

**CONTRIBUIÇÕES À CONSULTA SOBRE REGULAÇÃO ECONÔMICA DE CONCESSÕES AEROPORTUÁRIAS  
À  
Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC**

Prezados senhores,

Em atendimento ao chamado acerca da **CONSULTA SOBRE REGULAÇÃO ECONÔMICA DE CONCESSÕES AEROPORTUÁRIAS**, proposta pela Agência, a **XXXXXXXXXXXX**, vem apresentar contribuições conforme se segue.

**2. Das Contribuições:**

Desta feita, valendo-se da experiência e expertise conquistada ao longo de mais de quatro décadas, vimos propor as seguintes contribuições:

➤ **Evolução da regulação econômica de aeroportos no Brasil:**

Sobre o tema, entendemos que o atual mecanismo de regulação tarifária, em especial no que tange à flexibilização e descentralização vem ao encontro do que se entende fundamental na viabilização de aeroportos, sobretudo, de pequeno e médio portes.

Nesse sentido, entendemos que algumas tarifas, quais sejam as de **Navegação Aérea**, que não foram tratadas nos leilões anteriores, passem a ser contempladas, principalmente nos blocos em que os aeroportos regionais estiverem presentes.

Tais tarifas por si só não são suficientes para viabilizar comercialmente as operações nos aeródromos de menor porte, porém, se incluídas em todo o bloco, ressalta-se também os aeroportos centrais do bloco, dão um incentivo às futuras licitantes.

Assim, ainda que se tratando de órgãos e competências distintas (ANAC e COMAER), entendemos que a inclusão das tarifas de navegação aérea nos blocos de aeroportos regionais, bem como a estipulação do mesmo teto tarifário para todos os aeroportos do bloco, sejam condições fundamentais para a atrair possíveis interessados nos leilões, sobretudo a baixa demanda e infraestrutura precária nos aeroportos de menor porte.

➤ **Regulação de aeroportos de pequeno porte e de blocos de aeroportos:**

Sobre o tema, vimos contribuir no sentido da formulação de outros blocos, que não os que fora apresentado.

Entendemos que o chamado “Bloco Nordeste” em que constam os aeroportos de Recife, Maceió, João Pessoa, Aracaju, Juazeiro do Norte e Campina Grande, possui ativos que isolados ou dispostos em blocos menores, por si só já seriam capazes de atrair interessados nos leilões.

Nosso entendimento é que a formulação de um grande e único bloco desses aeroportos possa significar um risco tanto ótica do poder concedente como na ótica da iniciativa privada. Sob o ponto de vista do poder concedente, acredita-se que possa haver o risco de uma única concessionária assumir importantes ativos de 04 capitais e, que quaisquer problemas que a mesma por ventura venha a enfrentar, possa comprometer toda a operação desses aeroportos. Já na ótica da iniciativa privada acreditamos que haja um risco de um bloco deste tamanho possa agregar um alto nível de CAPEX e uma carga exagerada de OPEX, frente a uma demanda agrega não tão atrativa. Ademais, um bloco deste tamanho com aeroportos em diferentes estados da federação traz riscos nas tratativas com entes federativos diversos (União, Estados e Municípios), dado que os mesmos deverão participar de forma sinérgica no que tange a aprovação de projetos, laudos, etc.

Assim, propomos a divisão do “Bloco Nordeste” em blocos menores, conforme exemplo abaixo:

✓ Bloco Nordeste 1: Aeroporto do Recife;

✓ Bloco Nordeste 2: Aeroportos de Maceió e Juazeiro do Norte; e

✓ Bloco Nordeste 3: Aeroportos de João Pessoa, Aracaju e Campina Grande;

Por último e, mais importante sobre o tema, vimos propor contribuição acerca das qualificações exigidas nos leilões anteriores que, entendemos, possa prejudicar a competitividade nesta nova rodada de concessões, dada a característica da inclusão de aeroportos de menor porte.

É indiscutível o sucesso dos leilões anteriores em que trouxeram ao país grandes operadoras aeroportuárias, inclusive no âmbito internacional. Contudo, entendemos que alguns itens sobre a qualificação técnica que traziam esses editais, cerceavam a participação de empresas nacionais com capacidade de gerir tais ativos.

A exemplo disso, tem-se o Aeroporto de Florianópolis que em 2017 movimentou cerca de **3,8 milhões de passageiros** e o edital trazia a seguinte qualificação; *“É requisito de qualificação técnica para apresentação de propostas para quaisquer dos Aeroportos que o Operador Aeroportuário possua experiência mínima de 5 (cinco) anos na **operação de um mesmo aeroporto** que tenha processado, no mínimo: Para o aeroporto de Florianópolis: **4 (quatro) milhões de passageiros** em pelo menos 1 (um) ano civil, nos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao da publicação deste Edital, considerado o somatório de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito;”*. Nesse sentido, é sabido que até alguns anos atrás, a única operadora de aeroportos no Brasil com volume suficiente de passageiros é a INFRAERO.

Assim, para permitir maior competitividade e que empresas que já atuem no cenário nacional possam participar deste próximo Leilão de Aeroportos, a sugerimos que não seja exigida a comprovação de **atividade específica, ou seja, do processamento de volume de passageiros apenas no modal Aeroportuário**. Pois, sabe-se que independente do modal de transporte de passageiros, o operador do equipamento “terminal” é responsável pelo provimento de infraestrutura e facilidades para os usuários, devendo manter local conservado, organizado, confortável e seguro. Tanto em Terminais Ferroviários, Rodoviários e Aquaviários os cuidados e atividades realizadas pelo operador visando atingir os objetivos acima, são os mesmos do modal Aeroportuário.

Corroborando com esse entendimento, o entendimento do Tribunal de Contas da União - TCU através do TC 035.257/2015-6 que avaliou previamente o 4º Lote de Concessão de Aeroportos e criticou os métodos usados para avaliação técnica das licitantes, bem como apresentou a concessão da operação dos aeroportos de Osaka e de Kansai (de 12/11/2014), onde que o investidor bastaria comprovar qualquer um dos três requisitos estabelecidos como relevantes nos últimos 10 anos, conforme reprodução da qualificação do edital abaixo:

*“Tem alguma das seguintes experiências desde 2004:*

*I. Experiência de exploração de uma instalação de passageiros utilizada por, pelo menos, 15 milhões de usuários em um ano*

*II. A experiência de exploração de uma instalação comercial cuja área útil seja não inferior a 10.000 m<sup>2</sup>*

*III. Experiência de operação de um edifício multi-purpose (que inclui uma instalação comercial) cuja área bruta não inferior a 100.000 m<sup>2</sup> é, ligado a uma instalação de passageiros utilizado em pelo menos 15 milhões de usuários em um ano”*

Corroborando o entendimento também, o fato de que grandes operadoras do Modal Aeroportuário já arremataram grandes ativos de importantes capitais e, que, estarão comprometidas com esses ativos pelos próximos anos. Assim, é fundamental que a Agência, busque também no mercado interno, empresas capazes de gerir os Aeroportos em questão, continuando assim, a obter sucesso nos próximos leilões.

Por fim, colocamo-nos à inteira disposição através dos canais abaixo, para sanar quaisquer dúvidas e prestar quaisquer esclarecimentos acerca das contribuições aqui descritas.