

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 09/2016

**Contribuições Respondidas
pela Secretaria de Aviação Civil
- SAC/MT**

**CONCESSÃO PARA AMPLIAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS
AEROPORTOS DE PORTO ALEGRE - SALGADO FILHO, DE
SALVADOR - DEPUTADO LUÍS EDUARDO MAGALHÃES, DE
FLORIANÓPOLIS - HERCÍLIO LUZ E DE FORTALEZA - PINTO
MARTINS**

1 ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES PRESENCIAIS

1.1 Sessão Presencial realizada em Fortaleza

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|--|--------|
| CIDADE: Fortaleza | UF: CE |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| RENATO PEREIRA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia. Na verdade é apenas um, que eu gostaria que esclarecesse um pouquinho mais, quando (1) nos tocou na experiência do Reino Unido, no que diz respeito, a levar a parte interessada para debater o assunto de áreas concedidas, em especial para as áreas, eu acho que seja APE. Eu imagino que seja de área operacional, eu gostaria que isso fosse mais esclarecido, porque o exemplo do Reino Unido, para passar para o nosso Reino Brasil é um pouco complexo. Aqui o nosso cliente, enfim, os nossos aeroportos são um pouco menos abastados, não tem esses recursos que teriam por lá. E a outra pergunta seria, (2) o prazo de obra, que meio que se estabelece 25 meses, e eu queria saber qual é o parâmetro para essa acolhida desses 25 meses, 25 meses? Perdão, eu imagino que seja um parâmetro, a partir do momento que você tem o projeto executivo, e que isso normalmente tem acontecido em todas essas obras, das concessões e na maioria das obras no Brasil como um todo, elas partem de projetos conceituais, quando muito de um mal executivo, e isso tem que se transformar em uma execução, enfim. E o índice de aceleração dessas obras, que aconteceram em todos os aeroportos, onerou muito as obras na verdade, é um peso muito grande essa incineração para atingir esse marco, editalício, vamos chamar dessa forma, que fica muito complexo atingi-lo e a todo custo. E fica encarecido bastante, essa aceleração da obra. Na verdade, são duas perguntas. Muito obrigado.</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| A SAC agradece a contribuição e informa que, dada a experiência pretérita, o prazo de 25 meses para conclusão das obras previstas para a | |

Fase I-B dos quatro aeroportos mostra-se adequado especialmente por ter sido ampliado em relação às rodadas anteriores (com duração de 22 meses para os Aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília e de 23 meses para os Aeroportos do Galeão e de Confins) e por tratar-se de investimentos de menor vulto. Somentamos ainda que esses prazos são produto dos EVTEAs, que foram objeto de análise por parte desta SAC e aprovados pelo TCU.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|--|--------|
| CIDADE: Fortaleza | UF: CE |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| RAQUEL FILOMENO GOMES | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Pois não. O meu nome é Raquel Filomeno, eu sou da OAB Ceará, sou da Comissão de Direito Marítimo Portuário, Aeroportuário e Aduaneiro, aqui pela Seccional. E na verdade senhores, eu queria cumprimenta-los, cumprimentar a todos que estão presentes, e na verdade, seria até uma dúvida que surge aqui do estado, quando a gente começa a comentar a respeito de aeroporto e haver a viabilidade deles. A questão dos estudos de viabilidade técnica, a gente inclusive participando de alguns comentários, e algumas audiências com o próprio estado, a gente vê que o nosso aeroporto, ele ainda é um aeroporto, digamos, talvez em estratosferas pequenas ao que a gente tem no Brasil. E que ele está localizado dentro, principalmente dentro da cidade, e a gente verifica também essa, quando a gente fala em expansão, a questão da necessidade de uma estrutura maior para atender. Até quando se fala como eu vi aqui, a doutora Clarissa e vários falando, a respeito de, a gente viabilizar isso para anos a frente, se eu não me engano para até 2020 e alguma coisa, enfim.(1) O que a gente tinha que ter em mente, é para onde que a gente vai realmente expandir isso, porque existe, pelo o que a gente vê em estudos também feitos pelo próprio estado, por alguns expertos da área, a questão da, principalmente digamos, da pista. Existem algumas limitações. É logico que a gente vai está vindo aqui para verificar a expansão, mais expansão digamos nesse sentido, nessa concessão, como vai ser aberta, ela tende a isso. E pra onde que vai esse aeroporto ser expandido? Aqui a gente vai, são questões pontuais que eu acho que deveriam ser analisadas, já que a gente está em uma audiência desse porte, envolvendo vários entes, a gente analisar exatamente nesse sentido, para que possa ser atendido e a gente não ter problemas para o futuro, entende? Já que estão inclusive, sendo licitados e criados a possibilidade de novos aeroportos, em outras localidades aqui da, do Município, dos Municípios. A gente tem: São Gonçalo, Jericoacoara. Então</p> | |

assim, na verdade o meu questionamento aqui, era muito mais um ponto de interrogação nesse sentido, se pudesse ser esclarecido, entendeu? (2) A questão da expansão, e a questão da pista, e esse outros pormenores. Eu agradeço aí a palavra.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que os estudos de viabilidade buscam compatibilizar a capacidade da demanda projetada ao longo de todo o prazo da concessão. Considerando uma expansão da pista atual (para um comprimento de, pelo menos, 2.755 metros), a demanda projetada para o aeroporto poderá ser atendida até mesmo no cenário mais otimista, embora o sítio aeroportuário de Fortaleza esteja limitado pelo perímetro urbano. Além disso, o sítio aeroportuário passou por um rezoneamento civil militar junto ao comando da Aeronáutica, o que resultou na incorporação de uma grande área civil ao aeroporto, reduzindo sua área militar.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Fortaleza | UF: CE |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| JORGE ANTÔNIO DOS SANTOS LUÍS | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia. Jorge Antônio dos Santos Luís, representante do SINA, Sindicato Nacional dos Aeroportuários. E nós gostaríamos de começar essa fala, como já foi falado aqui a questão trabalhista a qual nós defendemos, e nos atemos no seguinte início. Nós terminantemente somos contra a privatização de qualquer aeroporto brasileiro, por entendermos que se trata da Segurança Nacional, além da integração nacional. O que não está sendo levado em consideração essa questão, principalmente porque em todas as privatizações anteriormente realizadas, e no projeto atual, não nos é apresentado nenhum projeto alternativo como foi falado ainda agora com relação a aviação regional. O desenvolvimento da aviação regional, no qual o aeroporto de Fortaleza faz um grande papel nessa integração. Assim falando, segundo informação que tivemos através do Jornal o Globo, o novo Presidente do Banco Central declarou que para resolver o problema da inflação, atualmente no Brasil, seria necessário diminuir a renda e o poder de compra dos trabalhadores e assim aumentando o desemprego. Com a concessão do aeroporto, ou melhor, dos aeroportos, pela experiência que temos, tem gerado grande agonia e expectativa dos trabalhadores por conta do desemprego que tem sido gerado nas privatizações anteriores. (1) A questão é: a garantia do emprego do funcionário que sai da INFRAERO e vai para essa empresa concessionária. A garantia do funcionário, de emprego do funcionário, que é contratado diretamente pela empresa concessionária, que ele não sendo da INFRAERO, porque a experiência que temos de Guarulhos, Brasília, e etc., é que há um grande volume de contratações e demissões. O contrato de trabalho é totalmente estrangulado, desrespeitado. Nós precisamos, dentro desse novo modelo, garantir as condições de treinamento, de garantias de trabalho desses trabalhadores. A nossa proposta inclusive, é que, essa concessionária lhe garanta uma estabilidade de pelo menos, até 2022 para esses trabalhadores que saem da INFRAERO</p> | |

e vão para a concessionária, certo?(2) O segundo ponto, que nós vemos também, é que não observamos na questão e apreciação, a garantia de não haver um pretenso futuro calote no pagamento das outorgas , o que está acontecendo agora pelas empresas que já, dos aeroportos que já foram concedidos, que alegando os seus prejuízos somados aos prejuízos que a própria INFRAERO vem amargando desde as primeiras privatizações, estão agora solicitando o não pagamento, ou seja, o calote no pagamento das outorgas. O que já recebeu, e segundo as informações que recebemos ainda a pouco, já recebeu inclusive a contemplação positiva da ANAC. Então nós nos tornamos muito preocupados com essa questão, porque nós não estamos vendo garantia de avanço para a sociedade brasileira nessas privatizações, tanto nas anteriores como nas atuais. E precisamos então, amarrar isso, precisamos então colocar isso de forma clara para a sociedade brasileira, precisamos colocar isso claro para o trabalhador brasileiro, de como que estamos realmente garantindo o futuro do nosso país, haja visto também que a continuidade desse processo nós não conseguimos concordar com o momento político do país, com o momento econômico que o país se encontra, não é essa a solução para o nosso país. Obrigado

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que: 1) o contrato prevê que caso a Concessionária não pague as Contribuições Fixa e Variável na data de vencimento incorrerá em multa e juros moratórios, conforme Item 2.22 do Contrato, podendo o Poder Concedente executar a Garantia de Execução do Contrato. Adicionalmente, o Contrato prevê a declaração de caducidade para casos de não cumprimento das obrigações contratuais., podendo o Poder Concedente executar a Garantia de Execução do Contrato. Está previsto ainda a declaração de caducidade para casos de não cumprimento das obrigações contratuais. 2) as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos

75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. Com isso as parcelas devidas pelo pagamento da outorga acabam por acompanhar o retorno financeiro da Concessionária. 3) a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Nesse sentido, ressalta-se que, conforme cláusula 16.1.1 do Contrato de Concessão, "A Concessionária, na seleção de quadro de empregados, deverá dar preferência, dentre os candidatos que entenda preencher os requisitos para a contratação, aos empregados da Infraero atualmente lotados no aeroporto objeto da desestatização". Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero. Sobre os empregados da Infraero lotados nos aeroportos a serem concedidos e que forem transferidos à concessionária, consta no contrato que deverão ser assegurados, entre outros direitos, a garantia de emprego limitada ao dia 31 de dezembro de 2018. A cláusula 16.2.1 será alterada de modo a estender a garantia de emprego até 31 de dezembro de 2020.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Fortaleza | UF: CE |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| PAULA DAMAS | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Obrigada. Bom dia, o meu nome é Paula, eu sou da Inframerica. Bom, eu estou aqui representando acionista, detentor da concessão do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, em Natal, a Inframerica. A nossa participação nessa audiência pública tem a intenção de (1) discutir e solicitar maiores esclarecimentos, e revisão da regra prevista na Seção 3, Cláusula 3.17 da Minuta do Edital de Concessão. Eu não vou ler a cláusula, mas é basicamente a restrição à participação isolada de uma concessionária de serviço público federal, já detentor de um aeroporto na mesma região. No caso, essa restrição, ela afeta apenas uma concessionária, de todas as existentes, e é a concessionária para qual eu trabalho. Com todo o respeito a ANAC e a Secretaria de Aviação Civil, que produziu uma nota técnica a respeito, e entendemos que tal restrição é razoável e contraria os preceitos constitucionais de livre concorrência, motivo pelo qual estamos aqui para apresentar as nossas justificativas pelo desacordo em questão, e reforçar o nosso compromisso com o desenvolvimento da prestação de serviço de qualidade na Aviação Civil Brasileira. Primeiramente é importante destacar que a Inframerica pertence a um grupo de investidores, que possui sobre sua administração, o maior número de aeroportos do mundo. Hoje são 54 aeroportos sob gestão de nosso grupo, e nossa intenção é expandir a nossa atuação, não só no Brasil, mas no resto do mundo. Essa restrição estrangula o nosso crescimento, estrangula o nosso interesse em continuar investindo no Brasil. A Inframerica iniciou os seus investimentos no Brasil, ao apostar no Green Field no aeroporto de Natal, um desafio diferente de todas as outras concessões, e oito meses antes do prazo final entregamos um aeroporto novo, moderno e eficiente para a população do Rio Grande do Norte. Ingressamos também na concessão do aeroporto de Brasília, que desde o início da nossa gestão, passou a ser o segundo maior aeroporto em movimentação de passageiros, sendo o maior hub doméstico do Brasil. A</p> | |

infraestrutura foi duplicada, modernizada e hoje possui equipamentos de estrutura equivalentes aos maiores aeroportos do mundo. Hoje, nós recebemos críticas e todas são positivas, de todos os operadores aéreos, e o nosso caso pode ser considerado um caso de sucesso. Quando da realização das mesmas audiências públicas que hoje ocorrem no aeroporto de Natal, foi feito um questionamento sobre a vedação, se haveria a vedação ao crescimento da empresa. No caso, só existia a perspectiva da concessão dos três outros aeroportos, Brasília, Viracopos e Guarulhos. E isso está registrado, foi informado que, não haveria qualquer tipo de limitação a participação nessas concessões. Ficou implícito, de que não haveria vedação a qualquer outra concessão, fomos surpreendidos na segunda rodada, porém, considerando o tamanho dos aeroportos, houve um questionamento, mas não tão enfático, mas dessa vez a gente vai fazer um questionamento sim. Bom, nós, nesse momento, questionamos o posicionamento e o único argumento que embasou a vedação à participação da Inframerica, foi um quesito de competitividade. Existem relatórios e nós vamos protocolar na audiência pública, técnicos estabelecidos por teóricos do mundo inteiro, questionando essa teoria de competitividade entre aeroportos, principalmente levando em consideração a estrutura e o tamanho do país. Bom, nesse sentido, sugerimos que tal vedação exista, não em função de uma região geográfica, conforme os conceitos de geografia política brasileira, mas sim em função de região segundo a cadeia logística de transporte aéreo (ininteligível 01:10:05). Explico. Como é sabido, os aeroportos teoricamente são estudados de acordo com a sua área de interesse. Sendo essa, delimitada pela duração da viagem aérea, translado até o sítio aeroportuário. Logo, segundo os preceitos corroborados por especialistas em aviação do mundo inteiro, a zona de influência de um aeroporto está normalmente circunscrita a um raio equivalente há uma hora de viagem de carro para aeroporto para viagens curtas, e 2 horas para viagem de longa distância, nesse sentido, logicamente teríamos caso em que não seria possível administração por dois aeroportos. Porém, no caso de Natal e Fortaleza, a distância é de 517 km, 06 horas e 20 minutos de viagem. Salientamos que a reiterada apresentação de restrições ao planejamento estratégico da

empresa, representa um claro entrave ao sucesso das proposições e justificativas da política de desestatização, e colocam em risco as operações atuais, mais especificamente em relação ao aeroporto de Natal, onde esse grupo, ao qual pertenço, está fazendo um grande esforço financeiro para manter a sua operacionalidade nos padrões mais elevados de qualidade. É o desejo da Inframerica, participar dos leilões de aeroportos de Fortaleza e de Salvador, e quem sabe, trazer a essas cidades a reconhecida qualidade de serviço que faz parte do nosso padrão operacional. Obrigada.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a análise que subsidiou o estabelecimento das restrições à participação cruzada na atual rodada de concessões aeroportuárias levou em consideração uma extensa gama de aspectos teóricos e práticos, bem como uma ampla análise da experiência de três países que já concederam ou privatizaram suas infraestruturas (Reino Unido, México e Austrália), de forma a abarcar diferentes aspectos da realidade brasileira presente e potencial.

Cabe notar também que uma revisão completa da teoria e da experiência internacional já havia sido feita pelo mesmo Departamento de Regulação e Concorrência – DERC da SAC-PR por meio da Nota Técnica nº 33/DERC/SPR/SAC-PR, de 20 de setembro de 2013, constante como anexo da Nota Técnica nº 21/DERC/SPR/SAC-PR, objeto da presente contestação. Conforme definido já na introdução Nota Técnica nº 21, a análise realizada para a presente rodada buscou destacar apenas alguns pontos essenciais para a apreciação do caso em tela de forma a manter a objetividade do estudo e remeter os leitores interessados à revisão da literatura já realizada.

Todavia, os subsídios trazidos no âmbito da presente Audiência Pública, bem como novas análises realizadas pela SAC que consideraram os ganhos devidos a participação do maior número de players possíveis no leilão e aspectos relacionados à isonomia a todos os concessionários existentes trouxeram elementos que permitem a reconsideração das restrições propostas. Nesse sentido, considerou-se que

a) O Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (ASGA) é o único dentre os contratos já firmados que

possui um mecanismo de reversão de receitas não tarifárias para modicidade tarifária do próprio aeroporto. De fato, ficou estabelecido que parte da parcela das receitas não tarifárias que excedessem a 35% da receita total do aeroporto deveriam ser revertidas em menores tarifas aeroportuárias quando do advento do reajuste anual a que o concessionário faz jus. Se, por um lado, isso é benéfico para os usuários dessa infraestrutura, por outro diminui os incentivos para uma agressiva estratégia comercial por parte do aeroporto, uma vez que parte dos ganhos será repassada para outros agentes econômicos.

b) Um dos aspectos primordiais para a capacidade de formação de hubs são as economias de rede decorrentes de uma extensa e densa malha aérea que já utiliza a infraestrutura. De fato, conforme o Estudo Econômico Sobre Regulação e Concorrência no Setor de Aeroportos (Fiuza & Pioner, 2009), “uma linha aérea passa a operar em um hub onde outras já operam se (1) a externalidade de rede for grande, (2) o número de linhas aéreas operando no mesmo hub for grande e (3) não há grande aumento de competição entre linhas aéreas devido à sua entrada”. Nesse sentido, é importante observar que o ASGA processou, em 2015, 2,6 milhões de passageiros e realizou, nesse mesmo período, 22,7 mil operações, sendo quase que exclusivamente voos origem-destino. Por outro lado, os aeroportos de Salvador e Fortaleza processaram aproximadamente 9 milhões e 6,3 milhões de passageiros e 97,1 mil e 61,6 mil operações, respectivamente. Tais fatos reduzem a capacidade de competição por formação de hubs, minimizando preocupações concorrenciais.

c) O Contrato de Concessão do ASGA não prevê a cobrança de tarifa de conexão. De fato, essa tarifa somente foi criada após a concessão do aeroporto pela Lei nº 12.648, de 17 de maio de 2012. Dessa forma, a competição por conexões se mostra menos atraente para o ASGA do que para outros aeroportos, uma vez que não geraria receita tarifária de forma direta para o concessionário. Se é certo que o aeroporto ainda se beneficiaria de eventuais receitas não tarifárias decorrentes de sua maior movimentação, deve-se considerar que o processamento de passageiros nessas condições não possui o mesmo potencial gerador de receitas comerciais que o

processamento de passageiros origem-destino. Adicionalmente, conforme já ressaltado, por conta do mecanismo de modicidade local, receitas não tarifárias que excedam a 35% da receita total do aeroporto devem ser revertidas em menores tarifas aeroportuárias, o que pode reduzir ainda mais os ganhos potenciais da atração de conexões.

d) A localização do ASGA caracterizada pela baixa concentração demográfica (quando comparado a outros aeroportos localizados em grandes centros urbanos brasileiros) associada à demora na conclusão das obras de acesso ao aeroporto por parte do Poder Público. De fato, o aeroporto está localizado no Município de São Gonçalo do Amarante /RN (17ª posição de IDH do estado) distante cerca de 40 minutos do centro de Natal/RN e mais de 6 horas e 30 minutos do aeroporto de grande porte mais próximo da região nordeste (Aeroporto Pinto Martins em Fortaleza/CE), ambos por rodovia. Isso porque, conforme já destacado nas Notas Técnicas já citadas, algumas das variáveis mais importantes na escolha do aeroporto pelos usuários são tempo de deslocamento até o aeroporto e as condições e os custos dos modais que dão acesso ao mesmo. Desse modo, o ASGA difere substancialmente dos grandes mercados europeus onde são verificados grandes aeroportos em localidades próximas e cuja demanda tem feito com que as administradoras aeroportuárias comportem-se como se estivessem em um mercado competitivo, concorrendo por preços e serviços diferenciados. O acesso facilitado aos aeroportos na Europa por meio de trens, como é o caso de Charleroi, vizinho do aeroporto de Bruxelas, possibilita aumentar a atratividade dos aeroportos mais afastados dos grandes centros. Na outra ponta aparece o caso brasileiro, onde a dificuldade de acesso aos nossos aeroportos prejudica aqueles que estão mais afastados.

Assim, a SAC informa que, em vista dos argumentos trazidos em audiência pública e diante do exposto acima, a restrição de participação prevista no item 3.17 do Edital foi excluída.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Fortaleza | UF: CE |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ANTÔNIO ALMIR SOUZA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia a todos. Almir Souza, empregado da INFRAERO. Na verdade, eu estou representando aqui os empregados, aliás, perdão, como empregado, e não como empresa. Foi falado aqui, das recomendações do TCU, a mesa falou que o TCU recomendou a absolvição pelo concessionário dos empregados, também o sindicato aqui falou, então isso aí é importante, mas deixar claro que visão do sindicato, aqui representado pelo Jorge Luís, é que os empregados têm que ter realmente uma segurança,(1) não dá para você ter apenas 18 meses de estabilidade, é um prazo muito curto, na pior das hipóteses, a gente poderia tentar segurar 36 meses. Eu acho que deveria constar no edital uma garantia, de no mínimo 36 meses para que os empregados possam ter um nível de segurança na empresa, até porque, você tem a sua vida construída, passou por concurso e vai arriscar ficar em uma empresa por um tempo desses. Nas recomendações do TCU, ele falou que a INFRAERO tem uma dificuldade financeira, que está em uma crise financeira. Isso é verdade, mas é importante que a gente resista aqui, que essa crise, que esse problema ocorreu a partir de 2010, ou seja, a partir das concessões. Foi a partir das concessões que tivemos esse problema financeiro com a empresa, uma empresa que tem um quadro de funcionários habilitados, treinados, capacitados e que gerenciava 67 aeroportos. Eu sei que o tempo vai ser curto, porque eu fiz um bocado de inscrito, eu queria saber se a mesa, devido, tem muitas pessoas que desistiram da inscrição, se podia me dá mais, pelo menos dois minutos, não sei se é possível, pra gente ficar mais tranquilo aqui. Então essas recomendações do TCU, em relação aos trabalhadores, contemplou parte, parte do pessoal, sobretudo, aquelas pessoas que estão próximo da aposentadoria. Ou seja, se você tem um nível de segurança, e o governo, o governo afirmou que a maior parte, que a sua maior meta é o crescimento e a geração de empregos, então nesse sentido não é cabível demitir, ou seja, se a gente demitisse e tiver uma demissão em</p> | |

massa na empresa, a sociedade e as famílias é quem iam pagar esse prejuízo. E não resta dúvida, que os empregados têm uma vida na cidade, nas relações, a questão da família, a questão afetiva, e essa mudança que é uma mudança forçada vai causar problemas de toda natureza. Há também, um ambiente de incertezas, é bom que isso fique claro. Porque ainda é possível que o governo faça outras concessões, e até a privatização da empresa, então não é fácil os empregados sair, arriscar a vida em outro aeroporto, porque quem veio lá do sul para Fortaleza, já teve esse problema. Chegou, passou poucos anos e já tem que retornar, então dá instabilidade, um ponto importante. O governo fez um acordo de estabilidade nas primeiras concessões até 2018, depois, na segunda concessão até 2020, então é necessário que fique registrado aqui também a importância e a necessidade que o governo garanta a estabilidade dos empregados da INFRAERO, dos aeroportos concedidos até, no mínimo 2022, seguindo a mesma regra. Então só fazer essas recomendações, porque teve o pessoal da Inframerica que falou aqui, e há realmente problemas nos aeroportos. A rede INFRAERO era composta por 67 aeroportos, era uma rede lucrativa, como eu falei aqui até 2010, e, deixa eu só voltar aqui. Em conjunto com o governo, ela realizou diversos investimentos que atenderam a necessidade da aviação, que fique claro aqui, que até 2010 não tinha problema na aviação, era necessário investimento? Era sim, mas tinha o investimento necessário e a empresa atendia claramente os anseios da Aviação Civil. E que a partir desse momento, que a gente perdeu 50% das receitas, foi que houve a crise da empresa. Também deixar claro, que o governo vendeu um filé, era uma rede, e essa rede poderia sustentar os aeroportos, como falou aqui da questão da aviação regional do Ceará, e sustentavam esses outros aeroportos, com a venda de forma não planejada dos aeroportos que davam lucro, e ficando com a responsabilidade da sociedade, o ônus de arcar com os outros aeroportos, porque é necessário para você ter a aviação no país, alguém tem que sustentar e a iniciativa privada, não vai arcar com aqueles aeroportos que dão prejuízos. Então modelo, o modelo equivocado, o modelo foi errado e isso precisa ser corrigido, porque não é a sociedade que vai pagar. Falou-se aqui de calote, eu acho que o Jorge falou de calote, que está havendo

com as empresas que receberam a concessão, não estão pagando as outorgas do governo. Então pode acontecer com essa empresa que esteve aqui, de Natal, fica no prejuízo, não paga o governo, não paga o contrato e a sociedade é quem vai responder por isso. Então deixo esse alerta aqui, que fique assegurado no edital que nós não podemos nos submeter, a nossa sociedade, as pessoas e o povo trabalhador, o problema do não planejamento em um processo de concessão do governo. Só outra rapidinho, questão técnica, pode falar? Eu pensei que vocês estavam marcando o tempo aí para não dá tempo.(2) O aeroporto aqui de Fortaleza, tem uma parte que é da INFRAERO e uma parte que é militar, então eu queria saber, se vocês pudessem responder, ou ficar registrado, quem é que vai responsabilizar, se é o estado do Ceará, se é a União, ou se é o concessionário, pela a complementação dessa área? Porque isso eu não via no edital, não sei se está aí no edital o complemento dessa responsabilidade, que é uma área militar, essa expansão do aeroporto, pra ficar bom isso, ficar garantido aí no edital que isso... que alguém tem que assumir isso, que fique registrado. Ok. Obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que 1) a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero. Nesse sentido, ressalta-se que, conforme cláusula 16.1.1 do Contrato de Concessão, "A Concessionária, na seleção de quadro de empregados, deverá dar preferência, dentre os candidatos que entenda preencher os requisitos para a contratação, aos empregados da Infraero atualmente lotados no aeroporto objeto da desestatização" Sobre os empregados da Infraero lotados nos aeroportos a serem concedidos e que forem transferidos à concessionária, consta no contrato que deverão ser assegurados, entre outros direitos, a garantia de emprego limitada ao dia 31 de dezembro de 2018. A cláusula 16.2.1 será alterada de modo a estender a garantia de emprego até 31 de dezembro de 2020. 2) o contrato prevê que

caso a Concessionária não pague as Contribuições Fixa e Variável na data de vencimento incorrerá em multa e juros moratórios, conforme Item 2.22 do Contrato, podendo o Poder Concedente executar a Garantia de Execução do Contrato. Está previsto ainda a declaração de caducidade para casos de não cumprimento das obrigações contratuais. 3) o sítio aeroportuário passou por um rezoneamento civil militar junto ao comando da Aeronáutica, o que resultou na incorporação de uma grande área civil ao aeroporto, reduzindo sua área militar.

1.2 Sessão Presencial realizada em Salvador

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ANTÔNIO JOSÉ LIMA E SILVA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todos, meu nome é Antônio José Lima e Silva, só para registro. Eu vou fazer um breve comentário e no final uma sugestão. Sou cidadão baiano. O documento para o qual pretendo contribuir é a consulta sobre aspectos de regulação econômica através da solicitação de esclarecimento. O aspecto que espero dar a maior transparência refere-se às regras de consulta. Segundo declaração do ministro relator TCU sobre o EVTEA, em pauta, o qual se aplica ao processo do aeroporto internacional de Salvador, consta que “a que se considerar que a Infraero passa por uma difícil situação econômica financeira consubstanciada em elevar os prejuízos e em excesso de pessoal em seu quadro, em decorrência da não absorção dos empregados então lotados nos aeroportos já concedidos. Ele também fala, nota-se ainda que a ausência de recursos financeiros têm dificultado a realização do plano de demissão voluntária daquela empresa pública, situação que também poderá piorar com as concessões em andamento.” Também, segundo notícia publicada no jornal Valor Econômico temos, “o Governo deixou de receber ontem, no caso 10 de maio, como foi publicado, então isso foi um dia anterior, dia 9, 1 bilhão em pagamento de outorga pelos 2 aeroportos concedidos em iniciativa privada no fim de 2013. Esse rombo desfalcará o Fundo Nacional de Aviação Civil, FNAC, cujos recursos têm sido usados para atenuar o debito fiscal e levantam uma série de incertezas em torno do modelo de concessões aeroportuárias”. Tendo por base números atuais da Infraero que desde 2013 acumulou prejuízos anuais, temos no último ano de 2015 o prejuízo de 3 bilhões de reais. Dessa forma, chega-se a inexorável conclusão de que esse modelo de concessão que retirará ainda 4 dos aeroportos (ininteligível 00:56:57) das mãos da Infraero, nota (ininteligível 00:57:00) e trazer benefícios para o Governo e para a população. Nesse</p> | |

sentido, perguntamos como o sistema aéreo (ininteligível 00:57:11) poderá se sustentar como um todo sendo gerido por uma imensa maioria, como uma empresa deficitária, como o passivo financeiro bilionário a quitar e sem garantias alguma de retorno de outorgas antiga e previstas nas novas concessões que é a partir de 4,1 bilhões de reais e dos 49% já investidos na participação societária dos aeroportos concedidos, sem que no final das contas haja mais cobrança de impostos e excessivo aumento de tarifas e taxa aeroportuárias, os quais irão onerar ainda mais o povo brasileiro .(1) Dito isso, considerando a atual situação econômica financeira que passa o país, visando evitar que essas concessões prejudiquem ainda mais os cofres públicos e conseqüentemente culminem em aumento de impostos para a população, sugiro que a publicação do edital de concessão definitiva desse edital seja condicionada a criação e publicação de um plano de ação do Governo Federal, de forma que a perda de receita oriunda dessas concessões seja compensada com a redução das despesas garantindo a sustentabilidade econômica financeira do negócio

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que:

1) As concessões realizadas até 2013 já renderam ao Fundo Nacional de Aviação Civil montante superior a R\$ 1,2 bilhão em 2013, R\$1,4 bilhão em 2014 e R\$ 2,4 bilhões em 2015. O referido Fundo foi instituído pela Lei nº 12.462, de 2011, para ser aplicado no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

2) o contrato prevê que caso a Concessionária não pague as Contribuições Fixa e Variável na data de vencimento incorrerá em multa e juros moratórios, conforme Item 2.22 do Contrato, podendo o Poder Concedente executar a Garantia de Execução do Contrato. Adicionalmente, o Contrato prevê a declaração de caducidade para casos de não cumprimento das obrigações contratuais, podendo o Poder Concedente executar a Garantia de Execução do Contrato. Está previsto ainda a declaração de caducidade para casos de não cumprimento das obrigações contratuais.

