUIÇÃO
Presencial
NOME DO CONTRIBUINTE
WELLINGTON FAGUNDES
CONTRIBUIÇÃO
1) sugerir a possibilidade de empresas que tivessem expertise também em transporte de passageiro rodoviário, hidroviário, enfim, de todos os sistemas
JUSTIFICATIVA
N/A
RESPOSTA
<p>Agradecemos a sua contribuição e informamos que a adoção de exigências de quantitativo mínimo de passageiros processados em concessões de aeroportos ao redor do mundo é bastante comum. O objetivo é evidente: diminuir a possibilidade de que agentes pouco experientes e com baixa capacidade de avaliação e operação de um aeroporto saíam-se vencedores de processos licitatórios de estruturas que, na maior parte das vezes, geram grande impacto sobre a economia e bem-estar da população.</p> <p>As exigências mínimas estabelecidas foram definidas de modo a comprovar adequada habilitação técnica do operador aeroportuário e ainda atender à determinação do TCU no que tange a definição de limites máximos das exigências para fins de habilitação técnica referentes ao processamento de passageiros constante inicialmente no Acórdão nº 2666/2013 - TCU – Plenário.</p> <p>De fato, para os aeroportos concedidos na última rodada de concessões (Salvador, Fortaleza, Porto Alegre e Florianópolis), adotou-se o mesmo procedimento utilizado para a atual rodada: exigência mínima de processamento igual ao número de passageiros projetados para primeiro ano de operação da futura concessão.</p> <p>Nota-se, entretanto, que a atual rodada de concessão por bloco agrupa ativos distintos entre si e que se enquadram em diferentes padrões de regulação a depender do porte do aeroporto. Nesse contexto, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153, emenda 01, traz a classificação dos aeródromos, para fins de definição de uma série de níveis de exigência e regras de segurança, segundo o quantitativo de processamento de passageiros (aeroportos Classe I com movimentação inferior a 200.000 passageiros anuais; Classe II entre 200.000 e 1.000.000 de passageiros anuais; Classe III entre 1.000.000 e 5.000.000 de passageiros anuais; Classe IV acima de 5.000.000 passageiros anuais).</p> <p>Nesse contexto, seguindo a lógica já aplicada pela ANAC em seus RBACs, bem como contribuições advindas das audiências públicas, objetivando ainda aumentar a possibilidade de participação de mais empresas como operadores do consórcio no atual processo de concessão dos aeroportos, e respeitando ainda os tetos estabelecidos pelo TCU, estabelecem-se as seguintes exigências para fins de comprovação de habilitação técnica: Bloco Nordeste, 5 milhões de passageiros; Bloco Centro-Oeste, 1 milhão de passageiros; Bloco Sudeste, 1 milhão de passageiros.</p>

Por fim, considera-se a dimensão temporal da cláusula apropriada, dado que um aeroporto pode sofrer flutuações em sua demanda que façam com que em algum dos últimos 5 anos a demanda caia abaixo da exigência de processamento, sem que com isso o operador tenha deixado de possuir a expertise requerida.