3) as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior

pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. Com isso as parcelas devidas pelo pagamento da outorga acabam por acompanhar o retorno financeiro da Concessionária.

4) a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Nesse sentido, ressalta-se que, conforme cláusula 16.1.1 do Contrato de Concessão, "A Concessionária, na seleção de quadro de empregados, deverá dar preferência, dentre os candidatos que entenda preencher os requisitos para a contratação, aos empregados da Infraero atualmente lotados no aeroporto objeto da desestatização". Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero. Sobre os empregados da Infraero lotados nos aeroportos a serem concedidos e que forem transferidos à concessionária, consta no contrato que deverão ser assegurados, entre outros direitos, a garantia de emprego limitada ao dia 31 de dezembro de 2018. A cláusula 16.2.1 será alterada de modo a estender a garantia de emprego até 31 de dezembro de 2020.

5) Com relação aos demais assuntos que não dizem respeito às regras editalícias e contratuais ou aos EVTEAs, estes serão tratados oportunamente pela Infraero e pelo Governo Federal.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ROBERTO JOSÉ SILVA OLIVEIRA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde. Eu sou Roberto Oliveira, estou me apresentando como cidadão comum. Vou fazer um breve comentário e depois a pergunta no final. Com a privatização das redes ferroviárias realizadas entre os anos de 96 e 97, foram deixadas ao abandono muitas estações de trem centenárias, bem como foi extinto o transporte de cargas e de passageiros que serviam a muitas cidades, como resultado várias outras cidades, antes atendidas pela rede ferroviária federal, sofreram impacto fazendo milhões de passageiros não tivessem mais sua opção de transporte ferroviário, uma vez que, sob a alegação de que esse serviço ou demais desativados não davam lucro, eles não interessavam as novas concessionárias. Traçando um paralelo com a privatização das ferrovias em face a política privatizante que estão sendo tomadas pelo Governo Federal, em que apenas são concedidos os aeroportos superavitários operados pela Infraero e com isso deixado de lado os outros aeroportos que apesar de ter importância social, não despertam interesse do setor privado. Observamos que após os últimos leilões dos aeroportos da rede Infraero esta empresa deixou de ser lucrativa e em decorrência disso, vem passando por restrições econômicas que refletem diretamente no custeio de suas atividades de manutenção .(1) Referente ao leilão do aeroporto internacional de Salvador que passou a ser um dos poucos mais rentáveis na rede Infraero, pergunto, essa concessão não levará a Infraero ao desequilíbrio econômico podendo, com isso, acarretar o fechamento dos seus mais de 50 aeroportos, boa parte deficitárias, inviabilizando assim o tão divulgado projeto do Governo de integrar a malha aérea brasileira, através da (ininteligível 01:01:19) expansão dos aeroportos regionais.</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o projeto do Governo de integrar a malha aérea brasileira será executado com os | |

recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC.

Somente as concessões realizadas até 2013 já renderam ao FNAC montante superior a R\$ 1,2 bilhão em 2013, R\$1,4 bilhão em 2014 e R\$ 2,4 bilhões em 2015.

O referido Fundo foi instituído pela Lei nº 12.462, de 2011, para ser aplicado no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| MÔNICA PATRÍCIA DE ALBUQUERQUE NEGRÃO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Cidadã soteropolitana. É uma pergunta também. Ainda que já houvesse registrado que os empregados dessa empresa, da Infraero, terão 18 meses para estar se adaptando ou não a nova concessionária, prazo este com o prazo a ser finalizado em 31 do 12, considerando que 95% dos empregados consultados em pesquisa voluntária realizada entre os empregados concursados para esta localidade, não apresenta, no momento, interesse para saída em que o aeroporto de Salvador, diferente de outras localidades, não há redundância, não há outra instalação da Infraero próxima, considerando ainda que fizemos concurso para estar laborando nesta localidade, entendemos que caberá posicionamento urgente sobre o planejamento e aproveitamento de mão de obra existente nessa região, em que pese uma mão de obra de excelência, pois dominamos o conhecimento da administração aeroportuária em todo o ambiente nacional, uma vez que somos, no mínimo, 400 famílias, com suas respectivas responsabilidades a serem atingidas diretamente e não somente serão somente essas famílias, terão as suas vidas invadidas como prejudicados em financiamentos de imóveis próprios, comprometimento com empréstimos, familiares em tratamento de saúde, ocupação profissional dos cônjuges, vínculos educacionais dos nossos filhos, quer sejam escolas e faculdades, dependentes, atividades diversas, decisão particular de um planejamento pessoal de vida realizado por qualquer ser humano habitante deste planeta, (1) neste ponto que entendemos ser da responsabilidade social, destaca-se a recomendação no acordo do TCU os itens 9.4 e 9.5 sobre a busca pelo aproveitamento dos empregados, pela concessionária, já exposto aqui na razão da experiência dos 18 meses e que sejam destinados o pagamento da parcela inicial de outorga, os 25% ao programa de demissão voluntário da Infraero, sendo assim, quais as informações concretas sobre esta responsabilidade social amplamente divulgada e registrada pelos Ministros</p> | |

do TCU neste rol de concessões, visto que até o momento nada, unicamente nada, nos foi dito, nem pela própria Infraero, nem pelos nossos órgãos sindicato ou associação nacional.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos.

Nesse sentido, ressalta-se que, conforme cláusula 16.1.1 do Contrato de Concessão, "A Concessionária, na seleção de quadro de empregados, deverá dar preferência, dentre os candidatos que entenda preencher os requisitos para a contratação, aos empregados da Infraero atualmente lotados no aeroporto objeto da desestatização" Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.

Sobre os empregados da Infraero lotados nos aeroportos a serem concedidos e que forem transferidos à concessionária, consta no contrato que deverão ser assegurados, entre outros direitos, a garantia de emprego limitada ao dia 31 de dezembro de 2018.

A cláusula 16.2.1 será alterada de modo a estender a garantia de emprego até 31 de dezembro de 2020.

A SAC informa ainda que informações relativas a plano de demissão voluntária da Infraero devem ser obtidas diretamente com a estatal.

Adicionalmente, informa que a previsão de pagamento a ser feito pelo concessionário deve se adequar ao que dispõe o art. 12 do Decreto 7.624, de 22/11/2011, que trata de recursos advindos do pagamento das outorgas.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| BRUNO DOS SANTOS | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todos, eu me chamo Bruno (ininteligível 01:06:21) dos Santos. Eu venho falar em nome dos funcionários da Infraero, mas como cidadão também. Foi falado aqui com relação aos processos que estão sendo viabilizados pela concessão do aeroporto e me veio um questionamento, embora a Mônica tenha falado algo muito próximo do que eu queria falar e a gente não conversou a respeito, vieram outros pontos que me fizeram chamar atenção dos senhores. Nós estamos falando aqui de 400 funcionários, uma média de 1000 pessoas envolvidas, contando uma média de 3 familiares por cada funcionário.(1) E foi questionado aqui com relação à qualidade do serviço que vai ser exigido da propensa concessionaria. Eu pergunto, eu tenho apenas 8 anos de empresa, não temos registro de conta (ininteligível 01:07:17) em torre, como aconteceu em Brasília após a concessão. Nos questiona com relação ao período chuvoso, por conta das infiltrações que nós temos, de fato todo mundo sabe, mas nós não tínhamos o recurso, apesar de sermos geradores de grande recurso. Nós fechamos os últimos 3 anos com uma média de 55 milhões de superávit e estamos pensando para poder ter 35 mil para poder colocar uma escada rolante em funcionamento. Isso não é um problema nosso operacional, eu vejo uma má intenção para justificar algo junto à sociedade, porque se o aeroporto estiver funcionando, não tem porque conceder. Não tem por que... Eu falei aqui com relação à chuva, Guarulhos em uma chuva recente, o teto desabou como já aconteceu aqui conosco e está concedido há 2 anos se eu não estiver enganado. Nada foi feito. Então senhores, eu pergunto, nós temos uma média de 9 milhões de passageiros sendo atendidos, eu particularmente trato diretamente com eles diariamente e posso afirmar, que o passageiro que passar por mim e ele não tiver com um sorriso no rosto, eu vou procurar fazer com que transpareça esse sorriso, porque nós sabemos atender o passageiro e podem ter certeza que os aeroportos concedidos está bonito,</p> | |

está maquiado, mas não tem um serviço de qualidade, não tem um passageiro sendo bem atendido. Foi falado aqui com relação a fiscalização por parte da gestão, por parte da ANAC. Eu entendo que isso tem que ser realizado, mas talvez nós não estivéssemos aqui hoje discutindo a respeito se isso já ocorresse, por exemplo, nós estamos com uma estrutura metálica aí fora de um custo de 40 milhões, mas nós não vamos cobri-lo, como eu falei, tem uma escada rolante, estamos com 4 elevadores inoperantes, não é por força de vontade nossa, pelo contrário, nós estamos ouvindo uma série de (ininteligível 01:09:24) diariamente e continuamos a laborar, continuamos a andar de cabeça erguida porque nós estamos aqui defendendo o nosso ganha pão. Senhores, são 80 milhões de superávit, eu entendo que se nós pudéssemos prover a nossa manutenção como vai ocorrer quando o aeroporto for concedido, se esse valor fosse totalmente revestido, nós poderíamos estar oferecendo algo mais ao funcionário sem precisar passarmos por esse processo. Muito obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que os Contratos de Concessão preveem elaboração de Plano de Qualidade de Serviço (PQS) visando assegurar a qualidade dos serviços prestados aos usuários. Ademais, a qualidade dos serviços prestados pelas Concessionárias é apurada anualmente pela Anac por meio do Fator Q, que corresponde ao somatório dos decréscimos (pelo não cumprimento do padrão de qualidade estabelecido) e dos bônus (resultado superior ao padrão de qualidade estabelecido) aplicados para cada componente avaliado (Indicadores de Qualidade do Serviço – IQS).

O Fator Q tem efeitos em cada reajuste tarifário, motivo pelo qual é de extremo interesse das Concessionárias que seu resultado seja positivo ou minimamente negativo.

Por fim, ressalta-se que as expansões previstas visam adequar a infraestrutura do aeroporto aos melhores padrões internacionais.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ROMULO DE AZEVEDO GOMES | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde, Romulo de Azevedo Gomes. Na realidade é uma dúvida sobre o cálculo da capacidade da nova pista do aeroporto em relação à ampliação das pistas daqui que já existem, que o TCU, apesar de ter sido utilizada a mesma metodologia, o TCU ele chegou (ininteligível 01:15:43) atingir, de estar melhorando as duas pistas existentes, ele chegou a uma capacidade próxima da capacidade que seria necessária durante todo o período de recessão. Então (1) eu gostaria de saber assim, pela importância ambiental que tem a região das dunas aqui para Salvador, se como teve margem para o TCU fazer esse tipo de questionamento, se não caberia a nós estar aprofundando mais as outras alternativas que tem além da implantação da nova pista, só porque durante o cálculo do TCU que ele faz sobre a capacidade, para mim pareceu também bastante bem coerente em relação e acabou até (ininteligível 01:16:26) que existe um sub dimensionamento na capacidade dessas duas pistas que já existem com as melhorias em relação que elas realmente conseguiriam atender no final, depois que fosse passado por todas as reformas. Então eu queria saber se não valeria a pena aprofundar mais os estudos sobre as diferentes soluções que podem se dar ao (ininteligível 01:16:49) para a expansão dele.</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que, em relação às questões operacionais, os EVTEAs evidenciaram que a construção de uma pista paralela e independente é imprescindível para o atendimento de toda a demanda projetada para o aeroporto ao longo da concessão. Além disso, a implantação de uma segunda pista independente possui outras justificativas técnicas e estratégicas.</p> <p>De fato, o Aeroporto de Salvador é, basicamente, o único da Região Nordeste que combina disponibilidade de área em suas adjacências com uma demanda consistente, o que torna técnica e economicamente viável</p> | |

essa possibilidade. Ademais, o ganho de capacidade e a contingência operacional que uma segunda pista independente proporciona têm papel fundamental no desenvolvimento sócio-econômico local.

Configura-se, portanto, como investimento de grande interesse para sociedade, tanto do ponto de vista nacional como local.

Em relação a configurações alternativas para localização da pista independente, cabe esclarecer que, conforme consta no Relatório 3 - Estudos Ambientais dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Internacional de Salvador, uma alternativa para atender a demanda projetada para o referido aeroporto seria construir uma pista na porção norte do sítio. Contudo, não haveria espaço suficiente para o distanciamento mínimo necessário para que houvesse aproximações paralelas independentes (1.035 m).

Para viabilizar essa solução seria necessário avançar sobre uma região bastante adensada, o que ocasionaria impacto socioambiental consideravelmente alto e potencialmente inviabilizaria financeiramente a concessão. Em todo caso, é importante ter em conta que os estudos não são vinculantes e a futura Concessionária terá a liberdade de propor qualquer alternativa de localização do sistema de pistas que atenda aos requisitos exigidos no Contrato de Concessão.

Em relação à possibilidade de implantação de nova infraestrutura em outra localidade, ressalta-se que tal alternativa também poderá em custos ambientais potencialmente elevados, uma vez que (i) a implantação de novos terminais de passageiros, pátios, sistemas de pistas e vias de acesso para atendimento da demanda projetada implicam em custos ambientais e (ii) os deslocamentos decorrentes da utilização das novas e mais distantes infraestruturas também implicam em maiores custos para o meio ambiente.

Salientamos ainda que não haverá qualquer investimento para a construção de uma nova pista, em qualquer dos aeroportos a serem concedidos, sem que haja o devido licenciamento ambiental.

Para tanto, a concessão de licenciamento ambiental deverá ser precedida de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e de Relatório de Impacto Ambiental que refletirá as conclusões do EIA e deverá abordar, no mínimo, os aspectos constantes na Resolução CONAMA 001/1986, entre os quais

destacam-se a descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, além dos prováveis impactos ambientais da implantação e operação da atividade.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| MAX CHANDLER RODRIGUES | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde, meu nome é Max Chandler Rodrigues, sou arquiteto. Eu observo com significativa preocupação o andamento do processo de privatização dos aeroportos, tal processo justificava-se na busca da modernização dos principais aeródromos do país, retirando-se da União às custas de manutenção destes equipamentos, ventilava-se como grande promessa a remuneração da União por meio do recebimento de créditos oriundos do pagamento de outorgas destes investidores privados, além de 5% da receita bruta. Esses, por sua vez, investiriam na modernização dos aeroportos arrematados, mas o que será que os demais aeroportos regionais e... Perdão... poucos atrativos operados desde 1973. Alerto o veiculado pela imprensa recentemente, onde a Folha de São Paulo em 4 de maio falou, pôs com que com a queda dos passageiros, os aeroportos privatizados pedem para não pagar aluguel, outorga, o valor econômico em 4 de maio, operadoras e aeroportos pedem suspensão do pagamento de outorga e o (ininteligível 01:18:38) Galeão e Confins deixam de repassar 1 bilhão em outorgas ao Governo. Ora, esses aeroportos foram leiloados com grandes benefícios aos arrematares, esses tinham a Infraero como sócia de 49% no negócio, pagaram 25% no ato, 75% seria distribuído no período de concessão, com um bom prazo de carência e aporte do BNDES. Recentemente houve vinculação de ameaças para a devolução do aeroporto de São Gonçalo do Amarante em Natal, este executado pela Infraero e leiloado antes mesmo de sua conclusão. A Infraero foi criada há mais de 4 décadas e administra uma rede de mais de 60 aeroportos, cujo filosofia era por meio dos resultados superavitários dos aeroportos das grandes capitais suprir as demandas da grande maioria cuja distância dos grandes centros comerciais, industriais e turísticos só justificam a existência para fins sociais no suporte a logística de medicamento e (ininteligível 01:19:35) de pessoas, tais aeródromos estão cada vez mais expostos a escassez de recursos dada</p> | |

a saída desses grandes contribuidores que são os aeroportos que foram leiloados, estarão a ser leiloados para a iniciativa privada. Nesse cenário o prédio está condenado ao colapso financeiro ou ao fomento por meio da União e aqui que fica a minha preocupação, pois esse segundo cenário é ainda mais nefasto observado que o Estado já possui um orçamento limitado, o que forçará a União a sobrecarregar ainda mais o cidadão brasileiro com mais tributos.(1) A equação a ser resolvida é como desonerar o Estado do fomento em aeroportos, permitir a participação da iniciativa privada e garantir a sobrevivência dos demais aeroportos sem a oneração do contribuinte brasileiro. Particularmente entendo que esse processo deveria ser revisto com fulcro no melhor interesse popular, o Estado deve sim buscar dinamizar o mercado de infraestrutura aeroportuária, mas o modelo adotado está errado e certamente vai condenar a nossa Nação ao pagamento da conta. Assumir um aeroporto individualmente é assumir lucros, esses aeroportos eles produzem grandes resultados. Salvador especificamente no exercício de 2015, teve um resultado financeiro de 21,2 milhões e o resultado da rede inteira da Infraero após essas concessões no último ano foi de 3 bilhões e 49 milhões, somente até o mês de abril, nós temos um resultado negativo de 706 milhões. Eu gostaria de questionar a toda essa nação e a mesa aqui, que se submetesse uma avaliação melhor desse processo para não incorrer em onerar a nossa nação ainda mais com custo, uma vez que antes, a Infraero era uma das poucas estatais que tinha um resultado tão positivo que permitia a sua autossuficiência e nesse momento, estamos dependendo da União para quitar os nossos débitos

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as concessões realizadas até 2013 já renderam ao Fundo Nacional de Aviação Civil montante superior a R\$ 1,2 bilhão em 2013, R\$1,4 bilhão em 2014 e R\$ 2,4 bilhões em 2015.

O referido Fundo foi instituído pela Lei nº 12.462, de 2011, para ser aplicado no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

Dessa forma, pode-se observar que a provisão de recursos para

aplicação na infraestrutura aeroportuária do país passou a contar com um fluxo considerável a partir do início do processo de concessão que, antes, não estava disponível.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| MAURÍCIO CHAGAS VALENTE | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todos. Meu nome é Maurício Chagas Valente. Estou aqui representando basicamente o interesse público. Bom, o documento para o qual pretendo contribuir é a consulta sobre aspecto de regulação econômica, através de uma solicitação de esclarecimento a mesa. O aspecto que espero que seja dada maior transparência refere-se ao fluxo de caixa marginal como mecanismo de recomposição do equilíbrio econômico financeiro de contrato de concessão. No item 3.1 dessa mesma consulta, um dos trechos ele diz que o custo de oportunidade do capital, quando da ocorrência do evento, o equilíbrio da equação econômico financeira do contrato pode ser diferente do custo de oportunidades na data de apresentação do plano de negócios em leilão. A taxa de desconto do fluxo de caixa marginal será determinada quando das revisões dos parâmetros da concessão a cada 5 anos, precedida de ampla discussão política. Da mesma forma se faz (ininteligível 01:23:48) da minuta de contrato aqui nesse momento de concessão. Primeiro item, comercialmente agora visa garantir a recomposição do equilíbrio financeiro do contrato de concessão, em outras palavras, garantir a taxa (ininteligível 01:24:02) de retorno para o concessionário, retirar o risco intrínseco ao processo da concessionária.(1) Daí vem o primeiro questionamento, havendo redução do custo de capital de terceiros será solicitado o cálculo de nova taxa interna de retorno pela autoridade pública concedente, no caso representado pela ANAC pelo interesse público, com o objetivo de garantir o interesse público maior valor de outorga no caso, a preocupação social em pauta está na definição de percentual de financiamento público nesse empreendimento, ocorre que também pelo princípio da isonomia, os consórcios interessados devem ter esse dado como premissa para fins orçamentários e de cálculo do risco associado ao lance que será apresentado no leilão, exemplifico, para ficar mais claro para todos, na primeira rodada de concessão dos aeroportos, o</p> | |

BNDES financiou a juros subsidiados de até 80% os investimentos estimados em cada concessão, na segunda, 70% de participação do BNDES e recursos do fundo FI-FGTS para alguns empreendimentos a exemplo do consórcio Rio Galeão. Para essa rodada até este momento em site do próprio BNDES a previsão da comissão de participação de 40%. (2) Questiona acerca de outro tipo de financiamento público. Alguma previsão de participação de alguma outra linha de financiamento, de que forma, com que ferramentas instituições públicas envolvidas nesse processo que é coordenado pela ANAC, poder evitar a atuação política de bastidores, tipificada por muitos como (ininteligível 01:25:30) como evitar a vantagem de concorrentes que tem no seu apoio político a garantia de que conseguirão facilidades financeiras para seus investimentos?

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as condições assumidas no modelo financeiro estão descritas no Relatório 4 - Avaliação Financeira, no Capítulo 10: Financiamento com capital de terceiros - dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Dep. Luís Eduardo Magalhães.

Informa ainda que os vencedores do leilão têm plena liberdade para buscar suas fontes de financiamento para realização das obras e serviços previstos no Contrato de Concessão, sendo que a opção junto ao BNDES não é vinculativa. Ademais, a SAC informa que as condições de financiamento do BNDES serão informadas pelo próprio agente financeiro.

Com relação às condições para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, conforme previsto na cláusula 6.1, sempre que atendidas as condições do Contrato e respeitada a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro, sendo este preservado por meio de mecanismos de reajuste e de revisão.

Não há mecanismo regulatório de garantia da Taxa Interna de Retorno calculada pelo Concessionário em seu Plano de Negócios quando da definição de seu lance no leilão

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| SOLANGE MARIA DE FARIAS RIBEIRO MORAES | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde para todos. Eu sou Solange Maria de Farias Ribeiro Moraes, funcionária da Infraero e representante sindical dos trabalhadores desta empresa nesta unidade de Salvador. Quero registrar a minha fala dizendo que, com tristeza e indignação, participo de uma audiência pública que tem como finalidade conceder a Infraero a iniciativa privada, falo inclusive com relação porque vejo que já tivemos uma experiência dos demais aeroportos concedidos e ouço aqui que se repete exatamente o que já temos como experiência que não deu certo e aqui nós vamos trabalhar também com objetivos de não dar certo, principalmente no que tange a questão do trabalhador, porque o que nós estamos presenciando é que está repetindo o que já foi abordado em outros aeroportos e que hoje os trabalhadores estão em todos os aeroportos concedidos passando pelas mazelas da concessão, sem local para trabalhar, sem mesa para fazer suas atividades, sem salas, sendo transferido para outros aeroportos como se fossem um objeto sem a menor importância, como se fossem trabalhadores que ao longo dos seus 30 e tantos anos, 20, 17, sei lá, cada um com o seu tempo de empresa, não tenham contribuído e participado para fazer com que essa empresa crescesse e tivesse o desempenho que ela tem e fosse abrigadora do volume de trabalhadores que tínhamos até algum meses atrás, 14 mil trabalhadores dentro da Infraero, reproduzindo-se por família de 4 pessoas, nós vamos para um número muito mais elevado e hoje, por mais uma questão de política de Governo, nós somos obrigados a pagar a conta e essa conta não é só do empregado da Infraero, isso está sendo feito para todos os trabalhadores de empresa pública e estatais, independente de que forma ela seja, mas enfim esse é a minha primeira fala e quero fazer a seguinte observação, a nossa experiência diz que 18 meses, 1 ano e 6 meses é um tempo muito pouco para se dar estabilidade a um trabalhador que tem uma história de vida implantada e que contribuiu para que essa</p> | |

empresa seja o que ela é e represente o interesse da sociedade para adquiri-la, a sociedade da iniciativa privada para adquiri-la. Então eu entendo que o acordo já firmado, que o que se disse aqui é exatamente o que já existe, estão encerrando o tempo, por favor, é exatamente o tempo que já existe e já foi acordado em outros aeroportos, é um tempo muito pouco para se garantir como estabilidade. (1) Eu acho que nós temos aqui, fazer o registro, deixar observação que os empregados da Infraero que forem absorvidos por essa empresa concessionária que venha a assumir, ele tenha que ter pelo menos mantido o tempo firmado de estabilidade até 2020 ou 2022 que é a nossa proposta, porque até 2018 é tempo muito curto, principalmente nesta região que nós não temos aeroportos vizinhos para transportar esses trabalhadores, vamos estar com um monte de empregados dentro de Salvador, sem ter onde coloca-los. Então a nossa proposta é que se respeite o acordo firmado com o sindicato de que os empregados da Infraero teriam estabilidade até 2020 com os aeroportos já concedidos e estamos propondo que seja até 2022, que a empresa que venha assumir tenha o compromisso de absorver esses trabalhadores com estabilidade até essa época, essa data.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos.

Nesse sentido, ressalta-se que, conforme cláusula 16.1.1 do Contrato de Concessão, "A Concessionária, na seleção de quadro de empregados, deverá dar preferência, dentre os candidatos que entenda preencher os requisitos para a contratação, aos empregados da Infraero atualmente lotados no aeroporto objeto da desestatização".

Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.

Sobre os empregados da Infraero lotados nos aeroportos a serem concedidos e que forem transferidos à concessionária, consta no contrato que deverão ser assegurados, entre outros direitos, a garantia de emprego limitada ao dia 31 de dezembro de 2018.

A cláusula 16.2.1 será alterada de modo a estender a garantia de emprego até 31 de dezembro de 2020.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| LEILA REGINA REGIS DE ALMEIDA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Leila Regina Regis de Almeida. Na última terça-feira da semana passada, a Secretaria da Aviação Civil confirmou que mais duas concessionárias dos aeroportos de Confins Minas Gerais e Galeão do Rio de Janeiro deixaram de repassar as suas outorgas que venceram em 7 de maio. Preocupada (1) com isso, como cidadã e como funcionária pública, pergunto se a recomendação do TCU proposta no acórdão referente ao processo número TC 0352612015-3 referente à concessão do aeroporto de Salvador, foi realizado, no edital da concessão. E ainda como moradora da praia do Flamengo, gostaria de saber de que forma os estudos de impacto ambientais estão sendo conduzidos para que não haja nenhum tipo de dano para as dunas daquele local e as lagoas do Abaeté. Obrigada</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que todas as condicionantes e determinações contidos no Acórdão nº 925/2016-TCU-Plenário, referente ao Processo nº TC 035.261/2015-3, foram devidamente atendidos, bem como a recomendação de inclusão de Cláusula dispondo que o Concessionário deverá, preferencialmente, buscar absorver os funcionários da Infraero na formação dos seus quadros (cláusula 16.1.1 do Contrato de Concessão).</p> <p>Em relação aos itens referentes ao WACC, os critérios utilizados nos Estudos de Viabilidade foram confirmados a partir da Nota Técnica Conjunta nº 04/2016/STN/SEAE/MF-DF, de 28 de janeiro de 2016, da Secretaria de Tesouro Nacional (STN).</p> | |

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| FERNANDO SÉRGIO COSTA MAIA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Meu nome é Fernando Sérgio Costa Maia, cidadão brasileiro, baiano e a minha pergunta é muito simples, é direta, é muito objetiva.(1) No edital consta que a empresa concessionaria terá que fazer no segundo estágio a pista paralela e a minha pergunta é a seguinte, não correrá o risco de essa pista não ser executada, já que a Infraero há 10 anos tenta a licença ambiental, construir essa pista nas dunas e não consegue, porque uma empresa privada vai conseguir essa licença normalmente com os órgãos ambientais?</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que a exigência temporal para construção de uma nova pista no Aeroporto de Salvador, constante no item 8.7.8.1 do Anexo 2 do Contrato, será extinta, restando vigente a obrigação de estar plenamente operacional antes de a demanda atingir 130.000 movimentos anuais. Adicionalmente, vale ressaltar que a obtenção das licenças ambientais necessárias à implantação das infraestruturas é de responsabilidade do concessionário (cláusula 3.1.19 do Contrato: "providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto, observadas as condicionantes previstas nas Licenças Prévias e de Instalação obtidas pelo Poder Concedente e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela Concessionária"). Cabe ainda notar que o não cumprimento de qualquer obrigação contratual torna o concessionário passível de recebimento das penalidades contratuais estabelecidas no Capítulo VIII do Contrato de Concessão. Em particular, o Anexo III do Contrato traz disposição específica para o caso de não construção da pista de pouso e decolagem paralela à pista 10/28, de acordo com as especificações contidas no PEA. Por fim, uma eventual impossibilidade de construção de qualquer infraestrutura poderá ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> | |

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| JOSÉ CARLOS CORREIO JÚNIOR | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>José Carlos Correia Júnior, cidadão, minha pergunta foi parcialmente feita já, mas eu vou complementar. Eu entendo que os preços, os valores de outorga, valores mínimos da oferta têm, entre outros fatores, os principais seriam o movimento, o faturamento do aeroporto e também os investimentos a serem feitos, quanto maior o investimento, menor o valor de outorga, porque esse dinheiro iria para investimento. Considerando que Salvador tem um movimento maior do que Fortaleza e que o preço de (ininteligível 01:39:42) de outorga é menor, eu entendo que seja (ininteligível 01:39:46) um investimento maior. Boa parte desses investimentos, eu entendo que é relativo à nova pista, só que como o colega disse aqui, essa nova pista depende de uma licença ambiental que todos nós sabemos que é de alto risco que não saia. Já foi explicado agora a pouco aqui que apesar da responsabilidade de atender os pré-requisitos dessas licenças serem da concessionária, o risco ele é concedente e que as consequências para a concessionária, seja, por exemplo, investir na 1735, na pista 1735. Só que a 1735 em termos de tráfego aéreo, por qualquer reforma que seja feita, ela não tem como atender o mesmo fluxo de uma pista paralela, porque você não pode fazer operações simultâneas. Então, considerando que esse valor é cálculo em cima da previsão de uma nova pista, do investimento desse tamanho e de um benefício desse para a sociedade que seria uma pista paralela e que temos um grande risco disso não ocorrer, eu enxergo que pode haver o prejuízo ao interesse público na realização dessa maneira, desse edital, porque a gente corre o risco de vender por um valor subavaliado, um valor de leva em consideração que vai ser feita uma nova pista e que isso não ocorra e que, como foi dito aqui, apesar da responsabilidade ser da concessionária de atender, a gente pode ter o problema de simplesmente de não ser ter esses pré-requisitos, simplesmente ser decidido que não vai ser concedido essa licença e nesse caso, o risco é</p> | |

do concedente .(1) Então a gente pode vender um aeroporto, desculpa, vender um serviço (ininteligível 01:41:36) mas a gente pode ter uma outorga por um valor subavaliado e (ininteligível 01:41:41) o interesse público. Essa é que é a minha pergunta, o que vai ser feito para proteger o interesse público desse possível prejuízo tanto na parte financeira, quanto, mesmo que se gaste na 1735, você continua tendo um valor de leilão X por um benefício que não será trazido a sociedade

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a exigência temporal para construção de uma nova pista no Aeroporto de Salvador, constante no item 8.7.8.1 do Anexo 2 do Contrato, será extinta, restando vigente a obrigação de estar plenamente operacional antes de a demanda atingir 130.000 movimentos anuais.

Adicionalmente, vale ressaltar que a obtenção das licenças ambientais necessárias à implantação das infraestruturas é de responsabilidade do Concessionário (cláusula 3.1.19 do Contrato: "providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto, observadas as condicionantes previstas nas Licenças Prévias e de Instalação obtidas pelo Poder Concedente e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela Concessionária").

Cabe ainda notar que o não cumprimento de qualquer obrigação contratual torna o concessionário passível de recebimento das penalidades contratuais estabelecidas no Capítulo VIII do Contrato de Concessão. Em particular, o Anexo III do Contrato traz disposição específica para o caso de não construção da pista de pouso e decolagem paralela à pista 10/28, de acordo com as especificações contidas no PEA.

Por fim, uma eventual impossibilidade de construção de qualquer infraestrutura poderá ensejar reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ELIEL CAPISTRANO DE SOUSA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bem, boa tarde a todas e a todos. Eu sou Eliel Capistrano de Sousa, Vereador da cidade de Salvador, líder da bancada do Partido Verde na Câmara e autor do projeto de indicação que pediu o tombamento do Parque das Dunas. Bem, 5 minutos é (1) muito pouco para a gente fazer as nossas justificativas do que a gente pensa em relação tanto a essa pista que querem construir nas dunas, que todos aqui já se colocaram contra, porque é a única área de dunas que a gente tem, de lagoas que a gente tem em Salvador hoje, existente ainda em Salvador, a gente vê aí vários Municípios, isso foi já feito algumas audiências públicas junto com a Infraero e todos levantaram essa bandeira de que São Sebastião do Passé, Feira de Santana, alguns Municípios aqui próximo querem receber uma pista de aeronave, de pouso de aeronave e não sei porque essa insistência de construir uma nova pista de pouso de aeronave dentro de Salvador e acabar com a única área de dunas que a gente tem aqui ainda existente na cidade de Salvador. Então assim, como eu falei, meu nome é Eliel, Vereador de Salvador, eu cheguei aqui, mas sou morador de São Cristovam, cheguei aqui em 1976, sou um pouquinho velho, cheguei aqui com 6 anos de idade, vim morar aqui e continuo morando em São Cristovam e a gente sempre que pode dá uma passeada lá nas dunas, a gente, eu me lembro, o meu pai era metalúrgico e ele trabalhava de segunda a sábado e ele só tinha o domingo para ficar com a gente, meus irmãos e a gente saia passeando e andando naquela época transporte era muito raro um transporte para a gente ir para a praia de Stella Maris, praia do Flamengo e a gente ia curtir uma praia no final de semana, a gente ia andando e o nosso caminho era por dentro das dunas. A gente saia aqui do conjunto habitacional de São Cristovam, vizinho aqui ao sitio aeroportuário, ia andando por uma pista que tinha de barro e ia até a praia aos domingos. Então, essa discussão é muito antiga. Eu me lembro que nós tivemos audiências públicas tanto aqui na Infraero, no auditório da</p> | |

Infraero, como no Parque das Dunas, na própria sede lá da Unidunas, nós tivemos audiência e agora com essa privatização aí, a nossa preocupação cresce mais ainda e a colega Mônica aqui (2) falou em relação ao medo que os funcionários hoje da Infraero, tanto os servidores da Infraero concursados que tem a sua vida aqui dentro do aeroporto, estão com medo, com razão, porque a gente não sabe o que vai acontecer a partir de agora, a gente sabe que sempre quando terceiriza alguma coisa, quem sofre são os servidores e hoje a gente vê mais uma vez essa questão vindo à tona dessa forma, se faz um acordo para os sindicatos, não cumpre, não sei porque alguém do sindicato vai se manifestar aí, não sei, mas se fazem acordo com o sindicato e não cumpre, se coloca os funcionários nessa situação, eu vi na hora que a companheira falou, a outra ficou do lado emocionada quando viu a colega dela falar, porque é uma vida que está em jogo, é a vida dos filhos, é toda uma vida, toda uma estrutura que agora muda-se no momento que você recebe um negócio desse, você começa a se perguntar, “eu vou ter que tirar o meu filho de uma escola particular e colocar em uma escola pública sem qualidade, eu vou ter que desfazer do meu carro para andar de pé ou andar de ônibus, eu vou ter que acabar com todo o meu patrimônio que eu tinha, porque eu vou ficar desempregado”, é assim? É assim que o Governo quer tratar as pessoas em um momento de crise como esse? No momento que o país passa uma situação de milhões de desempregados, estamos falando aqui nesse aeroporto são 2.800 funcionários se eu não me engano, são 2.800 funcionários entre terceirizados, entre empresas prestadoras de serviços e os funcionários da Infraero. Então assim, esse é o meu recado, estou aqui a disposição para a gente conversar, discutir e procurar uma forma de resolver isso. Falando das dunas, que eu ainda tenho 35 segundos, a questão das dunas, nós pedimos o tombamento e foi aprovado pela Câmara, o tombamento do Parque das Dunas, nós estamos aí já em pesquisa junto com a Fundação Gregório de Matos, IPHAN, todos para dar o parecer de tombamento do Parque e nós não vamos deixar que aconteça com esse parque o que já aconteceu com as dunas do (ininteligível 01:47:37) que antes era um monte de areia e hoje a gente vê lá um centro de convenções que nem funciona, que está fechado e a gente vê acabar o

nosso patrimônio natural acabar dessa forma. Então muito obrigado a todos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, em relação às questões operacionais, os EVTEA evidenciaram que a construção de uma pista paralela e independente é imprescindível para o atendimento de toda a demanda projetada para o aeroporto ao longo da concessão.

Além disso, a implantação de uma segunda pista independente possui outras justificativas técnicas e estratégicas. De fato, o Aeroporto de Salvador é, basicamente, o único da Região Nordeste que combina disponibilidade de área em suas adjacências com uma demanda consistente, o que torna técnica e economicamente viável essa possibilidade. Ademais, o ganho de capacidade e a contingência operacional que uma segunda pista independente proporciona têm papel fundamental no desenvolvimento socioeconômico local. Configura-se, portanto, como investimento de grande interesse para sociedade, tanto do ponto de vista nacional como local. Em relação a configurações alternativas para localização da pista independente, cabe esclarecer que, conforme consta no Relatório 3 - Estudos Ambientais dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Internacional de Salvador, uma alternativa para atender a demanda projetada para o referido aeroporto seria construir uma pista na porção norte do sítio. Contudo, não haveria espaço suficiente para o distanciamento mínimo necessário para que houvesse aproximações paralelas independentes (1.035 m). Para viabilizar essa solução seria necessário avançar sobre uma região bastante adensada, o que ocasionaria impacto socioambiental consideravelmente alto e potencialmente inviabilizaria financeiramente a concessão. Em todo caso, é importante ter em conta que os estudos não são vinculantes e a futura concessionária tem a liberdade de propor qualquer alternativa de localização do sistema de pistas que atenda aos requisitos exigidos no Contrato de Concessão. Em relação à possibilidade de implantação de nova infraestrutura em outra localidade, ressalta-se que tal alternativa também poderá em custos ambientais potencialmente elevados, uma vez que (i) a implantação de novos terminais de passageiros, pátios, sistemas de pistas e vias de acesso para atendimento da demanda projetada implicam em custos

ambientais e (ii) os deslocamentos decorrentes da utilização das novas e mais distantes infraestruturas também implicam em maiores custos para o meio ambiente. Salientamos ainda que não haverá qualquer investimento para a construção de uma nova pista, em qualquer dos aeroportos a serem concedidos, sem que haja o devido licenciamento ambiental. Para tanto, a concessão de licenciamento ambiental deverá ser precedida de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e de Relatório de Impacto Ambiental que refletirá as conclusões do EIA e deverá abordar, no mínimo, os aspectos constantes na Resolução CONAMA 001/1986, entre os quais destacam-se a descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, além dos prováveis impactos ambientais da implantação e operação da atividade.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| NANCI NUNES | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde. Nanci Nunes, cidadã, funcionária da Infraero há 31 anos, acompanhante de uma história da empresa. Aqui eu fiz a minha vida, cresci, me tornei adulta, mãe, avó, enfim. Eu estou ouvindo muitas informações, eu não me preparei para falar, eu não ia falar, normalmente é assim, mas eu estou ouvindo muitos discursos e muita fala a respeito de informações técnicas que, muito provavelmente, eu não estudei para fazer isso, o conhecimento que eu tenho é empírico, é da minha experiência aqui na Infraero. Tenho ouvido e tenho repetido muito ditados populares, minha mãe era especialista nisso e ela dizia que não se chuta cachorro morto e é essa sensação que eu tenho aqui na empresa hoje, porque primeiro se massacra os funcionários do ponto do estresse, do aperto, da falta de dinheiro para resolver as coisas, para dar um atestado de incompetência a uma empresa que foi, durante tanto tempo, sustentada por ela mesma e que tinha reserva de dinheiro, inclusive. Então, se aperta, se inviabiliza, se deprecia para vender, se deprecia para comprar. Eu penso, inclusive, que talvez o nosso discurso e a nossa fala aqui não vá mudar realidade nenhuma. Isso aqui é só (ininteligível 01:50:39) diz a norma que ser feito, aí a gente senta aqui, todo mundo fala e a gente faz e se alguém disser, “vocês não fizeram isso”, nós fizemos, privatizamos, mas fizemos, porque isso já estava previsto. Então vindo de novo para o que minha mãe dizia, que não se chuta cachorro morto, já estamos mortos em muitos dos nossos projetos, em muito da nossa história, em muito do que de nós foi investido aqui. Eu acho que ainda que não resolva nada, que fique para a reflexão de cada um de nós e de vocês que estão aí representando e de quem vai ouvir isso, de quem vai registrar, já que não há jeito, que dê um respeito maior, que trate o ser humano como ser humano, que, no mínimo, que se estenda, eu acho que Solange falou aqui, colocou aqui, a questão de 2020, que é para a gente ter mais um tempo para o nosso estresse diminuir um pouquinho, para a gente</p> | |

respirar. Não chutem, por favor, já estamos em uma situação muito difícil. Os últimos anos na Infraero tem sido muito difícil. A gente se tornou inimigo dos nossos colegas em uma competição maluca, em troco de nada, com medo disso que vinha aí, achando que alguém ia ter um lugar ao sol, não se eu fizer melhor, empurrar fulano, vou ficar. Então a gente se destruiu muito aqui, além dos nossos projetos pessoais, hoje a convivência na empresa é impossível, a gente não fala nos corredores com medo de que algum colega esteja ouvindo, anotando, consultando as redes sociais para ver a nossa vida, para poder deixar a gente pequeno para que essas pessoas possam crescer e se aparecer. A nossa vida se tornou muito difícil na empresa. A gente ouve essas histórias sobre a privatização, a gente não se aproxima porque a gente acha que desgraça só acontece com os outros, desculpem a expressão. Mas é uma coisa muito comum do nosso cotidiano, minha mãe também falava isso. Então eu imagino que minha mãe não falava coisa ruim, pelo menos a gente acha assim. Então ela dizia isso e não dizia como palavrão ou qualquer coisa que depreciasse, ela falava como a pura verdade. Então como a gente acha que só acontece com os outros, a gente não se aproxima e quando acontece com a gente é muito triste. A gente viu o aeroporto, quais são os interesses? Viu o aeroporto de Guarulhos o maior movimento em passageiros entregue, depois a gente viu o aeroporto de Campinas, o maior movimento de carga entregue, depois a gente viu o aeroporto de Brasília que é a entrada política do país entregue, nós sabíamos como éramos um dos menores do país, nós sabíamos que nós seríamos um dos próximos, com certeza, estamos sendo entristecidos, cada um tentando se agarrar ao que pode sobreviver. Então, se servir para refletir, para pensar, fazemos parte desse país, estamos a fim de construir a nossa história, já que o povo original não pode, os índios não puderam, a gente teve que ser colonizado, então que agora nessa privatização, olhe para a gente como funcionários que trabalhamos e fizemos esse país também se desenvolver e ter um tempo para a gente se organizar. Obrigada

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que:

1) a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê

como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Nesse sentido, ressalta-se que, conforme cláusula 16.1.1 do Contrato de Concessão, "A Concessionária, na seleção de quadro de empregados, deverá dar preferência, dentre os candidatos que entenda preencher os requisitos para a contratação, aos empregados da Infraero atualmente lotados no aeroporto objeto da desestatização". Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero. Sobre os empregados da Infraero lotados nos aeroportos a serem concedidos e que forem transferidos à concessionária, consta no contrato que deverão ser assegurados, entre outros direitos, a garantia de emprego limitada ao dia 31 de dezembro de 2018. A cláusula 16.2.1 será alterada de modo a estender a garantia de emprego até 31 de dezembro de 2020.

2) a proposta de inclusão dos quatro aeroportos no Programa Nacional de Desestatização - PND foi efetivamente aprovada pela então Presidente da República por meio do Decreto Federal nº 8.517/2015 que designou a ANAC como responsável pela execução e acompanhamento do processo de desestatização, sob supervisão da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), bem como instituiu esta última como responsável pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem da desestatização dos aeroportos elencados. A inclusão desses aeroportos no PND vai ao encontro dos objetivos fundamentais do PND, conforme Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, tais como: "I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública líquida;

III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para a reestruturação econômica do setor privado, especialmente para a modernização da infraestrutura e do parque industrial

do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial

nos diversos setores da economia, inclusive através da concessão de crédito; e

V - permitir que a Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;"

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|--|--------|
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| FERNANDO TEIXEIRA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde, meu nome é Fernando Teixeira, eu trabalho na Prefeitura de Salvador, estou representando a Prefeitura aqui, estou também como cidadão atuante para (ininteligível 01:54:46) toda a cidade e a mim preocupa bastante as implicações da concessão e das implicações urbanísticas e ambientais do processo de ampliação do aeroporto, inclusive, porque agora Salvador está discutindo o seu plano diretor, estamos com uma proposta na Câmara Municipal, onde estão reiterados todos os objetivos e um (1) dos princípios compromissos ambientais com relação a preservação do Parque de Dunas, inclusive, com a incorporação desta aérea como uma unidade de conservação municipal que seria a primeira unidade de conservação do Município. Então faz parte desse processo de concessão, mas existe alguns compromissos que são firmados, entre eles a implantação da segunda pista do aeroporto no prazo de 5 anos, até 2021. Em uma avaliação preliminar acima de uma das propostas que nos chegou (ininteligível 01:55:41) um anteprojeto, provavelmente, há o comprometimento de mais 60% da área do Parque de Dunas e área remanescente dificilmente conseguirá se manter após o impacto ambiental dessa magnitude. Então a implantação dessa segunda pista implica necessariamente do comprometimento permanente de um patrimônio da cidade, patrimônio turístico, simbólico muito importante para Salvador. Então a gente sabe todas as dificuldades que se darão com relação à questão do licenciamento ambiental, até porque haverá uma mobilização no sentido da manutenção desse parque e deste patrimônio ambiental e eu quero registrar aqui também a preocupação também com os espaços urbanísticos, claro que a proposta me chegou, vocês mesmos disseram, não tem um caráter vinculativo, a concessionaria, o possível concessionário poderá rever e adequar o projeto as necessidades e também a possíveis negociações para os interessados, mas é também um impacto significativo com a utilização</p> | |

para certas áreas comerciais na região Stella Maris, praia do Flamengo, que não é uma área que tenha infraestrutura hoje, aliás, ela foi mantida com níveis de baixa densidade e baixa (ininteligível 01:56:58) absorção e fluxo de tráfego, justamente como uma forma de preservar o ambiente de dunas e também a operação aeroporto de Salvador . Então é muito importante que nesse processo, qualquer que seja a decisão tomada com relação ao encaminhamento dessas questões que haja participação ativa do Município e dos moradores também dessas aéreas na forma final em que esse processo possa vir a ter

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, em relação às questões operacionais, os EVTEA evidenciaram que a construção de uma pista paralela e independente é imprescindível para o atendimento de toda a demanda projetada para o aeroporto ao longo da concessão. Além disso, a implantação de uma segunda pista independente possui outras justificativas técnicas e estratégicas. De fato, o Aeroporto de Salvador é, basicamente, o único da Região Nordeste que combina disponibilidade de área em suas adjacências com uma demanda consistente, o que torna técnica e economicamente viável essa possibilidade. Ademais, o ganho de capacidade e a contingência operacional que uma segunda pista independente proporciona têm papel fundamental no desenvolvimento socioeconômico local. Configura-se, portanto, como investimento de grande interesse para sociedade, tanto do ponto de vista nacional como local. Em relação a configurações alternativas para localização da pista independente, cabe esclarecer que, conforme consta no Relatório 3 - Estudos Ambientais dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Internacional de Salvador, uma alternativa para atender a demanda projetada para o referido aeroporto seria construir uma pista na porção norte do sítio. Contudo, não haveria espaço suficiente para o distanciamento mínimo necessário para que houvesse aproximações paralelas independentes (1.035 m). Para viabilizar essa solução seria necessário avançar sobre uma região bastante adensada, o que ocasionaria impacto socioambiental consideravelmente alto e potencialmente inviabilizaria financeiramente a concessão. Em relação à

possibilidade de implantação de nova infraestrutura em outra localidade, ressalta-se que tal alternativa também poderá em custos ambientais potencialmente elevados, uma vez que (i) a implantação de novos terminais de passageiros, pátios, sistemas de pistas e vias de acesso para atendimento da demanda projetada implicam em custos ambientais e (ii) os deslocamentos decorrentes da utilização das novas e mais distantes infraestruturas também implicam em maiores custos para o meio ambiente. Em todo caso, é importante ter em conta que os estudos não são vinculantes e a futura concessionária tem a liberdade de propor qualquer alternativa de localização do sistema de pistas que atenda aos requisitos exigidos no Contrato de Concessão. Salientamos ainda que não haverá qualquer investimento para a construção de uma nova pista, em qualquer dos aeroportos a serem concedidos, sem que haja o devido licenciamento ambiental. Para tanto, a concessão de licenciamento ambiental deverá ser precedida de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e de Relatório de Impacto Ambiental que refletirá as conclusões do EIA e deverá abordar, no mínimo, os aspectos constantes na Resolução CONAMA 001/1986, entre os quais destacam-se a descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, além dos prováveis impactos ambientais da implantação e operação da atividade.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| MARCOS TELES ARAÚJO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde. Meu nome é Marcos Teles. Estou aqui hoje como cidadão. (ininteligível 01:57:58) mas estou hoje como cidadão e a minha pergunta vai ser simples e direta. (ininteligível 01:58:05) aqui em relação as dunas, que a segunda pista (ininteligível 01:58:11) as dunas. Então como eu (ininteligível 01:58:16) nessa parte de manutenção é sabido que Salvador necessita de uma segunda pista e a concessionaria que entrar, necessariamente vai ter que investir, não só nessa pista que está atendendo a um maior fluxo de aeronaves, que é a 1028 e a segunda pista 1735 ela não tem capacidade para grandes aeronaves. Então são 10 anos, como foi falado aqui, tentando junto ao meio ambiente a licença para poder construir, concessionaria provavelmente, só se houver uma reviravolta para conseguir essa licença e construir. (1) Minha pergunta é o seguinte, dentro desses estudos de viabilidade econômica, porque não se fazer uma segunda pista e um segundo polo de desenvolvimento aqui dentro do Estado? Feira de Santana é uma cidade que tem uma área, uma geografia plana, já tem um aeroporto, porque não fazer uma segunda pista na Feira de Santana e fazer uma interligação, um sistema metroviário, ligando Salvador, Feira para atender? Porque hoje em dia, hoje em dia, ou seja, qualquer problema que houver na pista 1028 os voos vão ter que ser direcionados para uma cidade mais próxima, ou seja, Aracajú, recentemente foi reformada a pista de Aracajú, está com a mesma metragem, quase a mesma metragem que a pista de Salvador. Então se houver qualquer interrupção a necessidade de investimento hoje na pista 1028, digo assim por conhecimento próprio, não vou abrir aqui, porque questão de segredos éticos profissionais, são segredos éticos e profissionais que eu não vou abrir, mas a concessionaria que entrar aqui, necessariamente, vai ter que investir na pista 1028 que é a pista principal de Salvador, que já está no seu limite de atendimento. A última reforma foi feita provavelmente foi há uns 20 anos atrás, recentemente</p> | |

fizemos um reparo, porque houve uma situação crítica e tivemos que fazer essa reforma. Então assim, porque dentro desse estudo econômico de viabilidade técnica, porque não se fazer um segundo investimento próximo a uma cidade próxima e fazer esse investimento até para o Estado, para o Governo, do sistema metroviário para atendimento. De Salvador, Feira é 1 hora de carro, é essa a questão que eu quero fazer. Por que não se levar em consideração e dentro disto, os funcionários que estão trabalhando aqui seriam aproveitados em um segundo aeroporto e dividiria-se uma parte lá e outra cá e ninguém ficaria desempregado. A minha questão é só essa. Dentro desse estudo econômico que foi feita essa avaliação, é o que eu, a minha pergunta é só (ininteligível 02:01:26)

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, em relação às questões operacionais, os EVTEA evidenciaram que a construção de uma pista paralela e independente é imprescindível para o atendimento de toda a demanda projetada para o aeroporto ao longo da concessão. Além disso, a implantação de uma segunda pista independente possui outras justificativas técnicas e estratégicas. De fato, o Aeroporto de Salvador é, basicamente, o único da Região Nordeste que combina disponibilidade de área em suas adjacências com uma demanda consistente, o que torna técnica e economicamente viável essa possibilidade. Ademais, o ganho de capacidade e a contingência operacional que uma segunda pista independente proporciona têm papel fundamental no desenvolvimento socioeconômico local. Configura-se, portanto, como investimento de grande interesse para sociedade, tanto do ponto de vista nacional como local. Em relação a configurações alternativas para localização da pista independente, cabe esclarecer que, conforme consta no Relatório 3 - Estudos Ambientais dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Internacional de Salvador, uma alternativa para atender a demanda projetada para o referido aeroporto seria construir uma pista na porção norte do sítio. Contudo, não haveria espaço suficiente para o distanciamento mínimo necessário para que houvesse aproximações paralelas independentes (1.035 m). Para viabilizar essa solução seria necessário avançar sobre uma região bastante adensada, o

que ocasionaria impacto socioambiental consideravelmente alto e potencialmente inviabilizaria financeiramente a concessão. Em todo caso, é importante ter em conta que os estudos não são vinculantes e a futura concessionária tem a liberdade de propor qualquer alternativa de localização do sistema de pistas que atenda aos requisitos exigidos no Contrato de Concessão. Salientamos ainda que não haverá qualquer investimento para a construção de uma nova pista, em qualquer dos aeroportos a serem concedidos, sem que haja o devido licenciamento ambiental. Para tanto, a concessão de licenciamento ambiental deverá ser precedida de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e de Relatório de Impacto Ambiental que refletirá as conclusões do EIA e deverá abordar, no mínimo, os aspectos constantes na Resolução CONAMA 001/1986, entre os quais destacam-se a descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, além dos prováveis impactos ambientais da implantação e operação da atividade. Em relação à possibilidade de implantação de nova infraestrutura em outra localidade, ressalta-se que tal alternativa também poderá em custos ambientais potencialmente elevados, uma vez que (i) a implantação de novos terminais de passageiros, pátios, sistemas de pistas e vias de acesso para atendimento da demanda projetada implicam em custos ambientais e (ii) os deslocamentos decorrentes da utilização das novas e mais distantes infraestruturas também implicam em maiores custos para o meio ambiente.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| CARL VON | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia. Carl Von Hauenschild é meu nome, eu sou urbanista, eu sou coordenador técnico do fórum A Cidade Também é Nossa, que representa 38 entidades aqui na região metropolitana em Salvador já foram feitos para o plano diretor de 2004, os primeiros estudos do que significaria o aeroporto para Salvador, no mesmo lugar com a segunda pista e se chegou à conclusão no nível de técnicos que é impossível de transformar o aeroporto de Salvador em um aeroporto do futuro, que tanto atende passageiros, como logística, como carga. É o grande problema que a gente tem entre Salvador, a região metropolitana de Salvador, região metropolitana de Feira de Santana, já na época a gente chegou a primeira vez a conclusão que o ideal que a gente teria o aeroporto no meio caminho de Feira de Santana, o que o meu antecessor falou exatamente, uma ligação ferroviária de (ininteligível 02:03:11) Feira de Santana a Salvador, passando pelo aeroporto que deve ser mais ou menos na área do Município de São Sebastiao de Passé, nessa direção. Na época já foi falado com a Infraero, na época sobre essa ideia e sugerido que se estudasse tecnicamente no nível federal essa alternativa e começasse a adquirir terreno ou fizesse determinadas investigações para poder identificar o terreno do futuro aeroporto da região metropolitana, integrando região metropolitana e Salvador e Feira de Santana. A Feira de Santana como o grande nó logístico rodoviário e futuramente ferroviário, conforme o planejamento federal, em Salvador como um nó de, região metropolitana como um nó de tráfego de exportação internacional em termos portuário e aeroviário. Então eu me pergunto por que nestes momentos, quando a gente chega a capacidade de expansão desse aeroporto limitado, não se chega a essa conclusão, se faz um estudo de viabilidade econômico financeiro, provavelmente em massa ambiental também e urbanístico e econômico não se chegou a conclusão que esse aeroporto não tem longevidade, não tem como ser ampliado. A questão ambiental da duna é</p> | |

uma questão importante, mas é muito mais importante ainda o futuro econômico da região metropolitana de Salvador. Se a gente não tem o (ininteligível 02:05:09) preservado e ampliado sua potencialidade de geração de economia, no meio da área industrial, região industrial onde a gente tem hoje acumulação e expansão de atividades industriais como Candeias, Camaçari, etc. nessa região, por que não se pensa no nível federal a médio e longo prazo? Já no relatório do BNDES sobre a infraestrutura aeroportuária de 2009 foi dito indiretamente isso que diz lá que este aeroporto não tem condições de se tornar um aeroporto logístico.(1) Então , o que adianta que a gente está investindo em uma segunda pista em cima de um aeroporto que não tem essa condição física de fazer e não gera, realmente, um adicional impulso de desenvolvimento econômico em uma região extremamente escassa no momento, de investimento? É um investimento muito mais importante do que uma ponte (ininteligível 02:06:32) com 7,5 bilhões, com menos da metade se constrói um novo aeroporto e uma ferrovia de alta

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, em relação às questões operacionais, os EVTEAs evidenciaram que a construção de uma pista paralela e independente é imprescindível para o atendimento de toda a demanda projetada para o aeroporto ao longo da concessão. Além disso, a implantação de uma segunda pista independente possui outras justificativas técnicas e estratégicas.

De fato, o Aeroporto de Salvador é, basicamente, o único da Região Nordeste que combina disponibilidade de área em suas adjacências com uma demanda consistente, o que torna técnica e economicamente viável essa possibilidade. Ademais, o ganho de capacidade e a contingência operacional que uma segunda pista independente proporciona têm papel fundamental no desenvolvimento socioeconômico local. Configura-se, portanto, como investimento de grande interesse para sociedade, tanto do ponto de vista nacional como local.

Em relação a configurações alternativas para localização da pista independente, cabe esclarecer que, conforme consta no Relatório 3 - Estudos Ambientais dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Internacional

de Salvador, uma alternativa para atender a demanda projetada para o referido aeroporto seria construir uma pista na porção norte do sítio.

Contudo, não haveria espaço suficiente para o distanciamento mínimo necessário para que houvesse aproximações paralelas independentes (1.035 m). Para viabilizar essa solução seria necessário avançar sobre uma região bastante adensada, o que ocasionaria impacto socioambiental consideravelmente alto e potencialmente inviabilizaria financeiramente a concessão.

Em todo caso, é importante ter em conta que os estudos não são vinculantes e a futura concessionária tem a liberdade de propor qualquer alternativa de localização do sistema de pistas que atenda aos requisitos exigidos no Contrato de Concessão.

Salientamos ainda que não haverá qualquer investimento para a construção de uma nova pista, em qualquer dos aeroportos a serem concedidos, sem que haja o devido licenciamento ambiental.

Para tanto, a concessão de licenciamento ambiental deverá ser precedida de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e de Relatório de Impacto Ambiental que refletirá as conclusões do EIA e deverá abordar, no mínimo, os aspectos constantes na Resolução CONAMA 001/1986, entre os quais destacam-se a descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, além dos prováveis impactos ambientais da implantação e operação da atividade.

Em relação à possibilidade de implantação de nova infraestrutura em outra localidade, ressalta-se que tal alternativa também poderá em custos ambientais potencialmente elevados, uma vez que (i) a implantação de novos terminais de passageiros, pátios, sistemas de pistas e vias de acesso para atendimento da demanda projetada implicam em custos ambientais e (ii) os deslocamentos decorrentes da utilização das novas e mais distantes infraestruturas também implicam em maiores custos para o meio ambiente.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| AMADEU ALVES | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Sou Amadeu Alves Ribeiro Filho, sou cidadão brasileiro, baiano, sou soteropolitano e como natural dessa região de Itapuã, venho falar também em nome assim de todos que tem esse patrimônio cultural, ambiental, humano como algo assim essencial para a nossa preservação, preservação de uma história, de questões que podem não ser vistas, não serem observadas como fundamentais diante das urgências, das necessidades desse progresso, mas quero dizer que nós temos que olhar para isso e contrapondo um pouco a fala de uma das nossas amigas que falou aqui, tem um ditado também que diz, que a cultura ela não morre, ela é enterrada viva. E o fato dela estar viva, mesmo que enterrada, ela em algum momento ela brota e ela faz com que a história também se transforme. Então venho aqui falar em nome de grupos culturais do bairro de Itapuã, grupos de capoeira, grupos ambientais de pessoas que trabalharam que preservaram pela preservação, pela criação da (ininteligível 02:08:34) Abaeté que é realmente, como já foi dito aqui, um dos últimos remanescente de área de dunas, não só de Salvador, mas eu acho que de toda essa região, se a gente pensasse na importância disso, a gente mesmo diante de todas as dificuldades, eu acho que também o que está predominando aqui nessa audiência é justamente a fala de uma busca onde todos estão vendo que realmente isso vai mexer com a carne, com a alma de toda uma geração de pessoas. Eu estou aqui enquanto morador de Itapuã, mas posso falar enquanto grupo cultural das ganhadeiras de Itapuã, que são antigas lavadeiras da lagoa do Abaeté e que hoje representam a cultura baiana para o mundo como uma das principais revelações, é justamente disso, algo que parecia ter morrido, que parecia ter sido destruído, ficado para traz e que de repente ressurgiu e hoje está sendo assim uma das principais pontes, é tesouro da Bahia, é o tesouro do Brasil e assim como as ganhadeiras de Itapuã é tesouro da Bahia, é tesouro do Brasil, outros grupos, outras pessoas</p> | |

e aí a gente vê esse drama, a maioria das pessoas que falaram aqui, falaram com a voz embargada, tremida, diante do drama que é, porque a gente sabe que aqui tem pessoas de diversas tendências, diversos interesses. Então existem, eu poderia citar aqui inúmeras citações que ficaram marcadas e que todos vocês sabem cantar como músicas de Dorival Caymmi, de Caetano Veloso, de uma representação nas escolas de samba do Rio de Janeiro falando de Rosa Passos. (1) Eu espero que vocês todos possam levar em conta essas alternativas, se há alternativas de se criar um novo sítio e preservar essa que é (ininteligível 02:10:38) 70% dessa área de proteção ambiental seria jogada no lixo depois de tanta luta, depois de tanta necessidade e que não é à toa, hoje se não fosse construído, não fosse criada a área de proteção ambiental, a lagoa do Abaeté seria simplesmente talvez um esgoto de todos, porque quem viveu naquela época precedente a criação da APA, 1987, depois da criação do parque metropolitano pode dizer, hoje seria uma lagoa rodeada de prédios e não uma lagoa rodeada de área branca. Então é dramático mesmo, por tudo que já foi citado aqui, espero que a gente tenha a capacidade e sabedoria enquanto seres pensantes, inteligentes, de resolver esses conflitos e evoluir para o que seja o bem de todos, inclusive, e de todas as áreas, dos empresários, do poder público, da sociedade civil, do meio ambiente e de tudo mais. Então, eu vim até pensando em falar outra coisa, chegou aqui eu falei o que eu disse aqui, espero que eu tenha falado e dito para todos. Muito obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, em relação às questões operacionais, os EVTEA evidenciaram que a construção de uma pista paralela e independente é imprescindível para o atendimento de toda a demanda projetada para o aeroporto ao longo da concessão. Além disso, a implantação de uma segunda pista independente possui outras justificativas técnicas e estratégicas. De fato, o Aeroporto de Salvador é, basicamente, o único da Região Nordeste que combina disponibilidade de área em suas adjacências com uma demanda consistente, o que torna técnica e economicamente viável essa possibilidade. Ademais, o ganho de capacidade e a contingência operacional que uma segunda pista independente

proporciona têm papel fundamental no desenvolvimento socioeconômico local. Configura-se, portanto, como investimento de grande interesse para sociedade, tanto do ponto de vista nacional como local. Em relação a configurações alternativas para localização da pista independente, cabe esclarecer que, conforme consta no Relatório 3 - Estudos Ambientais dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Internacional de Salvador, uma alternativa para atender a demanda projetada para o referido aeroporto seria construir uma pista na porção norte do sítio. Contudo, não haveria espaço suficiente para o distanciamento mínimo necessário para que houvesse aproximações paralelas independentes (1.035 m). Para viabilizar essa solução seria necessário avançar sobre uma região bastante adensada, o que ocasionaria impacto socioambiental consideravelmente alto e potencialmente inviabilizaria financeiramente a concessão. Em todo caso, é importante ter em conta que os estudos não são vinculantes e a futura concessionária tem a liberdade de propor qualquer alternativa de localização do sistema de pistas que atenda aos requisitos exigidos no Contrato de Concessão. Salientamos ainda que não haverá qualquer investimento para a construção de uma nova pista, em qualquer dos aeroportos a serem concedidos, sem que haja o devido licenciamento ambiental. Para tanto, a concessão de licenciamento ambiental deverá ser precedida de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e de Relatório de Impacto Ambiental que refletirá as conclusões do EIA e deverá abordar, no mínimo, os aspectos constantes na Resolução CONAMA 001/1986, entre os quais destacam-se a descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, além dos prováveis impactos ambientais da implantação e operação da atividade. Em relação à possibilidade de implantação de nova infraestrutura em outra localidade, ressalta-se que tal alternativa também poderá em custos ambientais potencialmente elevados, uma vez que (i) a implantação de novos terminais de passageiros, pátios, sistemas de pistas e vias de acesso para atendimento da demanda projetada implicam em custos ambientais e (ii) os deslocamentos decorrentes da utilização das novas e mais distantes infraestruturas também implicam em maiores custos para o meio ambiente.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| DJALMA BISPO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde. Meu nome é Djalma Bispo, sou professor e venho aqui representando nesse momento a Unidunas, Universidade Livre das Dunas aqui que é a gestora do Parque das Dunas. Naturalmente eu venho fazer aqui um esclarecimento e chamar atenção, inclusive, dos propensos concessionários. Então vou fazer um relato aqui sobre essa questão. Começando pela apresentação. Sobre o projeto de construção da terceira pista do aeroporto, a Unidunas se posiciona na qualidade de gestora do parque das Dunas e como um representante da sociedade civil OSCIP, que há mais de 22 anos preserva e conserva os 600 hectares do sistema de dunas, lagoas e restingas do Abaeté, o último remanescente desse ecossistema no Município de Salvador e o maior em área urbana no país, considerando que todo esse manancial de vida será destruído para ampliação do aeroporto. Estamos aqui para alertar a todos, principalmente o futuro gestor deste importante aeroporto, que venha a ganhar essa licitação que a tão almejada 3ª pista, planejada para operar paralela a pista existente, possui uma grande possibilidade de não ser concretizada.(1) A implantação da 3ª pista já foi objeto de dezenas de estudos, relatórios, até de decretos, contabilizando os seguintes questionamentos, o órgão ambiental do Governo do Estado gestor da APA lagoas e dunas do Abaeté e encarregado pela licença ambiental na Bahia, hoje NEMA, antes IMA, e CRA através de relatórios, parecer dos seus técnicos, já se posicionou e negou qualquer possibilidade de implantação do aeroporto sobre APA lagoas e dunas do Abaeté, definindo que qualquer interferência nas dunas existentes no entorno do aeroporto tecnicamente não poderá acontecer. O conselho estadual do meio ambiente, CEPRAM, informou que para compor o processo da consulta sobre implantação do aeroporto sobre as dunas, lagoas e restingas, o requerente deverá apresentar outras opções locais fora do sítio da APA. O Parque das Dunas que seria totalmente destruído para a implantação da 3ª</p> | |

pista do aeroporto, recebeu no ano de 2014 o título inédito para Salvador de posto avançado da reserva da biosfera da mata atlântica. É bom deixar bem claro que esse é um título, eu digo assim, de importância internacional, que foi concedido pela Unesco. Na reunião que definiu o título por unanimidade, Parque das Dunas, foi aclamado nas 3 modalidades de gestão praticadas, educação ambiental, pesquisas científicas e modelo de sustentabilidade. O Parque das Dunas já ultrapassou a marca de 270 mil visitas nacionais e internacionais na sua grande maioria estudantes ao longo desses 22 anos, o que o torna modelo de educação ambiental no Estado da Bahia. Eu vou pular aqui também, quero ressaltar o seguinte, quero ressaltar também a responsabilidade que temos ao longo desses conhecimentos e compromisso pelo representante Vereador da cidade de Salvador Eliel Capistrano que levou para a Câmara Municipal da nossa cidade o projeto de tombamento do Parque das Dunas nas esferas federais, no que diz respeito ao IPHAN, ao IPAC e a Fundação Gregório de Matos que representa o Município de Salvador, lembrando que esses órgãos já recebeu todo o embasamento histórico e ambiental do referido parque, já que estamos em um processo de recebimento dos títulos além de deixar claro que todos os vereadores da cidade de Salvador foram unânimes na sua votação, aclamando o tombamento definitivo do parque. Que fique claro, concluindo dizendo, que os tempos mudaram e se vocês não conseguiram mudar com o tempo, poderão amargar derrotas e prejuízos incalculáveis, mas eu ainda acredito no bom senso e tenho a certeza que na terra do axé, os santos irão abrir os olhos e as mentes de vocês para deixarem em paz as coisas que são de Deus.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, em relação às questões operacionais, os EVTEA evidenciaram que a construção de uma pista paralela e independente é imprescindível para o atendimento de toda a demanda projetada para o aeroporto ao longo da concessão. Além disso, a implantação de uma segunda pista independente possui outras justificativas técnicas e estratégicas. De fato, o Aeroporto de Salvador é, basicamente, o único da Região Nordeste que combina disponibilidade de área em suas

adjacências com uma demanda consistente, o que torna técnica e economicamente viável essa possibilidade. Ademais, o ganho de capacidade e a contingência operacional que uma segunda pista independente proporciona têm papel fundamental no desenvolvimento socioeconômico local. Configura-se, portanto, como investimento de grande interesse para sociedade, tanto do ponto de vista nacional como local. Em relação a configurações alternativas para localização da pista independente, cabe esclarecer que, conforme consta no Relatório 3 - Estudos Ambientais dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Internacional de Salvador, uma alternativa para atender a demanda projetada para o referido aeroporto seria construir uma pista na porção norte do sítio. Contudo, não haveria espaço suficiente para o distanciamento mínimo necessário para que houvesse aproximações paralelas independentes (1.035 m). Para viabilizar essa solução seria necessário avançar sobre uma região bastante adensada, o que ocasionaria impacto socioambiental consideravelmente alto e potencialmente inviabilizaria financeiramente a concessão. Em todo caso, é importante ter em conta que os estudos não são vinculantes e a futura concessionária tem a liberdade de propor qualquer alternativa de localização do sistema de pistas que atenda aos requisitos exigidos no Contrato de Concessão. Salientamos ainda que não haverá qualquer investimento para a construção de uma nova pista, em qualquer dos aeroportos a serem concedidos, sem que haja o devido licenciamento ambiental. Para tanto, a concessão de licenciamento ambiental deverá ser precedida de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e de Relatório de Impacto Ambiental que refletirá as conclusões do EIA e deverá abordar, no mínimo, os aspectos constantes na Resolução CONAMA 001/1986, entre os quais destacam-se a descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, além dos prováveis impactos ambientais da implantação e operação da atividade. Em relação à possibilidade de implantação de nova infraestrutura em outra localidade, ressalta-se que tal alternativa também poderá em custos ambientais potencialmente elevados, uma vez que (i) a implantação de novos terminais de passageiros, pátios, sistemas de pistas e vias de acesso para atendimento da demanda projetada implicam em custos ambientais e (ii) os

deslocamentos decorrentes da utilização das novas e mais distantes infraestruturas também implicam em maiores custos para o meio ambiente.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|--|--------|
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| PAULA DAMAS | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde. Bom, o meu nome é Paula, eu sou representante da Inframerica, somos os administradores do aeroporto de Natal e de Brasília. Nessa audiência, nós viemos aqui apenas reiterar a nossa posição que foi apresentada ontem durante a audiência pública realizada em Fortaleza a respeito da restrição de participação societária das concessionárias de infraestrutura aeroportuária já existentes, no caso, a Inframerica seria a única concessionária que não poderia participar isoladamente do poder acionário de um possível consórcio vencedor de leilão em Salvador, isso é contrário ao interesse da empresa, a empresa tem um interesse sim em investir na região, tem interesse em expandir e trabalhar e trazer o padrão de qualidade da grupo, corporação américa para os aeroportos brasileiros. Então vou reiterar, essa questão a gente já discutiu isso ontem, é só uma questão (ininteligível 02:19:40) de atenção e duas outras questões, na verdade, uma é uma sugestão, isso é uma questão que a gente tem trabalhado bastante com as demais concessionarias e aí fugindo ao interesse individual da Inframerica, mas sim no interesse da concessão é que(1) a outorga, ela seja modelada de pagamento crescente e não de um pagamento linear. Hoje o valor da outorga ele é dividido em parcelas idênticas que geram um problema de caixa, principalmente porque nos 4 primeiros anos de concessão você tem um desembolso bastante razoável devido aos investimentos necessários de fase 1b e fase 1c. Então a sugestão seria exatamente uma outorga em um padrão crescente, uma vez que a experiência mostra que a saúde financeira da empresa ela vai melhorando a partir do 10º ano. Então, o retorno seria muito mais fácil e muito menos, vamos dizer assim, doloroso ao investidor se ele pudesse fazer o pagamento de outorga de forma crescente. Uma outra questão, na verdade é só um esclarecimento quanto a questão que foi levantada, foi levantada ontem, foi levantada hoje, a respeito de atraso de outorga, reiterar que, na verdade, não existe uma tentativa de calote de</p> | |

nenhuma das concessionárias, deixar bem claro que, na verdade foi uma solicitação que foi feita para que a data de pagamento seja postergada para que o caixa das empresas seja recomposto antes do prazo que é previsto para fazer o desembolso, na realidade, as empresas vão honrar sim com os seus compromissos financeiros, vão honrar sim com as suas outorgas, afinal a gente assinou um contrato e tem toda a intenção de continuar honrando com esse contrato pelos próximos 20, 25, 30 anos, mas o que foi solicitado por todo mundo, na verdade foi um pedido de postergação do prazo, que ele seja cumprido ainda durante esse ano e que o depósito seja feito no (ininteligível 02:22:11) porém com um prazo um pouco maior para que a gente possa se recuperar da crise financeira que hoje vem afetando consideravelmente a indústria, como todos já sabem. É isso. Muito obrigada.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que 1) as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital.

De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão.

Com isso as parcelas devidas pelo pagamento da outorga acabam por acompanhar o retorno financeiro da Concessionária. 2) o contrato prevê que caso a Concessionária não pague as Contribuições Fixa e Variável na data de vencimento incorrerá em multa e juros moratórios, conforme Item 2.22 do Contrato, podendo o Poder Concedente executar a Garantia de Execução do Contrato.

Está previsto ainda a declaração de caducidade para casos de não cumprimento das obrigações contratuais.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| LEANDRO NUNES | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todos. Meu nome é Leandro Bastos Nunes, estou aqui representando o Ministério Público Federal, como Procurador da República em exercício e tendo instalado inclusive um procedimento de acompanhamento desse procedimento de concessão, denominado privatização e que a minha missão aqui é garantir e fiscalizar o cumprimento não só da lei, como dos princípios constitucionais, princípios de direito administrativo e ambiental. Então eu também quero informar vocês que estou à disposição no meu gabinete na Procuradoria da República para ouvir as pessoas que estão envolvidas nesse processo, as famílias e funcionários da Infraero, os ambientalistas, porque tem o direito ambiental que é missão constitucional do MPF tutelar e garantir a permanência (ininteligível 02:23:46) Então eu quero justamente dar notícia a todos da instalação de um procedimento que acompanha a legalidade desse processo de privatização, porque ao mesmo tempo que se tem o interesse do progresso econômico, do avanço nas melhorias aeroportuárias, tem também, de outra parte, o direito dos cidadãos envolvidos, dos funcionários, das famílias que vão ser atingidas e também, principalmente do meio ambiente, que é direito chamado difuso, que pertence não a mim, não a você e sim a todos nós e as gerações futuras. Tem aqui representantes de várias entidades que estão preocupadas com a questão ambiental, eu também escutei aqui funcionários também preocupados com a situação da segurança jurídica e da segurança em relação à destinação de suas famílias e também do próprio local de trabalho. Toda a mudança ela envolve pessoas interessadas, pessoas atingidas e também envolve interesse não só econômico, mas também interesses imateriais. Então, eu queria que vocês também colaborassem com o Ministério Público, comparecendo, procurando a Dra. Mônica Negrão também, porque através dela que eu tive conhecimento da audiência pública e em cima da hora, vamos dizer assim, eu pude me deslocar, porque eu</p> | |

tenho compromisso daqui a pouco também a serviço, mas eu queria registrar aqui novamente isso, que estamos lá no Ministério Público Federal a disposição de qualquer pessoa para ouvir justamente as sugestões e as eventuais críticas para que o processo se dê de forma legal, justa, equilibrada para todas as partes. O Ministério Público Federal não quer ir obstar o progresso econômico que é um interesse também público, vamos dizer assim, se diz de uma forma que o Brasil precisa, necessita melhorar em vários setores sim, mas também tem que haver um equilíbrio entre esse interesse econômico e o interesse das pessoas que serão atingidas e sobretudo o meio ambiente. Somente no momento.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, em relação às questões operacionais, os EVTEA evidenciaram que a construção de uma pista paralela e independente é imprescindível para o atendimento de toda a demanda projetada para o aeroporto ao longo da concessão. Além disso, a implantação de uma segunda pista independente possui outras justificativas técnicas e estratégicas. De fato, o Aeroporto de Salvador é, basicamente, o único da Região Nordeste que combina disponibilidade de área em suas adjacências com uma demanda consistente, o que torna técnica e economicamente viável essa possibilidade. Ademais, o ganho de capacidade e a contingência operacional que uma segunda pista independente proporciona têm papel fundamental no desenvolvimento socioeconômico local. Configura-se, portanto, como investimento de grande interesse para sociedade, tanto do ponto de vista nacional como local. Em relação a configurações alternativas para localização da pista independente, cabe esclarecer que, conforme consta no Relatório 3 - Estudos Ambientais dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Internacional de Salvador, uma alternativa para atender a demanda projetada para o referido aeroporto seria construir uma pista na porção norte do sítio. Contudo, não haveria espaço suficiente para o distanciamento mínimo necessário para que houvesse aproximações paralelas independentes (1.035 m). Para viabilizar essa solução seria necessário avançar sobre uma região bastante adensada, o que ocasionaria impacto socioambiental consideravelmente alto e

potencialmente inviabilizaria financeiramente a concessão. Em todo caso, é importante ter em conta que os estudos não são vinculantes e a futura concessionária tem a liberdade de propor qualquer alternativa de localização do sistema de pistas que atenda aos requisitos exigidos no Contrato de Concessão. Salientamos ainda que não haverá qualquer investimento para a construção de uma nova pista, em qualquer dos aeroportos a serem concedidos, sem que haja o devido licenciamento ambiental. Para tanto, a concessão de licenciamento ambiental deverá ser precedida de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e de Relatório de Impacto Ambiental que refletirá as conclusões do EIA e deverá abordar, no mínimo, os aspectos constantes na Resolução CONAMA 001/1986, entre os quais destacam-se a descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, além dos prováveis impactos ambientais da implantação e operação da atividade. Em relação à possibilidade de implantação de nova infraestrutura em outra localidade, ressalta-se que tal alternativa também poderá em custos ambientais potencialmente elevados, uma vez que (i) a implantação de novos terminais de passageiros, pátios, sistemas de pistas e vias de acesso para atendimento da demanda projetada implicam em custos ambientais e (ii) os deslocamentos decorrentes da utilização das novas e mais distantes infraestruturas também implicam em maiores custos para o meio ambiente. Outras informações poderão ser disponibilizadas pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br

Este também é o caminho para solicitação de material que compõe o Banco de Informações (Data Room) para essa rodada de licitações, mediante agendamento prévio.

Os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços que constam no Banco de Informações disponível na página da SAC: <http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes>.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| JOSÉ AUGUSTO SARAIVA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todos. Estou aqui em nome da Secretaria Cidade Sustentável da Prefeitura Municipal de Salvador. Queria antes de falar, eu queria contar 2 pequenas histórias. Um cidadão mineiro, chamado Alberto Santos Dumont, começou a fazer tentativas para voar, que achava que era possível, apesar de muitos acharem que não era possível, que era louco, etc. e tal, pois bem, esse cidadão depois de 14 tentativas ele chegou a conclusão que bastava apertar um parafuso “que o bichinho ia voar” e voou com o nome de 14 Bis. Pois bem, eu só estou lembrando a evolução da técnica, 30 anos atrás, eu era, nós éramos mais jovens, mas alguns se lembram, outros não, a Argentina resolveu enfrentar o império britânico no episódio das Ilhas Malvinas que era as Ilhas Falkland inglesas e que naquela época aviões militares verticais sumiam, chamados (ininteligível 02:28:09) olha, eu quero dizer o seguinte, quero saber aqui quem, por acaso, tem a certeza que daqui a 30 anos, os boings não subirão na vertical, a gente pode estar lidando com uma nova técnica, das técnicas que a gente sempre viu nos Jetsons, desenhos animados e também aquela sempre aquela ideia dos discos voadores, bom isso tudo, eu quero apenas dizer, destruir as dunas do Abaeté, destruir os campos de dunas e lagoas (ininteligível 02:28:46) é uma heresia, digamos assim, é um absurdo. Extinção é para sempre, existem animais e vegetais endêmicos, típicos da região, que geram atrativos turísticos também, existe o turismo científico no mundo que está crescendo muito. Então a gente, a nossa Secretaria Cidade Sustentável da Prefeitura é contra a ampliação</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que, em relação às questões operacionais, os EVTEA evidenciaram que a construção de uma pista paralela e independente é imprescindível para o atendimento de toda a demanda projetada para o aeroporto ao longo da concessão. Além disso, a</p> | |

implantação de uma segunda pista independente possui outras justificativas técnicas e estratégicas. De fato, o Aeroporto de Salvador é, basicamente, o único da Região Nordeste que combina disponibilidade de área em suas adjacências com uma demanda consistente, o que torna técnica e economicamente viável essa possibilidade. Ademais, o ganho de capacidade e a contingência operacional que uma segunda pista independente proporciona têm papel fundamental no desenvolvimento socioeconômico local. Configura-se, portanto, como investimento de grande interesse para sociedade, tanto do ponto de vista nacional como local. Em relação a configurações alternativas para localização da pista independente, cabe esclarecer que, conforme consta no Relatório 3 - Estudos Ambientais dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Internacional de Salvador, uma alternativa para atender a demanda projetada para o referido aeroporto seria construir uma pista na porção norte do sítio. Contudo, não haveria espaço suficiente para o distanciamento mínimo necessário para que houvesse aproximações paralelas independentes (1.035 m). Para viabilizar essa solução seria necessário avançar sobre uma região bastante adensada, o que ocasionaria impacto socioambiental consideravelmente alto e potencialmente inviabilizaria financeiramente a concessão. Em todo caso, é importante ter em conta que os estudos não são vinculantes e a futura concessionária tem a liberdade de propor qualquer alternativa de localização do sistema de pistas que atenda aos requisitos exigidos no Contrato de Concessão. Salientamos ainda que não haverá qualquer investimento para a construção de uma nova pista, em qualquer dos aeroportos a serem concedidos, sem que haja o devido licenciamento ambiental. Para tanto, a concessão de licenciamento ambiental deverá ser precedida de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e de Relatório de Impacto Ambiental que refletirá as conclusões do EIA e deverá abordar, no mínimo, os aspectos constantes na Resolução CONAMA 001/1986, entre os quais destacam-se a descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, além dos prováveis impactos ambientais da implantação e operação da atividade. Em relação à possibilidade de implantação de nova infraestrutura em outra localidade, ressalta-se que tal alternativa também poderá em custos ambientais

potencialmente elevados, uma vez que (i) a implantação de novos terminais de passageiros, pátios, sistemas de pistas e vias de acesso para atendimento da demanda projetada implicam em custos ambientais e (ii) os deslocamentos decorrentes da utilização das novas e mais distantes infraestruturas também implicam em maiores custos para o meio ambiente.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| HENRIQUE BARREIROS | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Meu nome é Henrique Barreiros, sou arquiteto urbanista. Essa discussão sobre 3ª pista de aeroporto é bem antiga e parecia que já tinha terminado... Pode deixar, depois eu pego. Parecia que já tinha terminado, mas hoje tem uma condicionante nova, em termos de funções urbanas de interesse comum, interesse comum de quem? Interesse comum de vários Municípios que se agregam dentro de uma região metropolitana. Hoje já existem visões de duas grandes regiões, as duas maiores regiões metropolitanas da Bahia que são (ininteligível 02:31:55) de Salvador e a de feira compartilharem serviço urbanos e eu não consigo entender aqui, provavelmente esse processo iniciado lá atrás foi ressuscitado pelo interesse de alguém, eu só posso entender dessa forma, porque existe pelo estatuto da metrópole, que é uma lei federal, que é uma lei que regulamenta o planejamento regional metropolitano e que está prestes a fazer um plano de desenvolvimento urbano integrado da RMS, Região Metropolitana de Salvador. Então a quem interessa atropelar o processo de planejamento? Não existe nada que vá para adiante, sem um processo de planejamento. O que é um processo de planejamento? É um processo em que a gente examina indicadores referentes a uma determinada área composta de várias micro áreas, certo? Essas micro áreas envolvem certos indicadores que no passado condicionaram seus governantes a fazerem diretrizes, afixarem diretrizes visando objetivos futuros que hoje a nós cabe examinar essas diretrizes hoje no presente, ver como elas evoluíram diante de tais (ininteligível 02:33:49) como esses indicadores evoluíram diante das diretrizes passadas, para que a gente possa traçar novas diretrizes futuras. Já foi dito aqui, por um colega arquiteto urbanista, que ficou bastante discutido durante as discussões do plano diretor de desenvolvimento urbano de Salvador, que hoje o que o aeroporto de Salvador precisa é de, não Salvador necessariamente, que a região metropolitana de Salvador, vamos</p> | |

dizer assim, precisa é de suporte logístico. Estou vendo aqui empresários da posição civil e etc. que sofrem hoje graças a inexistência de infraestrutura logística. Estou mentindo (ininteligível 02:34:36) Então é absurdo você ver se trazer aqui à tona agora, de forma atropelada, querer-se decidir, fazer uma concessão de órgão que dá lucro como está, diante de tanta coisa nesse Brasil que por má gestão tem dado prejuízo e a gente vai aqui agora, ficou patente aqui que nem o Ministério Público Federal sabia que esta audiência pública estava se realizando aqui, ele soube recente, hoje mesmo veio aqui para se fazer presente para dizer que está à disposição. Então o Ministério Público, curiosamente, ele já tem pronunciamentos anteriores a respeito dessa tal 3ª pista. Aqui nós estamos diante de uma área de proteção ambiental, lagoas e dunas do Abaeté, que não é só uma área de proteção ambiental, é uma APP, Área de Proteção Permanente, ou seja, de proteção mais rigorosa do que simplesmente uma área de proteção ambiental. O que está debaixo do chão é tão ou mais importante do que o que a gente está vendo por cima. Às vezes uma atividade econômica olha para essas dunas e diz, “poxa que jazida de areia maravilhosa”. Poxa, eu já estou com o meu tempo esgotando. Esgotado. Que pena, eu acho que assim, se a gente tem que anotar aqui, todos vocês que são contra isso, para que as coisas no Brasil sejam feitas fantasmagoricamente, vamos ao Ministério Público, está bom?

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a proposta de inclusão dos quatro aeroportos no Programa Nacional de Desestatização - PND foi efetivamente aprovada pela então Presidente da República por meio do Decreto Federal nº 8.517/2015 que designou a ANAC como responsável pela execução e acompanhamento do processo de desestatização, sob supervisão da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), bem como instituiu esta última como responsável pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem da desestatização dos aeroportos elencados. A inclusão desses aeroportos no PND vai ao encontro dos objetivos fundamentais do PND, conforme Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997,

tais como:

I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública líquida;

III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para a reestruturação econômica do setor privado, especialmente para a modernização da infraestrutura e do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia, inclusive através da concessão de crédito; e

V - permitir que a Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;"

No mérito, a SAC informa que, em relação às questões operacionais, os EVTEA evidenciaram que a construção de uma pista paralela e independente é imprescindível para o atendimento de toda a demanda projetada para o aeroporto ao longo da concessão. Além disso, a implantação de uma segunda pista independente possui outras justificativas técnicas e estratégicas. De fato, o Aeroporto de Salvador é, basicamente, o único da Região Nordeste que combina disponibilidade de área em suas adjacências com uma demanda consistente, o que torna técnica e economicamente viável essa possibilidade. Ademais, o ganho de capacidade e a contingência operacional que uma segunda pista independente proporciona têm papel fundamental no desenvolvimento socioeconômico local. Configura-se, portanto, como investimento de grande interesse para sociedade, tanto do ponto de vista nacional como local. Em relação a configurações alternativas para localização da pista independente, cabe esclarecer que, conforme consta no Relatório 3 - Estudos Ambientais dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Internacional de Salvador, uma

alternativa para atender a demanda projetada para o referido aeroporto seria construir uma pista na porção norte do sítio. Contudo, não haveria espaço suficiente para o distanciamento mínimo necessário para que houvesse aproximações paralelas independentes (1.035 m). Para viabilizar essa solução seria necessário avançar sobre uma região bastante adensada, o que ocasionaria impacto socioambiental consideravelmente alto e potencialmente inviabilizaria financeiramente a concessão. Em todo caso, é importante ter em conta que os estudos não são vinculantes e a futura concessionária tem a liberdade de propor qualquer alternativa de localização do sistema de pistas que atenda aos requisitos exigidos no Contrato de Concessão. Salientamos ainda que não haverá qualquer investimento para a construção de uma nova pista, em qualquer dos aeroportos a serem concedidos, sem que haja o devido licenciamento ambiental. Para tanto, a concessão de licenciamento ambiental deverá ser precedida de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e de Relatório de Impacto Ambiental que refletirá as conclusões do EIA e deverá abordar, no mínimo, os aspectos constantes na Resolução CONAMA 001/1986, entre os quais destacam-se a descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, além dos prováveis impactos ambientais da implantação e operação da atividade. Em relação à possibilidade de implantação de nova infraestrutura em outra localidade, ressalta-se que tal alternativa também poderá em custos ambientais potencialmente elevados, uma vez que (i) a implantação de novos terminais de passageiros, pátios, sistemas de pistas e vias de acesso para atendimento da demanda projetada implicam em custos ambientais e (ii) os deslocamentos decorrentes da utilização das novas e mais distantes infraestruturas também implicam em maiores custos para o meio ambiente.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| JOSEVALDO DE SOUZA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde, meu nome é Josevaldo de Souza, morador do Itapuã, (ininteligível 02:37:16) com orgulho, nativo, aquele que (ininteligível 02:37:19) história, a gente não escreve, mas a cultura fica com a gente. Então, a gente falamos aqui de várias coisas interessantes que eu vou explicar, mas uma coisa interessante que a gente tem que falar que já está envolvido com a gente (ininteligível 02:37:33) social, isso aqui tudo é social, não é social só porque está precisando, é social porque tudo aqui é social. O interessante é isso, o social envolve todo mundo (ininteligível 02:37:42) social e essa parte social, eu acho que ela tem que estar, pelo menos, como porcentagem 80% aí para poder até englobar assim na carne, entendeu? Porque é difícil trabalhar sem o social, até porque como eu falei aos senhores, para a plenária, essa área de proteção ambiental que nós (ininteligível 02:38:05) tem um conselho gestor e esse conselho gestor tem que ser respeitado, como também tem que ser ouvido, até porque eu acho que já tivemos várias audiências, tanto com a Infraero, ajudamos a Infraero a desenvolver o (ininteligível 02:38:18) e a RIMA, inclusive nós tivemos audiências com a comunidade, uma na casa da música (ininteligível 02:38:24) na Stella Maris e aí para poder pegar a comunidade teve que envolver o social, chamar as pessoas (ininteligível 02:38:35) ir na comunidade, nas favelas, ONGs, para poder dar velocidade ao caso, não é o caso que está aqui, que não está acontecendo, porque eu também fiquei surpreso, porque eu estou sabendo dessa audiência em cima da hora, deixei o meu trabalho porque eu acho que eu tenho que estar aqui para contar um pouco da história, porque esse conselho gestor, ele foi feito com muita dificuldade, mas imaginem dificuldade que o grupo de pessoas da comunidade saber que tem que proteger uma área de proteção ambiental tão importante para a história, tão importante para todos nós e como é que eles vão fazer isso? Chamamos a igreja, chamamos associações, chamamos todo mundo, fizemos várias audiências e</p> | |

vários, chamamos o RIMA, o NEMA, não sei quem, todo (ininteligível 02:39:16) para a gente poder fazer esse conselho, foi muito difícil, chegamos lá, justamente na Unidunas, professor, que realizamos esse feito, a (ininteligível 02:39:24) do conselho gestor. Aí criamos um grupo de estudo socioambiental (ininteligível 02:39:28) conselho gestor. Para que? Para poder reunir as associações, porque as pessoas que não tem muita cultura, não tem muita, é difícil. Então a gente tem que pegar, fazer pelo menos um grupo para a gente poder se reunir para poder chegar a uma autoridade competente, como o Ministério Público, como outras pessoas do Governo para poder conversar. A gente queria formar (ininteligível 02:39:43) esse grupo. Aí nós criamos (ininteligível 02:39:46) ambiental, através de uma consultoria, criamos o fórum gestão comunitário do Abaeté desse conselho. Então esse conselho fez o que? Jorge está aqui, não é Jorge? Está junto com a gente, participou desse feito, inclusive, (ininteligível 02:40:04) várias reuniões lá na Unidunas, um projeto tão importante que foi (ininteligível 02:40:06) conselho também, aprovado unanimemente por todos conselheiros, porque sabem que esse projeto da Unidunas foi um projeto que veio para ficar e tem resultado. A questão social aí eu digo, olho (ininteligível 02:40:17) eu vou deixar esse negócio de meio ambiente porque não está dando certo não, porque o pessoal da Infraero não quer mais conversar com a gente. A gente já conversou, conversou, trocou vários gestores ambientais (ininteligível 02:40:28) a gente vai fazer o que? (ininteligível 02:40:31) vou partir para o surf, fundamos uma escola de surf em Itapuã, sou salva vidas, (ininteligível 02:40:36) e eu vou viver minha vida de frente para o mar, porque esse negócio de meio ambiente não dá mais certo não, só está consumindo, (ininteligível 02:40:42) sociais, quando a gente fala em um grupo de capoeira, de um grupo de música, precisa fomentar isso, gente. Entendeu? Para a gente poder fazer a cultura, porque sem cultura vai dar nada. Entendeu? Eu só vim aqui só falar um pouco, porque 5 minutos (ininteligível 02:40:56) tem um exemplo, na condição da gente lá do Maciço Norte e Maciço Sul da duna, (ininteligível 02:41:07) conversar tranquilo, não é Jorge? Como a gente conversou lá (ininteligível 02:41:11) parceria. Então eu só queria dizer que (ininteligível 02:41:16) vamos trabalhar com o social, gente. (ininteligível

02:41:19) projeto de capoeira, de natação, de surf, vamos trazer isso, vamos fomentar essa cultura para poder deixar todo mundo, essa pista (ininteligível 02:41:26) amplia, eu não estou ampliando nada, mas se for para, mas (ininteligível 02:41:31) Obrigado

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a proposta de inclusão dos quatro aeroportos no Programa Nacional de Desestatização - PND foi efetivamente aprovada pela então Presidente da República por meio do Decreto Federal nº 8.517/2015 que designou a ANAC como responsável pela execução e acompanhamento do processo de desestatização, sob supervisão da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), bem como instituiu esta última como responsável pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem da desestatização dos aeroportos elencados. A inclusão desses aeroportos no PND vai ao encontro dos objetivos fundamentais do PND, conforme Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, tais como:

“I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública líquida;

III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para a reestruturação econômica do setor privado, especialmente para a modernização da infraestrutura e do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia, inclusive através da concessão de crédito; e

V - permitir que a Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;”

No mérito, a SAC informa que, em relação às questões operacionais, os EVTEA evidenciaram que a construção de uma pista paralela e independente é imprescindível para o atendimento de toda a demanda projetada para o aeroporto ao longo da concessão. Além disso, a implantação de uma segunda pista independente possui outras justificativas técnicas e estratégicas. De fato, o Aeroporto de Salvador é, basicamente, o único da Região Nordeste que combina disponibilidade de área em suas adjacências com uma demanda consistente, o que torna técnica e economicamente viável essa possibilidade. Ademais, o ganho de capacidade e a contingência operacional que uma segunda pista independente proporciona têm papel fundamental no desenvolvimento socioeconômico local. Configura-se, portanto, como investimento de grande interesse para sociedade, tanto do ponto de vista nacional como local. Em relação a configurações alternativas para localização da pista independente, cabe esclarecer que, conforme consta no Relatório 3 - Estudos Ambientais dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Internacional de Salvador, uma alternativa para atender a demanda projetada para o referido aeroporto seria construir uma pista na porção norte do sítio. Contudo, não haveria espaço suficiente para o distanciamento mínimo necessário para que houvesse aproximações paralelas independentes (1.035 m). Para viabilizar essa solução seria necessário avançar sobre uma região bastante adensada, o que ocasionaria impacto socioambiental consideravelmente alto e potencialmente inviabilizaria financeiramente a concessão. Em todo caso, é importante ter em conta que os estudos não são vinculantes e a futura concessionária tem a liberdade de propor qualquer alternativa de localização do sistema de pistas que atenda aos requisitos exigidos no Contrato de Concessão. Salientamos ainda que não haverá qualquer investimento para a construção de uma nova pista, em qualquer dos aeroportos a serem concedidos, sem que haja o devido licenciamento ambiental. Para tanto, a concessão de licenciamento ambiental deverá ser precedida de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e de Relatório de Impacto Ambiental que refletirá as conclusões do EIA e deverá abordar, no mínimo, os aspectos constantes na Resolução CONAMA 001/1986, entre os quais destacam-se a descrição do

projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, além dos prováveis impactos ambientais da implantação e operação da atividade. Em relação à possibilidade de implantação de nova infraestrutura em outra localidade, ressalta-se que tal alternativa também poderá em custos ambientais potencialmente elevados, uma vez que (i) a implantação de novos terminais de passageiros, pátios, sistemas de pistas e vias de acesso para atendimento da demanda projetada implicam em custos ambientais e (ii) os deslocamentos decorrentes da utilização das novas e mais distantes infraestruturas também implicam em maiores custos para o meio ambiente.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| DANIEL MELO BARRETO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todas e a todos. Meu nome é Daniel Melo Barreto, represento o GERMEN grupo de defesa e promoção socioambiental. Como muitos já falaram aqui, a gente também foi, meio que pegou de surpresa também dessa audiência pública, a gente que, eu, por exemplo, eu sou, estou conselheiro estadual de meio ambiente, representando a sociedade civil no CEPRAM e nem dentro do CEPRAM a gente ficou sabendo dessa audiência pública, que é o Conselho Estadual de Meio Ambiente. Então assim, a gente também por ser contra essa invasão dentro das dunas aqui, a gente vem se posicionar nesse sentido que... e lembrando que não só o ambiental, como o companheiro falou aqui agora, o socioambiental também tem que ser lembrado, que não podemos fazer nada desprezando as comunidades que estão aqui em volta, que é muito importante, mantendo a cultura local e preservando esse resto de dunas que a gente tem. A gente também hoje temos cadeira também no Conselho Nacional de Meio Ambiente, isso daqui também não é levado a nível nacional também, apesar de ser um empreendimento nacional, através da ANAC. Então a gente está aqui também nessa luta e como o outro companheiro aqui falou, eu acho que o jeito mesmo há um bom tempo atrás eu já tinha me posicionado que eu não participava mais de audiência pública, que a gente a gente vem aqui só para cancelar uma coisa que eles tem que fazer, que a gente acaba, a gente como sociedade civil, a gente acaba não sendo ouvido, assim, ouvido a gente é, mas os nossos anseios nunca são (ininteligível 02:44:15) a gente esse sentimento de não são levado a sério, parece que a gente está dando murro em ponta de faca, mas diante da importância, o Cláudio também faz parte do GERMEN, nosso diretor executivo, está lembrando que também no Conselho Municipal também não se discutiu nada, não se comunicou, ninguém foi comunicado. Eu vou dividir o tempo com o Cláudio dos 5 minutos. Você não quer? Então, nos 3 níveis não se fala e a gente fica muito</p> | |

preocupado, porque são questões que a gente vem aí, o GERMEN esse ano completa 35 anos de existência na luta socioambiental aqui no Estado da Bahia e a gente vê que a gente está sendo sempre atropelado por essa máquina que vem desse desenvolvimento que alguns inventaram de chamar de desenvolvimento sustentável, porque também a gente não vê de sustentável nada, até acho que isso não existe, isso é só para papel, mas a gente está aqui para se posicionar nesse sentido, que gente também é contra.(1) Eu acho que as demais falas que falaram sobre a questão ambiental aqui também já nos satisfazem também e vamos pensar como os outros falaram, vamos pensar nesse aeroporto entre Feira e Salvador, eu acho que seria muito melhor do que a gente (ininteligível 02:45:52) aqui para toda a região. Obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a proposta de inclusão dos quatro aeroportos no Programa Nacional de Desestatização - PND foi efetivamente aprovada pela então Presidente da República por meio do Decreto Federal nº 8.517/2015 que designou a ANAC como responsável pela execução e acompanhamento do processo de desestatização, sob supervisão da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), bem como instituiu esta última como responsável pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem da desestatização dos aeroportos elencados. A inclusão desses aeroportos no PND vai ao encontro dos objetivos fundamentais do PND, conforme Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, tais como:

“I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública líquida;

III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para a reestruturação econômica do setor privado, especialmente para a modernização da infraestrutura e do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia, inclusive através da concessão de crédito; e

V - permitir que a Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;"

No mérito, a SAC informa que, em relação às questões operacionais, os EVTEA evidenciaram que a construção de uma pista paralela e independente é imprescindível para o atendimento de toda a demanda projetada para o aeroporto ao longo da concessão. Além disso, a implantação de uma segunda pista independente possui outras justificativas técnicas e estratégicas. De fato, o Aeroporto de Salvador é, basicamente, o único da Região Nordeste que combina disponibilidade de área em suas adjacências com uma demanda consistente, o que torna técnica e economicamente viável essa possibilidade. Ademais, o ganho de capacidade e a contingência operacional que uma segunda pista independente proporciona têm papel fundamental no desenvolvimento socioeconômico local. Configura-se, portanto, como investimento de grande interesse para sociedade, tanto do ponto de vista nacional como local. Em relação a configurações alternativas para localização da pista independente, cabe esclarecer que, conforme consta no Relatório 3 - Estudos Ambientais dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Internacional de Salvador, uma alternativa para atender a demanda projetada para o referido aeroporto seria construir uma pista na porção norte do sítio. Contudo, não haveria espaço suficiente para o distanciamento mínimo necessário para que houvesse aproximações paralelas independentes (1.035 m). Para viabilizar essa solução seria necessário avançar sobre uma região bastante adensada, o que ocasionaria impacto socioambiental consideravelmente alto e potencialmente inviabilizaria financeiramente a concessão. Em todo caso, é importante ter em conta que os estudos não são vinculantes e a futura concessionária tem a liberdade de propor qualquer alternativa de localização

do sistema de pistas que atenda aos requisitos exigidos no Contrato de Concessão. Salientamos ainda que não haverá qualquer investimento para a construção de uma nova pista, em qualquer dos aeroportos a serem concedidos, sem que haja o devido licenciamento ambiental. Para tanto, a concessão de licenciamento ambiental deverá ser precedida de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e de Relatório de Impacto Ambiental que refletirá as conclusões do EIA e deverá abordar, no mínimo, os aspectos constantes na Resolução CONAMA 001/1986, entre os quais destacam-se a descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, além dos prováveis impactos ambientais da implantação e operação da atividade. Em relação à possibilidade de implantação de nova infraestrutura em outra localidade, ressalta-se que tal alternativa também poderá em custos ambientais potencialmente elevados, uma vez que (i) a implantação de novos terminais de passageiros, pátios, sistemas de pistas e vias de acesso para atendimento da demanda projetada implicam em custos ambientais e (ii) os deslocamentos decorrentes da utilização das novas e mais distantes infraestruturas também implicam em maiores custos para o meio ambiente.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Salvador | UF: BA |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Eu só estou pedindo que se responda a uma acusação aqui que aconteceu de pessoas dizerem que não se tinha dinheiro para consertar uma escada rolante, enquanto tem um lucro de 80 e tantos milhões</p> <p>Boa tarde. Ao senhor Antônio (ininteligível 03:17:46) e também a toda a mesa, quando fala sobre a Resolução número 6 que foi o critério para a escolha desses aeroportos, eu li essa resolução recentemente e o senhor Armando Monteiro, na resolução, ele propõe a senhora Presidente da República a edição do decreto autorizando a inclusão do Programa Nacional de Desestatização desses aeroportos que estão nessa rodada. Ele cita a Lei 9.491 de 9 de setembro de 97 e o Decreto 2.594 de 15 de maio de 98 e eu esperava encontrar nessas leis e nesse decreto alguma justificativa que amparasse a escolha desses aeroportos, o que mais uma vez, eu reitero que eu coloquei antes, se há um estudo anterior, que em tendo o impacto de todo esse processo na malha aeroportuária nacional como um todo e quando o senhor fala que a escolha foi amparada no melhor interesse para o passageiro, considerando o número de passageiros processados, eu fico intrigado se o passageiro, que de repente, nem é assistido por uma linha aérea em Paulo Afonso, em um aeroporto de um rincão dentro da América, dentro da Amazônia, dentro do Centro Oeste, (ininteligível 03:19:14) não interessa, se não seria o caso da gente amparar essa infraestrutura aeroportuária de outra forma, com abertura de capital da Infraero para que permita a participação da iniciativa privada nela, em vez de a gente deixar esses aeroportos, que beiram 50, 52 nos meus cálculos, na verdade, a mercê da falta do fomento que é provido por esses aeroportos, que já foram e esses 4 que vão agora. Entendeu? Então é uma coisa preocupante, nós estamos retirando da Infraero, retirando desses aeroportos, retirando da sociedade a competência de auto sustento. Em troca de que? Porque, vou dizer mais uma vez, operar exclusivamente um aeroporto vai ser obter o resultado dele</p> | |

investindo nele mesmo. A Infraero nunca pode fazer isso, a Infraero tinha sempre de pegar o resultado de todos os aeroportos e distribuir, ratear conforme a necessidade de todos esses aeroportos. Então, o que é isso? Eu peço desculpa porque eu sei que os senhores componentes da mesa, vamos dizer aqui que nesse momento não é (ininteligível 03:20:28) tratar desse assunto, mas é um assunto de importância. Nós temos uma mudança de Governo para o bem ou para o mal e precisa ser revisto isso, nós não somos contrários a participação da iniciativa privada no fomento da infraestrutura aeroportuária, só não podemos deixar o restante do Brasil a mercê dessa situação que só vai beneficiar o investidor estrangeiro e também não podemos abrir mão de um futuro para esse pessoal do meio ambiente e todas essas coisas.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que: 1) a proposta de inclusão dos quatro aeroportos no Programa Nacional de Desestatização - PND foi efetivamente aprovada pela então Presidente da República por meio do Decreto Federal nº 8.517/2015 que designou a ANAC como responsável pela execução e acompanhamento do processo de desestatização, sob supervisão da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), bem como instituiu esta última como responsável pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem da desestatização dos aeroportos elencados. A escolha por esses ativos baseia-se na análise de alguns parâmetros, tais como relevância do aeroporto com relação à quantidade de passageiros e carga processados, necessidade de investimento a curto prazo, saturação das infraestruturas (pista, pátio, terminal) e precarização dos serviços aeroportuários. A inclusão desses aeroportos no PND vai ao encontro dos objetivos fundamentais do Programa, conforme Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, tais como: "I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública

líquida;

III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para a reestruturação econômica do setor privado, especialmente para a modernização da infraestrutura e do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia, inclusive através da concessão de crédito; e

V - permitir que a Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;"

1.3 Sessão Presencial realizada em Porto Alegre

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ADRIANA CHARQUES DA SILVA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia senhoras, senhores. Eu sou Adriana Chaquer, trabalho a 29 anos na Infraero, mas hoje eu estou aqui me manifestando como uma cidadã brasileira. Eu participo dessa audiência e falo em meu nome e certamente em nome dos meus colegas de trabalho. Estamos aqui para sugerir algumas melhorias na minuta deste edital. (A) Solicitando uma redação mais transparente em relação às condições de aproveitamento dos empregados da Infraero após a concessão. O edital cita que por indicação do Tribunal de Contas da União o concessionário dê preferência à contratação de empregados, no caso o aeroporto, que está sendo concedido. Empregados esses que preencham os requisitos para a contratação e que garantam até 31 de dezembro de 2018 o emprego daqueles que forem transferidos para a concessionária. Nos preocupamos com esses empregados, mas principalmente com aqueles que não foram contemplados com uma vaga na concessionária. (B) Por isso, pedimos que seja incluído no projeto de reaproveitamento e acolhimento dos empregados dos aeroportos que estão sendo concedidos nessa rodada. E que esse projeto seja realmente avaliado e considerado pela Infraero, pela concessionária e até pela ANAC. Pedimos que o empregado seja escutado e que seja levado em consideração o seu desejo, seja permanecer na Infraero, ser transferido para outro aeroporto, cedido para outro órgão público, sair no plano de demissão voluntária ou mesmo trabalhar junto à concessionária. Mas que ele receba um tratamento respeitoso e digno como todos os trabalhadores merecem. (C) Pedimos que seja prevista uma edificação dentro do sítio aeroportuário para acomodação dos empregados da Infraero após concessão. Até que sejam definidas as novas posições de trabalho para que não se repita o descaso e</p> | |

o desrespeito com que foram tratados os nossos colegas do aeroporto de Guarulhos, em Campinas, na ocasião da concessão de São Paulo. Tem que ser assumido um compromisso entre a concessionária, Infraero e Governo Federal com esses empregados. Somos trabalhadores, pagamos nossos impostos, contribuímos para o crescimento desse país, nos dedicamos com profissionalismo e amor à Infraero durante muitos anos e agora, mais de 400 empregados serão desconsiderados, não fazendo parte nem mesmo dos números citados na redação desse edital.(D) Por isso pedimos também que uma parte do valor da outorga seja utilizado para contribuir com o direcionamento digno para esses trabalhadores que hoje, aparentemente descartáveis para o Governo Federal, estão tendo suas vidas e até mesmo suas saúdes afetadas, física e psicologicamente por um desgaste emocional gerado por esse processo mal conduzido. Gostaríamos de lembrar que além das 400 famílias na Infraero, também serão atingidas mais 20 famílias do projeto social “Construindo o amanhã” que acolhe menores em situação de risco social e é apoiado pela Infraero neste aeroporto. E que com a concessão, certamente terá a sua manutenção encerrada. Poderíamos citar inúmeras histórias de jovens atendidos por esse projeto que venceram a situação de vulnerabilidade e hoje são cidadãos bem-sucedidos pessoal e profissionalmente, graças ao atendimento prestado por quem se responsabilizou de forma social por eles. Porque responsabilidade social também é um compromisso da Infraero. Então, senhores e senhoras, pedimos a sua atenção para que esse edital seja revisto e as pessoas envolvidas e suas questões sociais sejam consideradas, afinal é uma das responsabilidades do poder público visar o bem da população e garantir o mínimo de dignidade. Não queremos aumentar as estatísticas crescentes do número de desempregados desse país, queremos somente continuar trabalhando e garantindo o sustento das nossas famílias. Muito obrigada.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos.

Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.

A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ANA PAULA FAGUNDES | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia senhores e senhoras, meu nome é Ana Paula, eu sou bióloga e servidora da Infraero. Primeiro eu gostaria de ressaltar que esse EVTEA é um estudo de extrema importância, porque ele está trazendo a realidade deste aeroporto e ele está trazendo uma modelagem em como ele pode ser, ele está trazendo o valor mínimo que vai ser na outorga. Ele está trazendo as responsabilidades em investimento que o novo concessionário deve fazer, então esse estudo que tem o valor de 7.5 milhões de reais, ele deve ser devidamente tratado. Agradeço a oportunidade que ANAC oferece a todos os servidores para a gente estar discutindo esse assunto. Trago aqui algumas questões relacionadas especificamente ao meio ambiente. (A) Primeiro, aspecto formal dessa documentação, analisamos página à página os estudos e por conhecermos a realidade daqui, gostaria de esclarecer que temos 5 obras de relevância nesse aeroporto, primeiro, parte do TECA; segundo, edificação do TECA; Terceiro, parte de aeronaves; quarto, TPS1 e quinto, ampliação da PPD. Infelizmente, nos estudos a luta controversa quanto a esses empreendimentos, no estudo ambiental aparece que a obra do pátio nem começou, quando ela está acabando. No estudo de engenharia aparece devidamente que está na sua finalização, porém, não consta em nenhum momento a questão da compensação ambiental. Outras controversas estão aparecendo nesses documentos, portanto sugiro então que seja feita uma revisão geral para trazer a devida transparência como a ANAC pretende e o Governo Federal. (B) Segundo item referente à compensação ambiental. Só para explicar aos senhores, que nem todos podem ser da área ambiental, quando a gente faz uma intervenção ao meio ambiente, precisamos compensar. O que é isso? Vou suprimir uma árvore, eu preciso plantar outra em outro lugar, o que acontece na nossa realidade? 2014 o aeroporto foi apresentado como (ininteligível 1:18:19) do leilão. De lá para cá a Infraero não consegue, por uma questão de tempo e recurso, fazer</p> | |

qualquer compensação ambiental. Então, foi devidamente informado através de um (ininteligível 1:18:33) essas pendências de compensação. Entretanto, elas não estão previstas em planilha, que deveria ser contemplado para não trazer então um prejuízo para o ambiente.(C) Outro ponto relevante nesse estudo é a questão da drenagem. O aeroporto de Porto Alegre ele tem um sério problema de drenagem que é conhecido por todos que aqui estão lotados. O que é que quer dizer isso? Quer dizer que quando chove ou a gente tira a água daqui com bombas ou a gente vai ter uma questão importantíssima que é a fração de aves. E isso traz um ponto que eu vou tratar mais adiante que é o risco da fauna. O que é isso? As aves que veem para cá, por uma falta de drenagem, pela necessidade de um investimento no sistema adequado de drenagem junto ao Município, podem causar um risco de colisão numa aeronave e com isso trazer a queda e morte de muitas pessoas. Então o sistema de drenagem é apresentado com o emergencial devidamente no estudo ambiental e, entretanto, não traz nenhum valor, não apresenta na planilha de custo quanto eu teria que investir, pelo contrário, apresenta uma informação que nós desconhecemos que é que a prefeitura vai fazer essa drenagem. Todo licenciamento que foi feito pela Infraero junto a FEPAN, que é o órgão estadual licenciador, ele aponta que o sistema de drenagem vai ser tratado pelo empreendedor, então são valores de (ininteligível 1:20:02) que tem que ser previsto nesse processo para a gente não trazer aí, daqui a pouco um desequilíbrio lá na frente e aí não ter a devida transparência e objetividade que se pretende.(D) Então, como conclusão, sugiro, enquanto pessoa física que se haja uma revisão total nesse documento e que seja dado maior publicidade, talvez oportunidades como essa de discutir junto todos os atores para a gente ter um processo como a ANAC pretende de total transparência e democracia. Não se trata de ser a favor ou contra, mas de ter um processo justo que seja outorga de acordo com os valores necessários e que de fato atenda a população. É isso, muito obrigada.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o nível de detalhamento contido nos EVTEAs dos referidos aeroportos é considerado

suficiente para avaliar a viabilidade de sua concessão e para definir os requisitos editalícios e contratuais. Seu caráter é orientativo.

Salienta ainda que os estudos foram objeto de discussões e análise por parte do Tribunal de Contas da União, que também os aprovou.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|--|--------|
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ANDRÉ DUTRA DA ROSA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia a todos, eu sou engenheiro civil e trabalho na Infraero. Sou de Porto Alegre. O meu objetivo aqui é discorrer de uma forma breve a respeito de alguns aspectos do atual processo de concessão. Por que conceder aeroportos? De acordo com o decreto da presidência número 8517/2015 que inclui o aeroporto de Porto Alegre no plano nacional de limpeza e estatização, o objetivo da desestatização dos aeroportos é ampliar a infraestrutura. Aqui cabe uma observação, para os elaboradores do (ininteligível 1:21:56) somente uma iniciativa privada é capaz de realizar este feito e este item parece que esqueceram das desigualdade de condições impostas desfavoráveis às empresas estatais, como por exemplo pelas leis de licitações e questões relativas à fiscalização, aparentemente mais permissiva para as concessionárias que tiveram como consequência, acidentes em obras, por exemplo o que aconteceu em Campinas, desabamento durante a construção com morte de operário. Por exemplo, em Brasília também, inundação de terminal, passageiros convivendo diretamente com obra, sem separação, sem nenhum cuidado, como nós aqui na Infraero normalmente temos que tomar. Um outro meio que justifica a concentração seria melhorar a qualidade dos serviços, aqui também cabe outra observação, vários aeroportos da rede Infraero, inclusive o de Porto Alegre, tem ficado muito bem colocado nas pesquisas de satisfação da SAC, à frente de alguns aeroportos concedidos. Então isso também é uma justificativa duvidosa. O terceiro item, trazer mais inovações e experiência de operadores internacionais, os aeroportos do Brasil que é signatário da OACIS seguem as normas internacionais, o que tem que melhorar no Brasil é a velocidade de regulamentação destas inovações pela ANAC, permitindo as inovações existentes lá fora, por exemplo, o tratamento dado às bagagens com liberação de maior peso e isenção de pagamento da bagagem de mão, sem franquia como é atualmente, pelo que se pode ver nos aeroportos já</p> | |

concedidos, o grande diferencial restringe-se à área... da área comercial, ou seja, os shoppings em que esses aeroportos foram transformados, tem aeroporto concedido que não tem aonde o passageiro possa sentar para desfrutar, no lugar das cadeiras tem quiosques dos mais variados produtos, a Infraero tem copiado essa ideia, mas é aí na área comercial que aparecem as ditas inovações que servem aqui como justificativa para a concessão. Bom, um outro assunto é incentivar o turismo. A administração aeroportuária poderá ajudar como fazemos aqui no aeroporto de Porto Alegre, porém o resultado depende muito mais do setor de turismo que tem que divulgar o que é atração turística lá fora. Por isso eu não viajo para conhecer aeroporto. Aperfeiçoar o transporte de cargas, positivo se tiver a demanda que justifique os investimentos necessários. E por último, a sexta justificativa elencada no processo, criar novos rankings regionais por meio de concessões nos aeroportos. Nada que não possa ser feito em qualquer aeroporto público, um exemplo é a recente disputa pelo hub da TAM pelos aeroportos de Fortaleza e Recife, ambos administrados pela Infraero. Então isso é uma justificativa discutível também. Concluindo, então, por que conceder aeroportos? Porque essa é a atual política do governo brasileiro de desestatização de bens e serviços da união para fazer caixa e desonerar-se das responsabilidades para com o setor. Uma coisa que tem que ficar claro para a sociedade brasileira, o patrimônio público está sendo transferido para o privado. Empreendedores privados querem investir em aeroportos, que construam os seus aeroportos e com isso defende (ininteligível 1:26:04) de mercado e a legítima concorrência entre terminais aeroportuários que é uma outra justificativa do processo para que as concessões... para que haja a concorrência, aumentar a concorrência entre terminais aeroportuários como uma das suas justificativas.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a proposta de inclusão dos quatro aeroportos no Programa Nacional de Desestatização - PND foi efetivamente aprovada pela então Presidente da República por meio do Decreto Federal nº 8.517/2015 que designou a ANAC como responsável pela execução e acompanhamento do processo de desestatização, sob

supervisão da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), bem como instituiu esta última como responsável pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem da desestatização dos aeroportos elencados.

A inclusão desses aeroportos no PND vai ao encontro dos objetivos fundamentais do PND, conforme Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997, tais como:

“I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública líquida;

III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para a reestruturação econômica do setor privado, especialmente para a modernização da infraestrutura e do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia, inclusive através da concessão de crédito; e

V - permitir que a Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;”

Sobre os níveis de qualidade do Serviço, a qualidade dos serviços prestados pelas Concessionárias é apurada anualmente pela Anac por meio do Fator Q, que corresponde ao somatório dos decréscimos (pelo não cumprimento do padrão de qualidade estabelecido) e dos bônus (resultado superior ao padrão de qualidade estabelecido) aplicados para cada componente avaliado (Indicadores de Qualidade do Serviço – IQS).

O Fator Q tem efeitos em cada reajuste tarifário, motivo pelo qual é de extremo interesse das Concessionárias que seu resultado seja positivo ou minimamente negativo.

Os Contratos de Concessão preveem elaboração de Plano de

Qualidade de Serviço (PQS) visando assegurar a qualidade dos serviços prestados aos usuários.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| BOLIVA NASCIMENTO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia senhoras e senhores, gostaria de falar sobre dois assuntos, cuidados sobre a situação dos funcionários da Infraero e também de certa forma, sobre os recursos da União pregados nestes funcionários. O presente edital, pelo que vi dessa... somente sobre uma recomendação feita, se não me engano, pelo TCU, de que a concessionária absorva os quadros da Infraero na recomendação. Se eu não me engano, eles também eram preconizados nos editais anteriores, eram preconizados nos editais anteriores (ininteligível 1:28:09) dos outros aeroportos. E a situação atual, é de uns 1.500 a 2 mil funcionários que estão ociosos ou subaproveitados, recursos da União. E o que se preconizava nos editais anteriores é exatamente a mesma situação que temos no atual edital. Então a pergunta que fica é se essa situação irá se repetir, pois com boa fé podemos acreditar que como era a primeira vez que esse processo acontecia, não se sabia direito como se proceder diante dessa situação. Agora já não é mais uma situação inédita, é uma situação que já é a segunda vez que vamos atravessa esse processo e a gente vê que pelo menos em termos do edital, o que se pretende para os funcionários, não houve nenhuma alteração, não houve nenhuma preparação, vamos dizer assim, para que se resolva a situação desses funcionários e para que se melhor aloque esses recursos da União. E por outro lado é uma história que todo mundo conhece dentro da Infraero, todo mundo ouviu isso, sobre como foi a transição lá no aeroporto do Galeão, por exemplo, eu conversei com um colega de lá quando eu estive no aeroporto de Santos Drummond, os funcionários da Infraero conhecem que se chegou para trabalhar determinado dia no aeroporto do Galeão e literalmente se deu com a porta na cara, não se permitiu que se tomasse as posições de trabalho, até porque, conforme o edital, fazia jus ao concessionário agora e estes funcionários ficaram perdidos e depois foram se apresentar lá no aeroporto Santos Drummond que é a outra unidade da</p> | |

empresa no Rio de Janeiro. No caso de Porto Alegre, isso já está sendo pensado? E a gente pede apoio aos outros órgãos, Ministério Público do Trabalho, talvez o DEST, Ministério do Planejamento que versa sobre a condição, a alocação dos recursos dos funcionários públicos, para que isto também não se repita, isso demonstra claramente uma falta de gerenciamento/planejamento sobre o que fazer com esses funcionários e uma coisa que é bastante desumana no meu ponto de vista é que é essa desinformação, que é você não ter a decência de avisar esses funcionários para que eles não fossem humilhados no outro dia se dirigindo ao local de trabalho que não era mais o seu local de trabalho. Isso ao meu ver é um absurdo de desorganização e de desrespeito e que se trabalho nesse sentido, temos tempo ainda para isso, já tivemos anteriormente, a princípio o edital mantém essa situação que... então, pelo menos os outros órgãos que isso não pode ser preconizado no edital, que os outros órgãos tomem alguma posição para que essa situação não se repita e que a gente aumente essa massa de 1.500 para 2 mil, de 2 mil para 2.500 funcionários nessa situação. Nessa questão da informação junto da Infraero, por exemplo, a gente tem duas unidades administrativas da Infraero em Porto Alegre, uma é o aeroporto e a outra é o centro de suporte técnico administrativo, CNPJs diferentes, unidades diferentes da empresa. Eu trabalho na chama regional, essa unidade administrativa até agora a gente não sabe o que vai fazer, vai ser concedido o aeroporto e os funcionários que laboram nesse outro CNPJ, nessa outra empresa que também é da Infraero que está aqui, fisicamente sediada no aeroporto e até agora esses funcionários não sabem o que vai ser o seu destino, se essa unidade permanece ou não.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de Concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos.

Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.

A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos

federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| CÉLIA MARIA CHORNE | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia pessoal, o meu nome é Célia. Eu trabalho na Infraero a 15 anos e estou representando a minha empresa e eu também e meus colegas. Com respeito ao estudo que foi apresentado, o EVPA, que na parte de meio ambiente, foi pontuado sobre a central de resíduos. A central de resíduos, hoje ela carece de uma reforma, porque ela está localizada em um local inadequado, necessita de uma nova estrutura e que possa atender às normativas sanitárias e ambientais. Isso é compatível com o crescimento do sítio. No entanto, no estudo apresentado, no estudo de engenharia que apresenta essa estrutura, é a construção da central de utilidades que seria a CUT onde hoje e em qualquer lugar, ela é.... ela fornece água potável, energia e a central de ar-condicionado. No estudo sugere que seja feito um armazém de resíduos sólidos. Meu Deus, gente, como que vai misturar água potável, energia, com resíduo? Então o que nós sugerimos é que seja revisto esse projeto, esse estudo, que possa ser incluído realmente a construção de uma nova central de resíduos com a distância que atenda a legislação ambiental e não dentro de uma estrutura onde se é fornecido água potável para o aeroporto, para empregados, para passageiros e tudo. Outro assunto que eu quero falar também, da parte ambiental é que no estudo também é mencionado a área de várzea que é justamente na fazenda tubeando, onde vai ser feita a ampliação da PBT, da pista e a limpeza da Vila Dick que são consideradas... E não foi considerado, no caso, a limpeza dessa área. Porque existe um processo no Ministério Público que conduz, inclusive, ele entrou na nossa licença de ampliação da DPD, que nós, a Infraero no caso, teria que fazer a remediação de toda aquela área, ou seja, fazer um estudo de solo e água superficial, inclusive na fazenda Tubeano. E o que não foi considerado nesse caso, a retirada do volume todo do resíduo desses locais. Mesmo para fazer essa avaliação, precisa ser retirado aquele resíduo. Não foi considerado e é um volume imenso e no estudo foi mencionado que</p> | |

conforme autorização do Órgão ambiental que é a VPAN, a solução é crônica assolamento, ou seja, enterrar esse resíduo, tampar ele dentro do aeroporto. Impossível, nós não temos área dentro do aeroporto, muito menos fazer uma pista encima de um terreno totalmente cheio de resíduo. Essa técnica não está na nossa licença de instalação da PPD e a gente solicita então que seja apresentado o documento que diz que a VPAN acata essas técnicas de encapsulamento que nós não vimos até o presente momento. E outro assunto também é o tratamento de efluentes do aeroporto. Hoje esse efluente é lançado na rede pública, municipal. Aí, no estudo do NTA diz que será construído uma estação de tratamento de esgoto para atender todo o sítio aeroportuário. Então, nós perguntamos, por que isso se nós já pagamos para o Município o fornecimento de água e o tratamento do esgoto, por que vai ser feito uma nova estação aqui dentro do aeroporto e eu acredito que aqui deve ser uma duplicidade de custos, porque nós já pagamos por esse serviço, não tem necessidade de fazer uma nova estação de tratamento para atender o sítio aeroportuário. É isso aí

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o Relatório 2 - Estudo de Engenharia e Afins que é parte dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Salgado Filho contempla a necessidade de construção/ampliação da Central de Utilidades (CUT).

A Central de Utilidades é uma área reservada para os seguintes sistemas: fornecimento, tratamento e armazenamento de água; subestação e distribuição elétrica; central de resíduo sólidos (tratamento e armazenamento). Todos os distanciamentos previstos na legislação ambiental entre esses sistemas devem ser atendidos plenamente pelo futuro concessionário em seu projeto.

No que se refere à antiga área da Vila Dique, onde será ampliada a Pista, o Capítulo 5.3 – Diretrizes para o Licenciamento Ambiental do relatório de Estudos Ambientais - prevê que a Licença de Instalação Nº 320/2014-DL deverá ser renovada, tanto em função do prazo de expiração da validade, quanto pela necessidade da realização de estudos complementares, devido às alterações do Projeto de Engenharia que será

desenvolvido pela futura Concessionária em relação ao projeto original já apresentado pela Infraero, inclusive no que se refere à ampliação da pista de pousos e decolagens.

A consulta ao órgão ambiental para aprovação da viabilidade ambiental do novo projeto deverá ser realizada nesse momento da renovação de licença, sendo que os prazos para condução dessa tratativa foram estimados em 2 anos, conforme apresentado no Capítulo 5.4 do Relatório 3 - Estudos Ambientais: Cronograma do Licenciamento Ambiental (Quadro 5.1).

Além disso, foram considerados no Capítulo 6.1 do mesmo Relatório (Tabela 6.1) os custos para a revisão dos estudos e renovação da Licença.

No que se refere ao tratamento de efluentes, a decisão sobre o uso do sistema de tratamento de água e esgoto do Município está a cargo do futuro concessionário.

Os EVTEAs consideram que o atendimento da demanda atual de tratamento de água e esgoto será mantido como está e preveem ainda a reserva de área para o atendimento da diferença entre a demanda futura e a demanda atual por esses sistemas.

O futuro concessionário deve decidir entre construir esses sistemas ou utilizar aqueles disponibilizados pelo Município.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| CLÁUDIA MOZAFY | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia a todos. Meu nome é Cláudia Mozarfy. Eu sou professora da PUC, sou professora de História e a minha preocupação aqui é de falar sobre o patrimônio que tem nesse sítio, nesse patrimônio público que é esse terreno aonde está instalado o Museu da Varig. A Varig foi a primeira companhia aérea do Brasil e ela foi fundada em 1927. O patrimônio, o acervo que está presente nesse museu é de uma riqueza muito grande. Então a todos aqueles que amam a aviação, eles têm uma preocupação enorme agora com essa privatização, com essa concessão que vai ser dada, o que vai ser feito com aquele lugar de sítio onde está instalado o museu. Porque o museu, na realidade, ele precisa ser restaurado, precisa ser preservado, mas o que está dentro do museu, é extremamente rico para o patrimônio histórico do Brasil. Trata-se de louças, de roupas, de papéis, documentos, fotografias, quadros, isso tudo está na eminência de se perder porque não está sendo preservado. Desde que a Varig fechou em 2006, o museu se encontra fechado. E agora nós estamos tentando uma iniciativa de tentar fazer a restauração e vem essa ideia de se perder aquele terreno que eu volto a dizer, é um local de memória, é um local de história, porque a Varig foi fundada neste local. Ela veio para este aeroporto em 31, então toda a história, do aeroporto também, da cidade de Porto Alegre, das pessoas que usaram essa companhia, está tudo isso indo para uma eminência de se perder. Então eu tenho uma preocupação porque eu já vi acontecer, outras empresas que não eram tão antigas, perderem os seus acervos. O caso da Pan Air do Brasil é emblemático na nossa história. Toda a documentação da Pan Air, foi colocada fora como papel velho. Eu não posso deixar na minha vida ver outra companhia ir também perdendo o seu acervo, perder a história daqueles funcionários que trabalharam lá, que deram as suas vidas por aquilo, todos os alunos que eu já formei, muitos deles pilotos que foram da Varig também. Eu falo não só por mim, mas pela sociedade brasileira, a</p> | |

Varig é um bem, é um patrimônio nacional. Agora que nós não temos mais a empresa, nós vamos perder também o seu acervo histórico? Eu acho que é um dever de todos nós e eu gostaria de deixar a minha voz, mas eu acho que ela não é a única, eu falo por muitas pessoas da sociedade, aqueles apaixonados por aviação que querem vir a pesquisar. Eu tenho alunos da História que querem vir fazer pesquisas, que querem conhecer mais a nossa aviação. A nossa aviação brasileira era das mais antigas do mundo, a nossa aviação comercial. Ela começou no início, quer dizer, nós vamos perder esse patrimônio? Nós que somos o país do Santos Drummond, eu não me conformo com isso. Quantos países de mundo tem museus maravilhosos, com milhares de pessoas que visitam todos os anos? E por que nós brasileiros que temos o pai da aviação, que temos aqui em Porto Alegre a primeira empresa que foi fundado no Brasil, nós não vamos cuidar disso? É muito importante, porque isso é um patrimônio público. Eu volto a dizer, isso não é do privado, isso aí é de todos nós, nossos filhos querem ir, nossos netos vão querer ir, vão querer visitar esse museu. Ele tem que ser preservado, ele tem que ser cuidado. Então eu deixo as minhas palavras e agradeço vocês, (ininteligível 1:41:41).

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a Infraero celebrou Termo de Cessão de Uso de Área com o Instituto Museu Varig que permitirá a implantação e administração do Projeto Cultural Histórico de Preservação, Conservação e Ampliação do Acervo do referido Museu.

O prazo de vigência do Termo de Cessão vai de 01/08/2016 a 31/07/2018, conforme Extrato de Termo de Cessão de Uso nº 6.2016.013.0003, publicado no Diário Oficial da União em 30 de junho de 2016.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ELOANES FERNANDO RIBEIRO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia a todos. Professor Eloanes Fernando Ribeiro, Faculdade (ininteligível 1:42:10) da PUC do Rio Grande do Sul. A minha contribuição nesse espaço de tempo que eu tenho se desprendesse em três aspectos. O primeiro aspecto é a parte de segurança; o segundo aspecto é a parte econômica e o terceiro aspecto é a parte cultural. Falamos da parte de segurança de voo, nada mais importante do que a ampliação da nossa pista de Porto Alegre, de apenas mais 1.300 metros da configuração atual. Isso representará, muito em termos de segurança de voo, nós da PUC a pouco tempo atrás, quando ainda movimentávamos um grupo pedia a ampliação da pista e naquela mesma semana uma aeronave da Azul, não tendo condições de pousar em Porto Alegre, em função da dimensão da pista, em função do problema interalogo de freio, ele teve que pousar na base aérea de Canoas. Isso sensibilizou o ministro, na época Eliseu Padilha, onde ele voltou a se preocupar muito com esse fator e isso envolvia a parte de segurança de voo. E continua, a nossa pista é muito pequena em relação ao aeroporto, isso aí em termos de segurança de voo é muito prejudicial. (Ininteligível 1:43:27) tem que estar sendo deslocada, o que diminui o espaço de pouso, é uma pista pequena e em relação às aeronaves que aqui operam. Bom, segundo aspecto também relativo à parte econômica, nós aqui do Rio Grande do Sul, carecemos da exportação de nossos produtos diretamente para determinados países o que não ocorre em função da pista, a aeronave tem que decolar em uma determinada quantidade de carga, quantidade de combustível para fazer um pouso perto em Guarulhos, para dali alcançar voos maiores. Nossa carga do Rio Grande do Sul, está indo via terrestre, via caminhões para Guarulhos para poder depois lá ser embarcada para depois seguir destino. Se nossa pista for maior, certamente ampliaria as dimensões de autonomia das nossas aeronaves. A exportação do Rio Grande do Sul está comprometida em função de 1.300 metros de pista só. Então isso aí</p> | |

para a nossa economia é muito prejudicial. Terceiro aspecto reforçando o que a professora Claudia Mustafy falou agora, é a conservação do acervo cultural do museu da Varig. O museu da Varig, nós já tentamos várias vezes, mesmo a cerca de dois, três anos... desculpa, mais de cinco, seis anos atrás trouxe-os lá para a PUC, mas são questões de implicação da Varig, como fazia parte o acervo, fazia parte dos ativos da Varig, não poderiam servir para uma imprensa pública. E foi passando, passando, hoje um grupo buscou junto ao juiz e foi concedido para ele a permissão de explorar o museu e nós fomos contatados lá na PUC, eu e a Claudia, estamos ajudando esse contribuição numa catalogação e acervo de material, o quanto for disponível e esperamos que nesse novo aeroporto, esse espaço destinado ao museu seja preservado por essa empresa, esse grupo que havia adquirido e a Infraero... aliás, (ininteligível 1:45:42) não teria áreas de jurisdição sobre aquela área que está o museu e o DCLÁUDIA MOZAFY da Varig, foi o primeiro DCLÁUDIA MOZAFY do mundo a ser construído, foi esse aqui e hoje esse grupo já está restaurando essa aeronave e então tem projetos maravilhosos ali, inclusive a PUC, usaria alunos para pesquisa e inclusive isso é fundamental para a nossa cultura da aeronáutica e (ininteligível 1:46:13) ao apelo que a professora Claudia fez que preservassem o nosso museu, a história do Rio Grande do Sul, tem história da aviação comercial brasileira, mesmo em 1927 a Varig foi criada aqui no estado, tornou-se um símbolo nacional e um símbolo internacional e isso para nós é muito importante e a gente quer manter essa tradição, com certeza, muitos ex-variganos, pessoas que pertenceram à empresa, estão torcendo para que isso aconteça para preservar essa memória. Muito obrigado a todos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o Anexo 2 do Contrato (Plano de Exploração Aeroportuária) já prevê como obrigação do Concessionário a ampliação da pista de pouso e decolagem 11/29 para um comprimento de, pelo menos, 3200 metros, de acordo com os requisitos regulamentares de projeto para aeronave crítica Código "E" em pista de aproximação de precisão.

Com relação ao Museu Varig, a Infraero celebrou Termo de

Cessão de Uso de Área com o Instituto Museu Varig que permitirá a implantação e administração do Projeto Cultural Histórico de Preservação, Conservação e Ampliação do Acervo do referido Museu.

O prazo de vigência do Termo de Cessão vai de 01/08/2016 a 31/07/2018, conforme Extrato de Termo de Cessão de Uso nº 6.2016.013.0003, publicado no Diário Oficial da União em 30 de junho de 2016.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| CLÁUDIO LUIZ | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia a todos. Quero cumprimentar aos membros da mesa, a todos aqui participantes. É com muita alegria e muita honra que eu venho aqui informar a todos que a Ferrute Empreendimentos e participações limitadas, durante dois anos e meio teve negociação junto à primeira vara no Rio de Janeiro e nós recebemos a concessão, a concessão, o patrimônio do acervo da Varig, é um patrimônio do Brasil. Nós só temos a honra de poder conservar, preservar e ampliar esse acervo da Varig. Eu sou o diretor do Instituto Museu Varig, nós estamos aqui para solicitar que esse espaço físico aonde o Museu nasceu em 1974 e atuou lá por 32 anos, seja preservado pelo patrimônio da União e seja retirado uma pequena parte dessa área que está sendo concedida no aeroporto, seja retirado da concessão e que permaneça com gerencia e autoridade da Infraero, que o espaço físico ali é da Infraero. Então permanência. A Dra. Claudia muito bem falou sobre um acervo riquíssimo lá, nós temos o DCLÁUDIA MOZAFY que foi o 001 criado pela Douglas, ou seja, achamos o Ford 001 fabricado pelo Henri Ford. Então esse patrimônio é riquíssimo, nós temos lá o simulador de 1954 que só tem 4 no mundo, um já se perdeu, um está no museu da (ininteligível 1:48:59) o outro está no museu da Boeing. Temos filmes de 1927, 36, um acervo riquíssimo lá de filmes que a gente tem que preservar e manter isso. Então, repito, com muita satisfação e alegria nós viemos aqui destacar também que nós tivemos sempre o apoio da Infraero, nós temos um pré-contrato com a Infraero de dois anos para a gente manter o acervo no lugar lá e preservar e conservar. Novamente, é um acervo do patrimônio histórico do Brasil. E também pedimos à ANAC e ASAC que esse nosso pré-contrato de dois anos seja estendido para 10 anos, que ao mesmo período que nós temos a concessão da massa falida. Nós temos a concessão de preservar, ampliar e restaurar o patrimônio histórico do museu da Varig por 10 anos renováveis por mais 10 anos. Então, um país, a população de um país que não tem</p> | |

cultura, que não preserva a sua história, não tem cultura. Então, mais uma vez eu quero destacar aqui, solicitar e se possível, não sei se posso fazer uma votação agora, de nós termos essa pequena parte retirada do edital, para que isso continue na gerencia da Infraero, mas que isso seja preservado para sempre, por que? Porque a Varig foi uma das maiores, foi a maior empresa aérea do Brasil, foi uma das maiores do mundo e isso não pode ser perdido. Nós temos que preservar. Eu agradeço essa oportunidade de poder colocar aqui essa situação e ressalto, nós estamos aqui solicitando à ANAC e ASAC que essa pequena parte do espaço físico em que se encontra o museu, onde ali foi criado, onde ali nasceu seja retirado da área de concessão. Muito obrigado a todos e nós teremos um grande museu para o Brasil, para o Estado do Rio Grande do Sul e para a cidade de Porto Alegre. Obrigado e um bom dia

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a Infraero celebrou Termo de Cessão de Uso de Área com o Instituto Museu Varig que permitirá a implantação e administração do Projeto Cultural Histórico de Preservação, Conservação e Ampliação do Acervo do referido Museu.

O prazo de vigência do Termo de Cessão vai de 01/08/2016 a 31/07/2018, conforme Extrato de Termo de Cessão de Uso nº 6.2016.013.0003, publicado no Diário Oficial da União em 30 de junho de 2016.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ISABEL SOARES MARTINS | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia a todos. Meu nome é Isabel Oustrosque, sou empregada da Infraero há 4 anos. Mas eu venho falar aqui também como cidadã que sou e gosto muito do lugar onde trabalho na Infraero. A Infraero até 2002 era uma empresa superavitária, apresentando nos últimos anos cerca de 100 milhões de resultados positivos. Detinha sobre o seu comando 65 aeroportos espalhados pelo Brasil, garantindo a integração nacional à que se propõem. Tratava-se de uma cultura, comunidades grandes, médias e pequenas onde as rentáveis sustentavam a rede por inteiro. As cinco primeiras concessões retiraram da Infraero mais de 50% de sua receita, comprometendo a instituição significativamente a partir de 2013, chegando à um déficit de 3 bilhões de reais. Se é que o processo tenha sido bom para os aeroportos já concedidos (ininteligível 1:53:55) nos mostra o contrário, para a Infraero foi um (ininteligível 1:53:58) levando a empresa para uma situação eminente de dependência do orçamento da União. A Infraero é uma empresa hoje 100% pública, não sei por quanto tempo continuará e possui cerca de aproximadamente 400 empregados lotados em Porto Alegre. São 400 famílias vivendo hoje o fantasma da privatização. Com toda a angustia de perder o seu sustento. Em paralelo a isso, o governo federal possui várias outras instituições públicas com unidades localizadas em Porto Alegre. Que mesmo sofrendo com a escassez de recursos, por depender economicamente da União, possuem quadros de lotação aprovados pelo ministério do planejamento, assim como a própria Infraero. Com a concessão do aeroporto de Porto Alegre, teremos na localidade praticamente todo o efetivo da Infraero ou em ociosidade ou à disposição de um quadro nacional ainda com excedentes originários das primeiras concessões. No intuito de aproveitar essa mão de obra excedente no trabalho efetivo e digno, indicamos o aproveitamento em outras instituições públicas federais locais sobre a regência do Ministério do Planejamento em caráter definitivo. Tratar-</p> | |

se-ia de um ajuste de quadros de lotação evitando a contratação de novos empregados em um momento em que existe excedentes dentro do serviço público. Considerando que a origem dos recursos é praticamente a mesma, tal procedimento não viria a onerar os cofres públicos, ratificando o princípio da economicidade. Nós como empregados da Infraero, nós apenas queremos ter onde trabalhar, nós não temos interesse em ficar em casa, nós não temos interesse em ficarmos às vezes em uma salinha no aeroporto fazendo cursos comum, tirando os casos em outros aeroportos concedidos. Nós queremos apenas um outro lugar para trabalhar e sustentar as nossas famílias. Isso eu acho que seria uma alternativa para que nós como empregados não venhamos a ficar à deriva e era isso. Muito obrigada

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos.

Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.

A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| JOÃO GUILHERME MACHADO VIDAL | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Senhoras, senhores, bom dia. Gostaria de salientar que aqui estarei falando em nome de todos os servidores da ANAC de Porto Alegre. Meu nome é João Guilherme Machado Vidal, eu tenho 48 anos de idade, 30 destes vividos no sistema de aviação civil brasileira. Sou piloto de formação e nos últimos anos pertenço ao quadro de servidores concursados da ANAC. Mais precisamente nos últimos 6 anos. Posso lhes assegurar que a atividade de voar não foi feita para nós humanos, somente é possível segura graças a um sistema muito bem pensado que me tira com muita competência os riscos inerentes ao voo. Essa mitigação é feita de diferentes formas, entretanto jamais deveríamos nos afastar das atividades do dia-a-dia. Nós servidores da ANAC de Porto Alegre, viemos com muita preocupação os caminhos que em um passado recente vínhamos trilhando. A ANAC estava sistematicamente se afastando dos setores regulados. O primeiro erro que gerou esse afastamento foi o fim das regionais. Num país que dimensões continentais como o nosso, não conseguimos contar com mais do que 10 estruturas físicas que possam fazer um atendimento mínimo que não somente o de coletar informações. Grande parte do nosso atendimento está sendo feito via remota, ou seja, internet e call centers. Isto funciona e tem que ser feito, mas o problema ocorre quando algo que não foi previsto acontece. Neste caso o regulado não será contemplado com uma solução célere. Agora, mais uma vez fomos surpreendidos com a inclusão do nosso prédio no edital da concessão do Aeroporto Internacional Salgado Filho. Uma das poucas estruturas que a agência possui próximo ao sítio aeroportuária, ou seja, junto ao local de operações onde as coisas acontecem, onde existe a possibilidade de se fazer uma fiscalização eficiente, onde o regulado possa acessar a ANAC, este local está sendo objeto de concessão. Gostaria de salientar que neste prédio, exatamente aqui, são realizados mensalmente centenas de atendimentos presenciais, tais como exames de pilotos, comissários,</p> | |

mecânicos, atendimento de empresa de táxi aéreo, atendimento de empresas aero agrícolas, escolas de aviação e o público em geral. Não é raro atendermos pessoas de outros estados, porque sabem que aqui serão recebidas. Mais uma vez estamos sendo afastados do dia-a-dia do nosso setor, porém desta vez tem um agravante, senhores, o Estado está sendo afastado quase que inadvertidamente. Como assim? Senhores, a ANAC não concorda com esse afastamento. E por que falo isso? Existe um ofício do atual diretor-presidente desta agência solicitando a retirada do nosso prédio do certame. Esse documento versa sobre as atividades aqui realizadas, o aumento do custo financeiro para a ANAC em uma eventual perda do prédio e expressa preocupação caso o prédio seja alvo de concessão. A ANAC é uma autarquia especial, e como tal possui independência administrativa e financeira. Essa autonomia está assegurada na lei de criação da ANAC e é um dos pilares conceituais das agências reguladoras do Brasil. Fica difícil de entender como o Estado consegue se colocar em um processo de dualidade como esta. Quem tomou a decisão de incluir o prédio? Por que o documento de viabilidade econômica em que se baseia essas decisões, nós aqui servidores de Porto Alegre, não conseguimos ter acesso, entretanto, no ofício supracitado a agência informa a ASAC que não foi identificada a utilização futura da área atualmente ocupada por essa noregue para as atividades operacionais ou comerciais do aeroporto. Nem receitas delas decorrentes. Portanto a sua retirada não teria impacto na precificação e na viabilidade dos empreendimentos. Viabilidade econômica e este é o mantra da atualidade, nos preocupa caso nosso afastamento seja em troca de uma compensação financeira. Será como essas outorgas que na hora de serem honradas, torna-se objeto de contestação jurídica que é o que vivemos hoje com as atuais concessões do passado. O problema é que a nossa agência não é uma empresa, nós não temos que gerar lucro, nós não estamos falando em torrar dinheiro público, estou falando em cumprir com o nosso dever de entregar uma aviação segura para o povo brasileiro. No intuito de garantir legalidade, segurança jurídica, por entender que haverá perda irreparável para a população, para a nossa instituição... No intuito de garantir a legalidade, a segurança jurídica, por entender que haverá perda irreparável para a

população e para a nossa instituição, já fizemos uma representação junto ao Ministério Público Federal, certo de que aqui todos os presentes comungam do mesmo ideal, ou seja, garantir transparência, legalidade, excelência no serviço público, não vejo outra medida que não a de (ininteligível 2:02:50) a cedência do nosso prédio. Basta para isso seguir conforme o edital propôs aos prédios vinculados ao comando da aeronáutica, no edital está expresso, os prédios do COMAER não estão sujeitos à concessão pública. Senhores incluímos o nome da ANAC nessa sentença a fim de garantir o bem maior, o interesse público

RESPOSTA DA SAC

O imóvel constitui patrimônio da União e, a fim de garantir transferência das atividades da ANAC, será considerado prazo de 3 (três) anos após a data de eficácia do Contrato de carência para que haja planejamento por parte da Agência.

Ressalta-se que o contrato de concessão prevê a disponibilização de área no aeroporto para as atividades inerentes à atuação da Agência, conforme item 11.5 do Contrato.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| JOSÉ EDUARDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia senhores, eu não falo em nome da Receita. Eu sou funcionário da Receita Federal, não tive essa autorização. Eu falo como pessoa física. Eu li o contrato e percebi o seguinte, embora a senhora Clarisse tivesse falado que haveria participação de outros intervenientes, eu não vi a participação dos Órgãos Públicos a não ser no plano de transferência... IPTO, Plano de Transferência Operacional. E mesmo assim, na Comissão de Transferência, essa comissão de transferência é iniciada pelo próprio concessionário. Eu queria pedir para primeiro mudar isso, se ele nunca iniciar essa comissão de transferência, os órgãos públicos não vão entrar na participação e aprovar nada. Segunda coisa, é que a ANAC aprova tudo e a parte da Receita Federal (ininteligível 2:09:26) para aprovar, a parte da ANVISA também não, a parte da Polícia Federal também não, a parte do (ininteligível 2:09:33) também não e eles tem força de lei como nós da Receita temos força de lei e vamos fazer pela força da lei as nossas existências, isso pode gerar custos no contrato e eles vão pedir uma revisão do contrato. Então é importante que a ANAC como coordenadora de todo o processo, antes de aprovar qualquer plano, chame esses órgãos que participam desse aeroporto internacional para dar a sua opinião na sua área de competência e além disso institua a comissão, não deixe para o agente privado instituir uma comissão porque é só de órgãos públicos, isso não entra na minha cabeça. A segunda parte que eu queria falar é dos terminais de cargas, eu já trabalhei 10 anos em aeroportos, trabalhei em Viracopos antes e trabalho aqui agora e trabalhei também em Porto, pouco tempo em Porto. Eu não vejo porque os terminais de carga têm que ser do mesmo CNPJ do concessionário. Do ponto, são vários terminais de carga, cada um com o seu fiel depositário. O fiel depositário não necessariamente tem que ser o administrador do aeroporto. Você pode ter um aeroporto com vários fiéis depositários, isso passa por um plano que passa no Brasil de se fazer</p> | |

indústria dentro do aeroporto. A carga chegar, se desprezar dentro do aeroporto e sair. Então, é uma ideia que eu deixo para vocês, de tirar, separar, administrador do porto é uma pessoa, pode ser até o mesmo concessionário e o fiel depositário é outra pessoa jurídica. É uma ideia que fica para amanhã ou depois evitar de o próprio concessionário pode tratar o depositário como uma loja. Ele pode terceirizar aquela área ali, dele como uma loja e abrir outros como uma concorrência, então nós seríamos concorrência de depositários dentro do aeroporto. Quando você fala de um aeroporto administrado pelo público, é natural que o poder público concentre tudo. Quando você vai para o privado é natural que se queira concorrência. A terceira coisa que eu gostaria de falar, eu vim a falar aqui, é a ampliação da pista. Por que é importante a ampliação da pista? Eu estava ali em Viracopos (ininteligível 2:12:06) do país para uns poucos (ininteligível 2:12:09) são aviões grandes. (Ininteligível 2:12:14) de Viracopos, todas as empresas de tecnologia estão lá, por que? Porque avião transporta carga leve, com grande que não pode ser úmida e com o custo bem alto. Trazer a ampliação da pista para o Rio Grande do Sul, é trazer uma alternativa de fluxo e de comércio exterior para o Rio Grande do Sul, para as empresas de tecnologia. É uma coisa que nós não temos porte aqui e porto não serve para isso e nem rodoviária serve para isso, o transporte rodoviário serve para isso. Então, passa por um trazer a indústria de tecnologia para o Rio Grande do Sul. É só isso que eu queria falar, muito obrigado

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o item 8.3.4 do Anexo 2 do Contrato e seus subitens serão alterados de modo a permitir que o Concessionário envide esforços na desocupação necessária às obras para ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho. O O Item 8.3.4.2 que prevê pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente será excluído.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| JULIANI SANDRI BOLSOLI | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia a todos, eu estou aqui representando os nossos colegas da Infraero. Meu nome é Juliani Sandri Bolsoli e eu estou lotada no setor de esporte de Porto Alegre a um pouco mais de 4 anos. Trabalho no setor de licitações, sou pregoeira. Bom, vou na verdade ler... na verdade são reuniões que foram feitas pela CINPA tendo em vista a questão das concessões de aeroportos internacional de Porto Alegre, (ininteligível 2:14:30). Uma confirmação da inclusão do aeroporto Salgado Filho no plano de concessões aeroportuárias, a CIPAS – Comissão de Incêndio e Privações de Acidentes, do centro de suporte e do aeroporto de Porto Alegre, concentrarem que um grande número de empregados tem levado essas apreensões e incertezas para o ambiente de trabalho. Esse fato tem reflexos no clima organizacional da empresa e em parte na saúde dos conjuntos dos trabalhadores. Já temos como consequência o indicador de absenteísmo, motivado por afastamento do trabalho mediante à atestados médicos se elevando significativamente. Conforme os dados obtidos do setor médico esse fato denuncia ambiente inseguro no trabalho potencializando a ocorrência de acidente de trabalho. Preocupados com todo esse cenário a CIPAS em conjunto analisaram uma série de constatações com a intenção de fomentar medidas preventivas para minimizar esses impactos nas concessões relativo às pessoas, aos empregados. Bom, número um, os questionamentos feitos pelos empregados não estão sendo respondidos de forma muito conclusiva, portanto, isso está contribuindo para a apreensão existente dentro da empresa, de uma forma geral a preocupação dos empregados. Obvio que agora a Infraero está preocupada mais com os aeroportos mais concedidos, né? Tendo em vista todos esses excedentes de funcionários que estão aí. Outro ponto, os empregados da Infraero são sabedores das realocações das pessoas e que isso demanda um tempo, um trabalho de planejamento com outras esferas do governo e temem, portanto, que a medida que o tempo passa, as opções</p> | |

de realocações sejam menores por insuficiência de ações preventivas. Outro ponto também que foi destacado é a questão de um cronograma de desmobilização da transferência dessas pessoas, vinculadas a essas datas da efetiva transferência da administração do aeroporto ao futuro consórcio administrador. E esse cronograma asseguraria a necessária tranquilidade ou maior tranquilidade aos empregados da Infraero permitindo trabalharem sem uma tensão adicional durante esse período de transição. Adicionalmente os empregados poderiam refazer os seus planejamentos pessoais a médio prazo e a longo prazo também. Outra alternativa que foi apontada também é a questão da possibilidade de absorção, de identificar na cidade de Porto Alegre diversos órgãos que poderiam, que tenham um perfil de atividade semelhante ao que o a Infraero faz, né? Os empregados da Infraero sabem fazer. A ANAC, Receita Federal, seja ANVISA, Polícia Federal, (ininteligível 2:17:15), INSS, DNIT entre outra via de regra são órgãos que estão carentes de pessoal e conseqüentemente tem limitação nas suas atividades e que possuam aberturas de concursos públicos para preenchimento dos seus quadros. Concluindo, foi elencado algumas sugestões de encaminhamento, no sentido de, número um, melhorar os canais de comunicação de forma que de fato tragam respostas concretas, que esclareçam as dúvidas e questionamentos dos empregados; criar medidas preventivas ou programas internamente, no sentido médico que busquem trabalhar o estresse dos colaboradores, causado por essas mudanças; apresentar um cronograma de desmobilização e transferência detalhado que possibilite aos trabalhadores se programarem junto com seus familiares dentro das opções apresentadas pela empresa; buscar em maior número os órgãos públicos a questão do interesse de absorver esses trabalhadores que vão ficar ociosos, como eu já coloquei, alguns órgãos como ANAC, Banco do Brasil, Polícia Federal, ANVISA, (ininteligível 2:18:18), INSS, Polícia Federal, INSS, DNIT, entre outros; e de uma forma geral, definir o destino do centro de esporte, técnico, administrativo de Porto Alegre. E concluindo, criar uma comissão com os membros da CIPA, do RH, da medicina do trabalho, entre outros setores da empresa em Porto Alegre para que se acompanhe essas ações de amparo desses colaboradores durante o processo de concessão aeroportuária que

for ganhar o aeroporto. Muito obrigada a todos

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos.

Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.

A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| MARCOS DIETERICH | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde. Meu nome é Marcos, trabalho na Infraero. Falo como cidadão porto alegre. Trabalho na Infraero há 6, 7 anos, vamos fechar. E fico muito feliz de que boa parte daquilo que eu tinha preparado para dizer aqui para vocês já foi dito, isso quer dizer que os empregados da Infraero eles estão alinhados, eles estão com o mesmo sentimento e isso é muito importante para a gente. E quero também dizer, estou assistindo aos pronunciamentos dos colegas da ANAC, Receita Federal, bem-vindos! A gente está aqui, juntem-se à nós para lutar pelo que a gente acha que é justo, pelo que a gente acha que é certo. Estamos aqui para receber vocês também. Estranho que a própria ANAC esteja sendo despejada desse prédio. Mas, bom, tendo em vista aqui, muito do que eu havia preparado para falar, já foi dito, eu vou me ater a ler alguma coisa para vocês. A gente podia falar aqui sobre várias coisas, sobre valor da outorga atribuída à concessão, sobre o destino dessa verba, porque a gente tem outras concessões que a Infraero em si que opera o aeroporto, não vê esse dinheiro. A gente tem inclusive situações pendentes com empregados porque nós não temos o dinheiro. A gente podia falar também da responsabilidade do governo federal, sobre o déficit apresentado pela empresa. Hoje a gente tem um déficit... isso não é novidade para ninguém, nós temos um déficit de 3 bilhões de reais e enquanto que até 2012, nós, depois de todo o resultado, ainda passávamos cerca de 100 milhões para o governo e ainda tem uma questão importante, a Infraero trabalha em rede, ela não trabalha como uma empresa da iniciativa privada que detém o aeroporto de Guarulhos em que a receita é utilizada para Guarulhos. A Infraero sustenta os aeroportos lucrativos, superavitare, toda uma rede deficitária. Realmente não sei como vai ficar e esse é um dos pontos que a gente vai abordar também, que é a falta de informação que nós, empregados da Infraero, não temos. Somos os mais atingidos por todo esse processo de concessão e ficamos sabendo de tudo que está acontecendo</p> | |

por onde? Pela mídia. Se isso é um tratamento digno e respeitoso aos empregados da Infraero, eu efetivamente não sei, eu acredito que não. Bom, peço desculpas que não... por me exaltar. A gente pode falar então de diversas coisas, da ineficiência já comprovada das concessões que ocorreram nesses aeroportos, grandes aeroportos. Mas também, todos já têm conhecimento disso, então eu queria dedicar um pouco desse tempo ao que eu julgo de mais importante para nós e que me parece que está sendo ignorado por todos, inclusive pela própria Infraero, que somos nós, os empregados orgânicos da Infraero. Tenho certeza que os colegas aqui, inclusive de ANAC, SAC, Receita Federal, compreendem isso. Porque não se trata de 400 empregados da Infraero, se trata de 400 famílias aqui, que estão sendo tratadas com descaso e falta de respeito. Veja bem, nós temos aqui na constituição federal, diz o seguinte, artigo 226 “A família, base da sociedade tem especial proteção do Estado...”, onde? Num determinado momento que vai passar todo esse processo das fases que foram faladas aqui, num determinado momento, como já foi dito aqui, vão passar a chave em nós, empregar 400 famílias, não são 2 ou 3 pessoas, são 400 pessoas. Num determinado momento a gente não vai mais saber aonde que nós vamos trabalhar. E isso, gente, eu não estou falando por achismo, eu estou falando porque efetivamente é o que aconteceu nas outras concessões. Então a nossa previsão de futuro infelizmente é com base em fatos ocorridos num passado muito recente. É isso que a gente está vivendo. E digo para vocês, se... Perdi o fio da meada... Gente, infelizmente o nosso tempo está esgotado, eu só gostaria de dizer que a gente gostaria de participar de algum trabalho de planejamento da própria Infraero e eu queria pedir o esforço do Governo Federal, mediante o Ministério Público do Trabalho, mediante o Ministério do Planejamento para que a gente efetivamente participe de um planejamento para que seja... sobre o que vai ser feito com essas 400 pessoas. Muito obrigado e desculpe por exceder o tempo

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem

selecionados e desejarem ser transferidos. Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.

A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| MARCOS RIECERI PINHEIRO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia a todos e a todas. Até que não é um bom dia, é um péssimo dia para toda a comunidade aeroportuária. Comunidade essa que vem sofrendo desde 2011 um trabalho de desconstrução dessa empresa que há três dias atrás fez 43 anos de vida e de história para o país. Essa empresa como já foi falada a todos, é uma empresa que tem uma importância eminentemente social, ela não visa um lucro pelo lucro, ela é uma empresa que trabalha com subsídios cruzados, ela tira de quem produz mais lucro, para sustentar aquele que está deficitário, mas tem uma importância de integração nacional. Aeroportos como o de Uruguaiana, aqui no nosso estado, com subterfer da região norte, aeroportos estandes que ali chega à pura avião, só chega por barco. A desconstrução dessa empresa, infelizmente, ela vem atingir não só, claro, funcionários da Infraero, mas também atingi a coletividade, atinge as comunidades das quais ela se insere. É um equipamento de utilidade social para cada uma das cidades em que os aeroportos se inserem. É um equipamento de valia e eu digo para as senhoras e senhores que de 2011, o Governo Federal, de forma criminosa, atendendo às pressões da mídia e de interesses econômicos, começou a canibalizar essa empresa, entregando-a, o que dá lucro. O empresário esperto e malandro, não quer construir aeroporto, não é proibido pessoal, vocês querem? Se Querdal, se Padilha quer construir aeroporto, que construa lá em portão, mas que primeiro construa e venha competir com nós que sabes fazer aeroporto. Aeroporto não é para qualquer um, não é para quem tem dinheiro para pagar a outorga, outorga essa, senhoras e senhores da ANAC, SAC e Governo Federal, dinheiro esse que eles dizem que não tem para pagar agora. Cadê o dinheiro? Eles ganham o financiamento do BNDS, entram com 51% da receita para fazer aeroporto, a Infraero entra com 49, dinheiro público senhoras e senhores, dinheiro público que foi investido no ente privado e não teve controle nenhum. Pessoas morreram na</p> | |

concessão dos aeroportos, Aeroporto de Guarulhos. Eu digo à senhora e os senhores que essa responsabilidade não pode se abater apenas aos funcionários da Infraero, essa responsabilidade é de um governo, lamentavelmente, que não sabe fazer e nem administrar aeroportos. Deixe para nós, parem de inserir presidentes da Infraero ano após ano, não existe empresa no mundo que resista a cada vez que o Governo Federal tem que fazer base aliada no Congresso Nacional para votar projetos. Use a empresa Infraero, use Petrobrás, use Correios, para conseguir votos no Congresso. Utiliza a todos nós como massa de manobra e capital para isso. Todos os dias, na cidade de Guarulhos, os funcionários que não foram aproveitados fazem um tratamento até o aeroporto de São José dos Campos, aonde lá permanecem das 8 às 5 da tarde, esperando o horário passar. Nós queremos dignidade, nós não queremos esmola, nós queremos ficar participando deste processo. Então por isso, peço o cancelamento desse processo de concessão que é um processo viciado na origem, é um processo viciado, é um processo que vem mentir quando tenta relatar uma realidade do nosso aeroporto e da nossa estrutura e não fala com a clareza, ele mente, ele fala que o setor ambiental é que está sendo contemplado. Ele manipula a realidade que foi declarada no projeto de concessão desse aeroporto. Não confere com a nossa realidade, não venham mentir para os funcionários da Infraero o que não condiz com a verdade. Cancele o edital e façam um outro que reflete a realidade. Obrigado

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos.

Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.

A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| MARIA DA CONCEIÇÃO DE ARAÚJO CARREÃO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Falar depois de um discurso brilhante deste é muita responsabilidade. Sobretudo, para quem não é especialista na área, para quem não trabalha na Infraero como ele. Eu sou Maria da Conceição Carreon, eu sou professora da URB, já aposentada e sou militante do movimento ambientalista. Estou no movimento gaúcho em defesa do meio ambiente. Eu sei que é bastante temerário vir aqui... desculpa, não cumprimentei a mesa, boa tarde. E sobretudo eu quero cumprimentar o público. Então, como eu dizia, é muito difícil vir aqui à frente falar, quando aqui tem uma proposta e um edital extremamente técnico. Então, para mim, uma professora de história na origem, não é fácil. Mas a questão técnica nas audiências públicas, eu já estou acostumada a vê-las não muitas vezes, não a discuti-las, porque é de certa forma esse peso nas questões técnicas afasta um pouco os participantes de modo geral. Não aqueles diretamente interessados no caso e na compra, numa companhia como esta. Bom, mas eu vou falar muito mais com o coração do que com o aspecto técnico. Primeiro eu quero dar os meus parabéns à Infraero, essa grande empresa que está completando 43 anos, que sempre, como já foi dito aqui, sempre teve um caráter superavitário e sempre teve um caráter de solidariedade com os demais aeroportos, coisas que efetivamente a privatização não fará, como já foi dito. Enquanto usuária e aí eu me esqueci de alertar que eu estou aqui em primeiro lugar, enquanto usuária, uma cidadã e já que o aviso aqui de audiência pública, no endereço remete à participação social, visa a participação social nas audiências públicas e sobretudo foi dito aqui que o objetivo da desestatização é exatamente melhorar as qualidades dos serviços e eu então, foi por isso que eu me arvorei para vir aqui também, enquanto usuária, enquanto ambientalista, enquanto cidadã. Eu não sei como melhorar a qualidade do serviço, essa privatização que se chama concessão e não foi agora nesse governo, já tem... já vem de longas datas, a</p> | |

entrega do patrimônio público, das nossas riquezas, isso é um patrimônio público construído com o dinheiro do povo brasileiro. E então eu não sei como essas privatizações que não tem apenas caráter econômico, mas tem também sobretudo social e visa o lucro, vai melhorar qualidade dos serviços, respeitando... e coloco em primeiro lugar o cidadão brasileiro, a cidadã e usuário. Eu teria, eu gosto muito, prefiro, não desrespeitando a mesa, eu gosto muito de falar olhando para as pessoas, plateia, mas talvez eu tenha que dar as costas, sem nenhum teatro, porque aqui tem uma mesinha, então eu vou fazer mais alguns questionamentos, está? Por isso eu tenho que estar aqui. Com relação... eu estou pegando por primeiro, aqui a parte das justificativa, vou tentar ser mais breve que eu estou indo muito devagar e daqui a pouco né? Com tanta gente para falar, vocês me cortam a palavra. Eu pegaria então no item 3 da proposta, gerenciamento tarifário, é claro que tem uma série de pressupostos aqui, de exigências e são normais dentro de uma proposta mercantilista como essa. Mas eu colocaria... Bom, com relação ao meio ambiente, eu vou então, infelizmente, para concluindo, para mim, a preocupação ou é visível e como foi dito aqui que desprezaram o know how da Infraero numa empresa de 43 anos. Imagina, o pessoal realmente que sabe operar. Estou pulando tudo aqui, mesa por favor. A Infraero com esse know how foi que nem imagino, quer dizer, forneceu, imagino não, está aqui. Forneceu a base, o retrato da situação do Aeroporto Salgado Filho e mesmo assim parece-me pelo que foi dito aqui, não espelha a realidade, o retrato que foi fornecido por ela. Bom, apenas com relação ao meio ambiente, estou caminhando para o fim, à preocupação com relação a isso, é exatamente, tem. Que haja uma distorção, porque o edital não fala em meio ambiente, o edital não toca em meio ambiente e o pessoal do meio ambiente já esteve aqui está? E deu a entender isso, ou seja, a preocupação em essa concessão, essa privatização, desconheço exatamente ou distorça o manejo adequado deste ambiente natural. Aqui era um pântano, era um charco, se não me engano. Eu moro aqui a muitos anos, mas eu sei disso. E por fim para não abusar da bondade do pessoal, eu quero só deixar a minha posição e a minha mensagem, estou até reforçando o que foi dito, porque aqui não veio... eu me ausentei por 10 minutos, não, nem isso, eu não vi ninguém

apoiar essa privatização, só uma pessoa que eu não ouvi falar porque eu me ausentei, como ninguém à presidente da mesa. Eu diria no final o seguinte, até para reforçar a palavra de muitos que estiveram aqui, considerando inclusive a participação social, acho, penso e solicitaria, me juntando à algumas pessoas, mais tempo de discussão para que a sociedade como um todo vejam o lugar, infelizmente pequeno que não deu para abrigar algumas pessoas que eu vi se retirando antes. Para que a sociedade gaúcha como um todo, porque se é patrimônio gaúcho, é patrimônio nacional essa empresa. Possa discutir muito mais amplamente essa questão da privatização do aeroporto e por fim, só dizendo, estou fechando até aqui, a privatização ela está trazendo, a gente sabe, está vendo duas grandes contribuições, uma, aumentar a fila do desemprego criando sérios problemas sociais, segunda grande contribuição é anexar a depredação do patrimônio público nacional privatizando os aeroportos. Obrigada.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a proposta de inclusão dos citados aeroportos no Programa Nacional de Desestatização - PND foi efetivamente aprovada pela então Presidente da República por meio do Decreto Federal nº 8.517/2015 que designou a ANAC como responsável pela execução e acompanhamento do processo de desestatização, sob supervisão da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), bem como instituiu esta última como responsável pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem da desestatização dos aeroportos elencados.

A abertura de Audiência Pública aparece como uma janela de oportunidade para aperfeiçoamento desse processo por meio do envio e análise das contribuições.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| RAUL CAMPOS GARCIA TEJÓ | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde senhores e senhoras, eu sou empregado da Infraero, sou advogado e falo por mim. Gostaria de dizer e pediria para os colegas fazerem uma reflexão de qual gestor, qual empreendedor que tendo 98% do negócio, que tem lucro, entrega o que dá lucro e fica com o que tem prejuízo? Ou o cara é muito incompetente ou ele tem outras razões. Eu não vi, não é o caso do edital, mas, não existe nenhum planejamento para os aeroportos que vão ficar, os que são deficitários e que nenhum desses que vem buscar a concessão também, cuidar (ininteligível 2:51:51). O pessoal vem buscar o lucro e quando não dá lucro que a gente já viu que concessão não é bom por tudo que foi exposto aqui, aí ele vem dizer “A culpa é da Infraero” como agora estão dizendo aqui. Já se viu que concessão não serve e eu não sei há quem serve. E com relação aos empregados as Infraero e como já foi dito, é um desrespeito a eles, não existe previsão nenhuma para quem quer ficar na Infraero. Eu não vou trabalhar para concessionário e acredito que muitos aqui não vão trabalhar para concessionário. (Ininteligível 2:52:26) o edital é omissivo, é ineficiente. Ineficiência é um dos princípios da administração pública e esse edital deveria correr desde agora para observar que a viabilidade que já foi falada aqui, com relação aos biólogos, com relação a tudo que foi dito, que ele já nasceu morto. Ele deve ser anulado, está aqui no artigo 53 da lei do processo administrativo já prevê isso... a questão da... do planejamento é importante e eu não vejo nem planejamento e nem eficiência, tanto nas concessões, como neste edital. Este edital é omissivo e apresenta os empregados da Infraero ilusão. Inclusive, apresentando que a concessionária faça um plano de carreira. Aquele que os senhores esperam a 20 anos aqui dentro e que agora tem prazo. É uma vergonha, é uma vergonha isso aqui. E concluindo, peço que os colegas tenham muito cuidado, os que pensam em ir para uma concessionária, para o (ininteligível 2:54:02) pela ilusão que eles estão vendendo, para os</p> | |

empregados da Infraero, eles vão ter que resolver o nosso problema, porque esse edital aqui é como eu já disse, omissivo, irresponsável, para não dizer ilegal. Que vocês vão ter emprego 2018, depois eles fazem o chute, “Vai embora”, então eu peço aos colegas que tenham cuidado com relação ao que é proposto à nós, no caso de passar para uma concessionária. Eu não vou para concessionária e não aconselho ninguém a ir para a concessionária. Obrigado

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de Concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos.

Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.

A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| RODRIGO FERCONI SOARES | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia, me chamo Rodrigo. Sou cidadão Porto alegre, em primeiro lugar. Mas como arquiteto da área de engenharia da Infraero em Porto Alegre, tenho o dever de contribuir com o dever de poucos que podem acrescentar tecnicamente ao processo de concepção do Aeroporto Salgado Filho. Pretende-se informar a sociedade em geral sobre possíveis equívocos ou omissões nas informações técnicas de engenharia constantes nessa documentação. Devido a tamanha importância desse processo com tamanhos e desdobramentos futuros, espera-se que os documentos licitatórios não sejam superficiais com a ausência de informações básicas ou com embasamento técnico fraco. Se confirmamos tais equívocos, podemos dar margem à pleitos futuros, aditivos financeiros, possíveis aumentos de tarifas aos usuários ou até em (ininteligível 2:56:02) do objeto ao qual a população espera receber. Como por exemplo, seguem algumas cartas de observações ao conteúdo do edita. Num primeiro ponto, quanto a desobrigação do concessionário de fazer a ambientação da pista. Talvez o maior empreendimento que se espera receber caso a prefeitura não desocupe a área em 4 anos. Minha experiência anterior me levou-se mais tempo para desocupar uma área bem menor devido dos conflitos burocrático entre os órgãos públicos. Assim, tal desobrigação representa um risco alto de inexecução de um item que além de ser um dos mais aguardados pela sociedade, já demandou ações e contratações onerosas entre projetos, laudos e desapropriações e obras. Um segundo ponto, quanto ao empreendimento fundamentais que não estão sendo cobrados no estudo de viabilidade. Exemplificamos como o caso da sugestão de 69 quilo volts que condiciona qualquer ampliação da infraestrutura atual devido ao aumento da demanda de energia. Qualquer infraestrutura nova, terminal de passageiro, pátio, pistas, táxis, não terá como ser energizada sem considerar a tal empreendimento. O terceiro ponto, o edital trás aparentemente erros ou falta</p> | |

de embasamento técnico sobre as necessidades e ser for em condições atuais de sítio. Citamos alguns exemplos, hora de ampliação do terminal de passageiro em execução. Onde de forma coerente a conclusão está em torno de 40% da obra, mas sobre uma área quase duas vezes maior do que o projeto em execução. Isso pode gerar detidos ou inexecuções do concessionário. No caso do pátio do terminal de cargas do lado A, o texto se contradiz, não considerando no plano de desenvolvimento as obras em andamento já que investimentos próximos há 50 milhões de reais. Que tivemos ainda as previsões de ampliação de pátios, terminais de passageiros e pela descrição e metragem apresentada, não parecer seguir os projetos já contratados pela Infraero. O custo do metro quadrado para a construção de área, as de equipamento de rampa, que é uma área pouco complexa, é o triplo dos considerados para páreos e aeronaves. Por eivem. Enfim, em um quarto ponto, quanto a intervenção na área de ampliação de pista. Cita-se que a retirada do canal de drenagem fluvial, como já falaram aqui, não será de responsabilidade do concessionário e sim do poder público. Tal atividade foi objeto de projeto de contratação da Infraero, sendo obra de grande impacto financeiro e operacional. Assim, há o risco de a prefeitura não executar da obra, tornando inviável a ampliação da APPD. E também podendo impactar em alagamentos no interior do aeroporto. Há, aparentemente a remoção do solo mole e áreas desnecessárias aonde não tem pavimentos o que onera muito a proposta. Além disso a solução poderia ser outra com menos impacto ambiental e financeiro. À também o IBMT informada que em férias fica à descarte de grande volume de solo seja dentro do sítio ou em torno dele. O que traria problemas futuros sem identificar também se há o licenciamento do local. Não foi considerado a princípio a solução de estabilização geotécnica para a expansão de pátios e pistas de táxi. Não fica claro também se será considerada a cota necessária da cabeceira das pistas que deve ser elevada à 8.9 metros devido aos obstáculos para navegação aérea que existem na área da Vila Nazaré. Caso negativo, além dos impactos contratuais e nas operações de voo, implica na remoção do Dick existente na área podendo resultar em sérios alagamentos na região. Assim, concluímos que necessária uma revisão geral de toda

documentação, considerando os riscos de (ininteligível 2:59:44) ou de operação dos valores de contrato, os projetos e obras já contratadas e que não parecem ser reaproveitadas além dos prováveis partidos trabalhistas recorrentes do processo de concessão, é questionável se a Infraero com 43 anos de experiência não administraria com mais vantajosidade técnica e financeira do que o concessionário com experiência de apenas 5 anos como requer esse edital. Obrigado

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que:

1) o nível de detalhamento contido nos EVTEAs dos referidos aeroportos é considerado suficiente para avaliar a viabilidade de sua concessão e para definir os requisitos editalícios e contratuais. Seu caráter é orientativo e não vinculativo. Salieta ainda que os estudos foram objeto de discussões e análise por parte do Tribunal de Contas da União, que também os aprovou.

2) o Anexo 2 do Contrato e seus subitens serão alterados de modo a permitir que o Concessionário envide esforços na desocupação necessária às obras para ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho. O Item 8.3.4.2 que prevê pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente será excluído.

3) O Relatório 2 - Estudos de Engenharia e Afins elaborado para o Salgado Filho contempla a necessidade de construção/ampliação da subestação elétrica dentro da Central de Utilidades (CUT). As Tabelas 3-18; 3-19 e 3-20 apresentam as necessidades de infraestrutura em cada uma das fases (fase 1 – 4.400 m²; fase 2 – 1.600 m²; fase 3 – 1.700 m²), Item 3.6 do EVTEA POA – Estudo de Engenharia e Afins.

4) Conforme apresentado no documento “Contratos de Engenharia” de junho de 2015 da INFRAERO, a ampliação do TPS para o ano de 2016 é de 60.300 m². Esse é o mesmo valor considerado no Relatório 2– Estudos de Engenharia e Afins - Item 3.5.2.2.

5) No mesmo Relatório 2 – Estudos de Engenharia e Afins - Item 3.5.2.1, estão sendo consideradas todas as obras existentes e necessárias para o atendimento das necessidades de construção do Pátio do Terminal de

Cargas em todas as fases de desenvolvimento do Aeroporto Salgado Filho, tais como: acesso ao Pátio do Terminal de Cargas do lado ar, sendo que 55,23% das obras previstas para a Fase 01 foram consideradas concluídas; Construção e Ampliação do Pátio de Aeronaves de Cargas, sendo que 55,23% das obras previstas para a Fase 01 foram consideradas concluídas. Para as ampliações de Pátio e Terminal de Passageiros, não foram seguidos os projetos já contratados pela INFRAERO pois os EVTEAs seguiram diferentes diretrizes de demanda e de desenvolvimento aeroportuário para o aeroporto em questão.

6) As áreas para os equipamentos de rampa consideradas nos EVTEAs são mais complexas e onerosas que o pátio de estacionamento de aeronaves por contemplarem além de pátios cobertos para estadia, instalações e edificações para manutenção dos equipamentos.

7) No Relatório 2 – Estudos de Engenharia e Afins – Anexo II – Estimativa de custos de investimento (CAPEX) e de operação (OPEX) – Item 8.1 – Demonstrativos de CAPEX por Área, todos os serviços necessários para a execução da ampliação de 920 m da Pista de Pouso e Decolagem 11/29 foram apresentados. Nessa relação, estão previstos o aterramento do canal de drenagem pluvial existente e a construção de galeria de drenagem celular de concreto para receber tanto a contribuição do sistema de drenagem do aeroporto quanto a contribuição do sistema de drenagem do Município de Porto Alegre. A remoção de solo mole é uma alternativa viável para a ampliação da Pista de Pouso e Decolagem 11/29. Espera-se que o Concessionário realize extensa campanha de sondagens para validar a caracterização geotécnica de seu projeto de engenharia e assim analisar a possibilidade de alterar a solução que está sendo utilizada. Os riscos envolvidos estão vinculados ao custo da expansão e estão associados ao risco inerente de qualquer projeto de infraestrutura devendo ser considerados para as estimativas de investimentos. Ressalta-se que o projeto e sua construção é de responsabilidade exclusiva do futuro concessionário. O bota-fora considerado contempla um raio de 3 km do centro de massa das remoções, conforme destacado no Relatório 2 – Estudos de Engenharia e Afins – Anexo II – Estimativa de custos de investimento (CAPEX) e de

operação (OPEX) – Item 8.1 – Demonstrativos de CAPEX por Área, podendo estar no sítio aeroportuário, assim como em seu entorno.

A ampliação da Pista de Pouso e Decolagem e Táxis são viáveis do ponto de vista da engenharia civil.

As definições de suas características geométricas e geotécnicas devem ser consideradas no projeto de engenharia do futuro concessionário respeitando as normas aeroportuárias e das boas práticas da engenharia civil brasileira.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| RONALDO PAGENBERG GAMERMAN | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom, boa tarde já. Meu nome é Ronaldo Gamerman. Sou servidor do quadro efetivo da ANAC e lotado aqui nesse noraque que funciona aqui nesse prédio em que estamos nesse momento. O que eu venho falar é exatamente sobre esse prédio onde representa a ANAC aqui em Porto Alegre que está incluído no objeto de concessão, constante na minuta que nesse momento encontra-se em audiência pública. Eu entrei no site onde tem todos os documentos, li todos eles e em nenhum deles encontrei nenhum estudo do impacto ou nenhuma menção a respeito do impacto da ANAC não estar mais presente nesse prédio, caso ele efetivamente entre nessa concessão. Que impacto é esse que eu venho falar aqui? Impacto tanto financeiro quanto impacto de prestação de serviço para o cidadão. Para a gente ter ideia, aqui nessa sala ao lado a gente tem a sala de provas. É uma sala que só ano passado, em 2015, abrigou 2.610 provas para futuros pilotos, comissários de voo, mecânicos de manutenção aeronáutica, atendidos aqui, nesse prédio, uma sala ali, logo ao lado. A aviação sul do Brasil que é atendida por esse noraque e pelos servidores aqui lotados, representa significativamente em relação ao resto do país. Na questão de escola de aviação, aeroclubes, somente os atendidos aqui, por esses noraque representam 25% de toda a demanda do país. Onde a gente tem uma equipe trabalhando no andar logo acima de onde a gente se encontra nesse momento, prestando serviço para esses regulados. Além disso, a gente trata também com diversos táxis aéreos atendidos pelos servidores aqui lotados, nesse prédio. Atualmente essa unidade atende aproximadamente 40 empresas de táxi aéreo, o que representa aproximadamente 15% de todos os táxis aéreos do país que são atendidos aqui, pelos servidores lotados nesse prédio. Vou mais, impactos, a ANAC não estando mais aqui, vai sofrer em empresas aeroagrícolas, somente aqui, aproximadamente 177 empresas aeroagrícolas são atendidas, o que</p> | |

representa aproximadamente 40% de todas as empresas do país, que também são atendidos por servidores lotados aqui neste prédio e também não me parece que tenha entrado nenhum estudo dentro dessa concessão que impactos isso vai gerar da ANAC não estando mais aqui. Sem contar as empresas de transporte aéreo regular que estão sediadas aqui no aeroporto, aqui do lado, onde também, os servidores aqui lotados, prestam serviços em diversos tipos de atividades. Não faz sentido tirar a ANAC de um prédio onde não tem custo, a ANAC não paga aluguel para estar aqui. Não faz sentido tirar ela daqui. O regulado vai ser com certeza afetado na prestação de serviço e isso com certeza fere, inclusive, o princípio do interesse público. Por que? Porque existe o ofício número 73 do gabinete da diretoria do presidente da ANAC, onde ele se manifesta contra a inclusão desse prédio no edital. É a administração pública se manifestando que não é interesse que a ANAC saia desse prédio. Não há porque, no texto final do edital, se manter o prédio aonde a ANAC encontra-se, não há porque se manter ele e eu falei por (ininteligível 3:05:29) impacto financeiro, nesse mesmo ofício é reformado pelo diretor-presidente da ANAC que caso realmente, esse prédio se mantenha no edital de concessão e seja concedido e realmente a ANAC saia desse prédio, para se manter o atendimento da ANAC aqui na cidade de Porto Alegre, vai girar um custo adicional de 400 mil reais por mês para a ANAC. Então, finalizando, não há sentido de tirar a ANAC do local, é órgão fiscalizador, não há sentido de tirar ele, aonde ocorre as operações de fiscalização que é junto ao sítio aeroportuário, no Aeroporto Salgado Filho. Então, deixo aqui a solicitação de que seja retirado o prédio do texto final da minuta de concessão. Obrigado

RESPOSTA DA SAC

O imóvel constitui patrimônio da União e, a fim de garantir transferência das atividades da ANAC, será considerado prazo de 3 (três) anos após a data de eficácia do Contrato de carência para que haja planejamento por parte da Agência.

Ressalta-se que o contrato de concessão prevê a disponibilização de área no aeroporto para as atividades inerentes à atuação da Agência, conforme item 11.5 do Contrato.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| VIVIANE BARBOSA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todos, meu nome é Viviane Barbosa, sou empregada da Infraero há 5 anos, atualmente trabalho no RH e hoje estou aqui como cidadã afim de fazer alguns questionamentos inferentes ao processo de concessão do Aeroporto Internacional Salgado Filho. Primeiramente eu gostaria de dizer à sociedade gaúcha que a concessão do Aeroporto Salgado Filho é um engordo que está sendo empurrado gula abaixo da sociedade. O principal objetivo desta concessão é fazer taxa para o Governo Federal. A grande questão que eu gostaria de expor aos senhores que estão aqui interessados por informações é, a outorga mínima do aeroporto de Porto Alegre é de 729 milhões de reais e os investimentos estimados são de 1 bilhão e 622 milhões e eu pergunto, por que o valor de outorga mínima tão baixa? Será que o Aeroporto Internacional Salgado Filho vale tão pouco? Estamos superestimando os investimentos para subestimar o valor da outorga. São 729 milhões de reais por 25 anos, isso equivale a 29 milhões 160 mil reais/ano. 2 milhões 430 mil por mês. É muito fácil conceder o aeroporto por um valor pífio cujo a outorga mínima sequer vai garantir o pagamento do plano de demissões incentivadas e contemplar a folha de pagamento e demais custos dos empregados restantes. Fora toda a infraestrutura para realoca-los em outro local. A receita bruta do aeroporto Salgado Filho no ano de 2015 foi de 194 milhões de reais. A partir dessa concessão, a receita será do novo operador aeroportuário. Mas e a despesa com os empregados? Bom, essa conta fica para o Governo Federal e é nesse ponto que eu quero chegar. As pessoas que tornaram esse aeroporto o que ele é hoje, construíram a história dessa empresa. Empresa essa que hoje vem sendo destruída pelo Governo Federal para fazer caixa e impedimentos que não retornam na mesma proporção. Qualquer semelhança com o que aconteceu com as ferrovias no Brasil não é mera coincidência. A questão que eu quero perguntar aos senhores da ANAC, enquanto</p> | |

representantes aqui do Governo Federal é, o que vai acontecer aos empregados da Infraero? Este é um problema da Infraero? Não, este é um problema da ANAC e dos senhores, porque depois do leilão dos principais aeroportos a Infraero é hoje deficitária, logo ela praticamente não existe atual, a empresa perdeu a sua autonomia. Quem tem que responder isso para as 438 famílias que dependem da Infraero são os senhores. Estamos aqui falando de quase 2 mil pessoas. Onde é que vão colocar essas pessoas? Vão jogar no saguão? Vão enfiar aonde essas pessoas? Então o que eu quero propor para a ANAC que representa o Governo Federal neste leilão é, eu proponho a permanência dos 438 empregados que estão lotados no sítio aeroportuário na cidade de Porto Alegre. Para isso precisamos que seja separado uma parcela da outorga para contemplar o aluguel por 25 anos ou a compra de um imóvel próximo do aeroporto com toda a infraestrutura necessária para que as pessoas tenham condições de trabalho dignas. Proponho que a ANAC, junto ao Ministério do Planejamento, verifique o quadro de vagas nos órgãos federais e estaduais e municipais em Porto Alegre, para que os empregados possam optar pela cedência junto a esses órgãos, priorizando os órgãos públicos situados no aeroporto e depois o mais próximo da residência dos empregados... da cidade de residência dos empregados. Proponho que seja facilitada as transferências para os outros aeroportos aos empregados que desejarem, bem como um plano atrativo para transferência com incentivo financeiro aos empregados, acréscimo pecuniário aos salários, entre outros. Hoje o plano de demissão incentivada da Infraero só contempla empregados aposentados ou a 5 anos de se aposentarem. De acordo com a recomendação do TCU, foi solicitado que parte do valor da outorga mínima seja separado para garantir o pagamento das demissões incentivadas. Então eu proponho que uma parcela do valor da outorga fique com a Infraero para a gestão de indenizações aos empregados que não se enquadraram no programa atual ou transferência de empregados. E para finalizar, eu proponho a transparência do processo de concessão e do destino aos empregados, visto que somos empregados públicos concursados da Infraero e merecemos um tratamento com dignidade e respeito. Nós só queremos trabalhar, nós só queremos nossos postos de trabalho, porque

todo posto de trabalho é honrado quando um homem serve ao seu país. Nós, empregados da Infraero, não temos nada há oferecer senão o nosso sangue e trabalho árduo, suor e lágrimas. Muito obrigada a todos

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital.

De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. Com isso as parcelas devidas pelo pagamento da outorga acabam por acompanhar o retorno financeiro da Concessionária.

Com relação aos empregados da Infraero, a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária daqueles que forem selecionados e desejarem ser transferidos.

Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.

A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| PEDRO POLI ELIAS | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todos, boa tarde ao pessoal da mesa, aos ouvintes interessados. Meu nome é Pedro Poli Elias, eu venho representar o escritório de advocacia do qual eu sou sócio. Represento algumas empresas interessadas nesse certame. Eu venho falar aqui, principalmente sobre o requisito operacional técnico para habilitação das empresas que é o valor mínimo necessário de passageiros e pessoas que passa de 9 milhões em um ano civil, nos últimos 5 anos. As empresas entendem que esse requisito ele é inócuo e deveria ser revisto. Esse requisito trás para esse certame, para essa licitação uma situação em que apenas empresas internacionais, grupos operacionais e internacionais poderiam ser operadores aeroportuários, não só atrapalhando a livre concorrência como também prejudicando o andamento e infringindo a constituição federal nos princípios da legalidade, impessoalidade, publicidade e eficiência. Operador aeroportuário internacional que seria o único ente responsável para tal... que cumpriria os requisitos deste edital trariam diversos prejuízos principalmente ao Aeroporto Salgado Filho, que é um aeroporto bastante individual no seu número de pessoas, no seu número de cargas, no seu número de aeronaves e (ininteligível 3:14:04) principalmente prejuízos ao efetivo humano que aqui clama com tanto fervor às alterações e a noridade deste edital. O que eu gostaria de falar mais na minha breve apresentação? É que esse requisito além de ser reduzir o certame licitatório, impede a participação de empresas nacionais, de grupos nacionais que não teriam condição de atingir esse requisito de habilidade, favorece sem justificativas técnicas as empresas estrangeiras, é desproporcional a realidade do Aeroporto Salgado Filho, é prescindível por poder ser substituída por critérios de qualidade mais adequados à realidade do aeroporto, é insuficiente e impertinente quando o próprio Tribunal de Contas da União diz que esse requisito deve ser além do mínimo necessário à operação aqui discutida, como também deve abranger</p> | |

os principais requisitos e os principais pontos que esse aeroporto merece destaque. Colocaram requisito objetivo de 9 milhões de passageiro em um ano civil, não coaduna com a situação do Aeroporto Salgado Filho. Com o exemplo, o Aeroporto Salgado Filho tem primeiro os passageiros do que o aeroporto de Fortaleza, mas tem mais carga de que o aeroporto de Florianópolis, ainda assim tiveram requisitos de habilitação, objetivos definidos num patamar muito semelhante. Os patamares devem ser revistos com outras formas de que se caracterizem esses requisitos técnicos e caracterizem a capacidade das empresas nacionais em participar desse certame. Colocar um valor abusivo desse traz prejuízo à administração pública e traz prejuízo principalmente à malha aeroportuária brasileira. Eu tenho alguns questionamentos que eu gostaria de fazer, que vão ser entregues pela via digital, mas eu gostaria só de lê-los aqui. “Há necessidade que o consórcio tenha um cooperador aeronáutico para executar as ações de ampliação, manutenção e exploração e nisso o operador aeronáutico nesse requisito de habilitação técnica de 9 milhões cumpre apenas o requisito da exploração, onde vai ficar a ampliação e a manutenção deste aeroporto? Na visão do poder concedente, a exigência da operadora aeronáutico se adequa a legislação brasileira no que diz respeito à constituição federal e a lei 86666? De que forma o operador aeronáutico com experiência prévia pode contribuir para ampla competitividade? Como podemos retificar aqueles que critério reflete uma seleção adequada para a escolha do consórcio? Essa exigência não se torne inócua sendo que o operador estrangeiro terá que obedecer às exigências da ANAC, na Infraero, uma vez que esse operador estrangeiro vem, tem que se adequar à legislação e fere a eficiência da administração pública. Muito obrigado pela palavra, agradeço a todos

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que os requisitos de habilitação do Operador Aeroportuário foram ajustados de modo a atender à Determinação do TCU constante no Acórdão nº 925/2016 - TCU - Plenário.

Os números justificam-se pelo fato de corresponderem ao processamento de passageiros previsto para o primeiro ano de concessão dos aeroportos de que trata esta Audiência Pública.

Saliente-se, no entanto, que o item 3.11.4 do Edital será extinto de modo que não haverá mais exigência de participação mínima do operador aeroportuário no consórcio

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| RAFAEL PINHEIRO MACHADO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Minha letra não é muito bonita. Meu nome é Rafael Pinheiro Machado, sou defensor público, atuo na defensoria pública geral de assuntos jurídicos e aqui represento minha colega Luciana Artos que é dirigente do núcleo de defesa agrária e moradia. Então o núcleo de defesa agrária e moradia ficou como mediador das questões que envolvem a desocupação das áreas rendeiiras necessárias à obra de extensão do nosso aeroporto. Em especial no que tange as demandas trazidas a comunidades da vila Dick e da Vila Nazaré, sendo que temos expedientes lá correndo na defensoria pública desde 2013. Então não somente a questão da desocupação propriamente dita, mas as demandas gerais da comunidade sendo recebidas pelo núcleo e encaminhadas aos órgãos competentes, portanto, instrumentalizamos os pleitos junto ao poder público e a iniciativa privada. Nesse sentido, diante de um intenso impacto gerado pelas obras nas comunidades rendeiiras, os moradores no local, por meio de reuniões com núcleo, apontam algumas possibilidades de contrapartida e eu vim aqui então trazer em nome dessas comunidades para apresentar nessa audiência pública. Em relação à Vila Dick, a conclusão do asfaltamento da avenida Dick, melhorias na rede de iluminação pública e construção de um galpão de reciclagem. Já em relação à Vila Nazaré, melhorias nas redes de iluminação pública e saneamento, aquisição de um terreno para a construção de casas para fins de reassentamento dos moradores para que não haja divisão da comunidade, tendo em vista que parte dos moradores já será reassentando em Bonfim. Então, são demandas que identificamos através de contato com os representantes das comunidades que eles julgam pertinentes que (ininteligível 3:20:41) possíveis de serem incluídas aí no certame, em contrapartida desse projeto. É isso, muito obrigado</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |

A SAC agradece a contribuição e informa que as obras a serem realizadas pelo Concessionário vencedor da Licitação para Concessão para ampliação, manutenção e exploração de cada um dos aeroportos de que trata esta Audiência Pública são aquelas previstas no Edital e no Contrato.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| CRISTINA TAVARES MEDEIROS | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todos, o meu nome é Cristina Tavares Medeiros. Sou funcionária da Infraero, mas estou aqui como cidadã porto alegreense que paga os seus impostos e principalmente, eu falo como uma bióloga. O que eu quero levantar aqui e que me preocupou bastante no estudo, nesse EVTEA, foi uma citação equivocada que nos diz respeito à caracterização da cobertura vegetal da área do aeroporto aonde está inserido Salgado Filho. O mapa cita essa região como uma floresta andrófila densa, quando na realidade estamos inseridos em uma zona de transição, uma zona de tensão ecológica entre o bioma pampa e o bioma mata atlântica. E até uma ressalva e mais pessoal, no estudo consta bioma pampas, não existe bioma pampas, existe bioma pampa. Mas seguindo, só para explicar, o que é uma floresta andrófila densa? Floresta andrófila densa corresponde à uma região de mata fechada, densa, topo de serra, como a Serra da Mantiqueira, a Serra da Rio do Rastro, um bioma de alta preservação. A mata atlântica é considerada um hotspot mundial, uma área rica em biodiversidade e a mais ameaçada do planeta. Decretada a reserva da biosfera pela Unesco e patrimônio nacional pela nossa constituição federal de 88. E o que isso significa? Significa que estão preocupados com a mata atlântica? Não, significa um erro grotesco nesse estudo que procede em 9,5 milhões de reais. Se esse erro tão primário, tão grotesco está aqui, eu posso confiar no resto deste estudo? Não sei. E também significa e isso é mais relevante em todo caso, relevar o custo das obras, logo, baixar o valor do aeroporto. Outro item, esse também muito preocupante para mim, é a questão que não há nesse estudo previsão de contratação de biólogos e/ou veterinários no manejo de fauna diária do aeroporto. Existe um estudo de manejo terrestre, mas não contrata biólogos e nem veterinários e essa demanda é muito importante para manter a segurança operacional do aeroporto. Afinal, o que é o manejo de fauna? É o manuseio de toda e qualquer espécie que esteja próximo e/ou na pista, a</p> | |

grosso modo, é retirar o bicho da pista para que ele não colida com o avião. Esse é manejo de fauna, ele é necessário, ele é um fato, o Aeroporto Salgado Filho tem sérios problemas de risco de fauna e se até hoje nenhum avião caiu, nenhum avião colidiu com ave causando a morte de todos os seus passageiros, é porque existe um técnico habilitado, competente e ativo trabalhando diariamente na redução desse risco e poupando a vida de todos nós que viajamos, fora o (ininteligível 3:23:53). Então, para finalizar eu pergunto, onde está previsto o serviço desses profissionais capacitados e habilitados? Não qualquer profissional. Na área ambiental tem que ser um profissional capacitado, e com que recursos vão fazer isso? Muito obrigada

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que:

1) a Tabela de Custos Auxiliares foi elaborada com base na Tabela de Consultoria do DNIT (Instrução de Serviço DG Nº 03, de 07 de março de 2013), que é considerada uma base oficial para compor orçamentos em Editais de Licitação. Essa Tabela utiliza a classificação de profissionais conforme o nível de experiência e utiliza os termos Engenheiro/Profissional Sênior, Engenheiro/Profissional Pleno ou Engenheiro/Profissional Junior, ou seja, a indicação não é exclusiva de Engenheiro. Dessa forma, os biólogos, veterinários ou outros profissionais foram considerados nas Tabelas Auxiliares de Capex, conforme essa denominação. Deve-se ressaltar ainda que no Marco Legal, apresentado no Anexo 1 do Relatório de Estudos Ambientais, estão consideradas as legislações pertinentes para solicitação das Autorizações de Manejo de Fauna, as quais preveem a alocação de profissionais específicos para essas atividades.

2) O mapeamento preliminar da cobertura vegetal do Aeroporto de Porto Alegre teve por objetivo identificar os polígonos de vegetação que poderiam ser afetados pelo Plano Conceitual de Desenvolvimento do Aeroporto e calcular os quantitativos preliminares de compensação pela supressão de vegetação. O Estudo identificou e informou corretamente que o aeroporto está no Bioma Pampa, de acordo com o Mapa de Biomas do Brasil do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – IBGE (2004). Isso pode

ser evidenciado no item 4.2.1 do Relatório 3, que se refere à análise de impactos decorrentes da implantação desse Plano Conceitual. Adicionalmente, deve-se ressaltar que, no processo de licenciamento ambiental da ampliação, a ser conduzido pela futura Concessionária, toda a caracterização e mapeamento da vegetação será realizada de forma detalhada, cumprindo as diretrizes e procedimentos previstos na legislação vigente, tanto no âmbito dos estudos ambientais, quanto dos inventários florestais, conforme apresentado no item 5 do Relatório 3, que trata da Diretrizes de Licenciamento dos projetos de expansão.

3) De fato, observamos um problema de legenda do Mapa de Uso e Cobertura Vegetal presente no Anexo 9, que foi com a indicação de Floresta Ombrófila Densa. Sendo assim, de forma compatibilizar o texto do relatório com o Mapa, está sendo apresentada uma nova versão do mesmo.

4) a necessidade de manejo de fauna, tanto da fase de obras (em função das ampliações previstas), quanto na fase de operação, foi considerada em forma de medidas mitigadoras e Programas de Gestão, os quais foram apresentados no Capítulo 4 do mesmo Relatório, onde se discutem todos os riscos e impactos ambientais associados às essas duas fases. Além disso, os custos e a equipe técnica para abranger essas demandas também foram consideradas no Capítulo 6, referente ao orçamento socioambiental.

Vale ressaltar que para fazer o manejo de fauna será necessária a alocação de profissionais de diversas especialidades, os quais deverão ser definidos quando da solicitação de Autorizações de manejo, para captura, coleta e transporte de fauna.

Essa obrigação foi considerada na apresentação das legislações aplicáveis ao tema, listadas no Marco Legal (Anexo 1 do Relatório 3 - Estudos Ambientais).

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|--|--------|
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| FERNANDO BIZARRO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia a todos, eu sou o engenheiro Fernando Bizarro. Sou engenheiro civil, trabalho ANAC. Mais de 30 anos com infraestrutura aeroportuária e sou conselheiro do Conselho de Infraestrutura da IERX e dou consultoria para a agência, para a associação nacional de defesa dos passageiros do transporte aéreo e para o fórum latino-americano de defesa do consumidor. Eu, já de alguns anos, desses poucos anos para cá vem se falando na construção de um novo aeroporto no Município de Porta. Essa ideia nasceu nos meios acadêmicos e foi abraçada por alguns grupos econômicos aqui do Vale do Rio dos Sinos e mais tarde também foi abraçada pelo então ministro, chefe da secretaria de aviação civil, hoje ministro chefe da casa civil, Eliseu Padilha. Muito bem, nós não somos contra a construção de um novo aeroporto na região metropolitana, uma nova solução logística, até porque se sabe que o aeroporto Salgado Filho tem uma vida útil de 30 anos. Só que essa é uma ideia extemporânea que deve ser estudada essa possibilidade assim como deve ser estudada outras possibilidades de logística, como diz o plano aeroviário do estado do Rio Grande do Sul, por exemplo, documento do planejamento oficial da União, o aeroporto de Vila Olívia em Caxias do Sul. Eu fiz essa introdução para focar no seguinte fato, o que interessa mesmo agora, aqui no Salgado Filho, é a ampliação da pista em mais 920 metros. Para quem não sabe, para aqueles que não são do meio, uma aeronave, hoje, não pode decolar plena carga aqui do Salgado Filho porque a pista não comporta isso e então tem que se reduzir carga paga ou se reduzir combustível. Se um 747400, um cargueiro com 110 toneladas, decolar com 100% da carga paga, terá que reduzir o combustível e aí não passa de Lima, no Peru. Se não reduzir o combustível, tem que reduzir carga e isso começa a tirar competitividade. Se decolar a plena carga com redução de combustível, para atingir a América do Norte, Europa, temos que fazer uma escala para reabastecimento, o que também inviabiliza por</p> | |

perda de competitividade. Então, o que nós precisamos aqui é a ampliação da pista. Nós ontem, presidente Cláudio Candiota da ANDEP, que não esteve aqui agora e o presidente Alseguer Santini, que está aqui presente do Fórum Latino-Americano de Defesa do Consumidor, estivemos com o prefeito Fortunati e o que o prefeito nos diz é o seguinte, o acordo que o prefeito tem em relação à desocupação de áreas para a desocupação da pista é desocupar no primeiro momento as áreas necessárias à execução da obra. E as demais famílias serão removidas quando da conclusão da obra. O prefeito diz o seguinte, que não está podendo remover as famílias porque existe um convênio da prefeitura com a caixa econômica federal, são construídas casas para essas pessoas que hoje vivem em condições sub-humanas aqui, através do “Minha casa, minha vida”. E recursos do “Minha casa, minha vida” não tem sido liberados, então isso é uma questão que tem sido tratada imediatamente e se quiser realmente construir os 920 metros de pista, antes, quem sabe, deste prazo de 4 anos. Mas isso é o que diz o prefeito Fortunati e a gente que acompanha isso, nós sabemos que assim está ocorrendo. Bom, com relação ao Salgado Filho, eu fiz um estudo o ano passado para a Ordem dos Advogados do Brasil, que integrava esse comitê de defesa do consumidor, indica que o Salgado Filho, em termos de passageiros, pode operar mais 30 anos. Então, a construção de um novo aeroporto, nada disso... hoje já são 8 milhões de passageiros e uma vez implantado o plano diretor que a Infraero tem, poderá transportar 30 milhões de passageiros. Então o que eu quero encerrando, deixar claro aqui, do que nós precisamos nos preocupar hoje é que com o Salgado Filho, com o que se tem aí, e não é com o passageiro, é com o transporte de carga aérea que o Rio Grande do Sul tem perdido muitos bilhões anuais em capacidade de transportar carga aérea. 75% da nossa carga aérea vai vir à Guarulhos e Viracopos. Obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o item 8.3.4 do Anexo 2 do Contrato e seus subitens serão alterados de modo a permitir que o Concessionário envide esforços na desocupação necessária às obras para ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho.

O Item 8.3.4.2 que prevê pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente será excluído.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| MARIA DA CONCEIÇÃO DE ARAÚJO CARREÃO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde senhoras e senhores. Em respeito aos presentes aqui ao momento, eu sou Marcelo, faço parte da (ininteligível 3:38:54), trabalho na limpeza urbana, com muito orgulho e estou estudando para ser costureiro. Eu gostei do comentário de todos, né? Que falaram, mas o que me chamou atenção foi o senhor Boliva e eu trago um dado para vocês, olha, estamos também excluídos desse processo, nos deixaram de lado. Mas a minha ignorância não vai servir de arma para quem tem o poder do dinheiro para a influência, porque a luta pelo convívio social de mais de 300 famílias é um sonho meu e de muita gente. Então, a gente não tem o mínimo de condições de viver lá, sou um desses sub-humanos que vive lá nessa condição. De tempo em tempo acontece uma guerra e eu acredito que se repete no mundo inteiro. Desde 1978 estamos abandonados, nos tiraram posto, escola, galpão, comércio e mais uma guerra vai acontecer quando o DMAB recolher em torno da metade da população que tem lá. Nenhum cenário vai ser de guerra, medo, animais que estão invadindo, cobra, bichos que vocês podem imaginar estão invadindo a nossa área e agora estamos isolados... assisti o filme Isolados, alguém assistiu? Foi muito bom, só que vivendo na pele é uma coisa diferente, não tem como transmitir para vocês e nem é a minha intenção, nem tenho tempo para isso. Peço em nome das mil pessoas que vivem hoje lá, que nós queremos ser integrados na comunidade. Pedimos um estudo, para ver os senhores que tem o poder e o conhecimento, pedimos um galpão, uma unidade de saúde, porque até chegar ao hospital acontece... como acontece hoje, um (ininteligível 3:41:30) nossas bicicletas, motos, carros não tem como passar, pedimos um canal de acesso a serra do (ininteligível 3:41:35) quando for possível e eu acredito que o diálogo é o melhor caminho e nós contamos no momento com a defensoria pública, eles tem as informações que nos faltam, mas coragem, garra, fé no que nós queremos, nós vamos nos somar à Infraero, à esses funcionários, se não</p> | |

pudermos fisicamente estar presente, essas informações colhidas hoje por mim, vão ser repassadas e não é só nós que estamos imersos na ignorância, estamos sendo agredidos, porque isso é uma agressão. Perdão se eu ofendi alguém.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o item 8.3.4 do Anexo 2 do Contrato e seus subitens serão alterados de modo a permitir que o Concessionário envide esforços na desocupação necessária às obras para ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho.

O Item 8.3.4.2 que prevê pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente será excluído.

Com relação às áreas necessárias à realização das obras previstas no Contrato e cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, o Contrato prevê como obrigação do Concessionário a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão, com indenização de seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei 8.987/95.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| LUCIANE SCREVISK | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todos, boa tarde à mesa e a todo o público que está aqui. Meu nome é Luciane Screvisk e eu sou diretora do departamento municipal de habitação e aqui eu estou representando o prefeito José Fortunati. Bom, eu gostaria de dizer que já faz bastante tempo que a prefeitura está trabalhando nas demandas para viabilizar a ampliação do aeroporto. Primeiramente foram removidas parte da Vila Dick, agora até o final do ano, nos próximos meses estão sendo removidos essas famílias lá para o empreendimento que está ficando pronto para o aeroporto novo. Bom, sobre as famílias da Vila Nazaré, a parte das famílias que são 364 famílias estão sendo removidas também até o final do ano e está faltando 900 e poucas famílias, 924 para serem removidas. Eu queria colocar que essas famílias restantes que faltam elas poderiam estar sendo removidas agora, ou pelo menos parte delas. A prefeitura está há um ano e meio com um contrato assinado entre a empresa e o agente financeiro, um ano e meio assinado esse contrato. A única dependência para iniciar as obras foi a autorização do governo Federal que ainda não obtivemos. O prefeito Fortunati já foi várias vezes para Brasília para pedir que fosse liberado e explicado a necessidade do início dessas obras para a ampliação do aeroporto, só que até o momento ainda não foi autorizado. Bom, pelo edital, eles nos apresentaram 4 anos, é tempo suficiente para construir essas unidades que faltam desde que elas sejam liberadas agora. A gente tem até medo que a empresa não queira mais executar o projeto, executar a obra, porque já faz um ano e meio que esse contrato está assinado. Então é bem complicado. Nós estamos preocupados porque a área onde essas pessoas vão ser assentadas, elas já estão com a infraestrutura pronta desde então, faz tempo que está pronto. No mês passada, se não me engano no dia 4 foi feito uma reintegração de posse lá, porque a área tinha sido invadida, tinham mais ou menos 500 famílias na área invadida, isso faz um mês e duas semanas, mais ou menos, a gente</p> | |

correu, a gente conseguiu que a reintegração de posse desse em duas semanas com o apoio do governo do estado, a gente conseguiu isso, só que a área está lá pronta para ser invadida novamente. Nós temos a infraestrutura pronta e não conseguimos começar a construir as unidades habitacionais. Então eu acho assim, eu peço o apoio de você, o apoio da ANAC que é um órgão federal, para de repente ir à Brasília, marcar uma reunião, a prefeitura de Porto Alegre vai junto para tentar... a gente sabe que agora mudou o governo em Brasília então eu acho que temos que começar de novo, então nós gostaríamos que vocês dessem esse apoio, porque para viabilizar a ampliação do aeroporto, tem essa dependência e eu fico muito triste por não estar podendo remover essas famílias restantes agora, devido ao tempo que já está esse contrato assinado, poderiam estar indo. As famílias elas estão muito preocupadas, elas vivem sempre indo lá na DEMAB, onde a gente faz reuniões, perguntando "Sim, mas quando vai começar a construir? Vocês dizem que vai começar a ser construído, mas a infraestrutura está lá, está pronta. As famílias inclusive já fizeram visitas na área, nós levamos para eles visitarem, só que nada acontece, então eles ficam o tempo inteiro ressaltados com essa possibilidade de não haver essa remoção. Então eu peço o apoio de vocês nisso, a ir lá em Brasília e tentar essa liberação para o início das obras e também porque as famílias estão lá numa questão de necessidade total. Muito grande a localidade e agora com a remoção desses primeiros que vão sair, os outros vão ficar lá em vulnerabilidade, e ansiosos e então a (ininteligível 3:47:41) está com muita dificuldade para mover esses primeiros para reassentar em um terreno pronto porque os outros estão com medo de não saírem. Isso causa uma expectativa na comunidade, muito grande, uma ansiedade muito grande do qual a gente sabe que eles têm razão. Então a gente depende agora apenas desse início de obras. Há um ano e meio depende só disso, então a gente conta com o apoio de vocês. Obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o item 8.3.4 do Anexo 2 do Contrato e seus subitens serão alterados de modo a permitir que o Concessionário envide esforços na desocupação necessária às obras para

ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho.

O Item 8.3.4.2 que prevê pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente será excluído. Com relação às áreas necessárias à realização das obras previstas no Contrato e cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, o Contrato prevê como obrigação do Concessionário a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão, com indenização de seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei 8.987/95.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ANTÔNIO JARDIM | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Primeiramente eu gostaria de dar uma boa tarde a todos, agradecer a presença do pessoal que ainda está aqui, desde às 10 horas. Talvez eu seja repetitivo no que eu vou falar. Primeiramente eu quero me apresentar, eu sou João Antônio Jardim, trabalho na Infraero e o que eu vou falar agora é necessário. Para todos que estão aqui, principalmente a mesa, que está aqui composta. Eu quero que vocês saiam com uma mensagem daqui, então eu falarei somente sobre 5 pontos. Primeiro, fala-se em melhorias para o usuário, os colegas da Infraero que estão aqui, desculpa até eu estar falando para frente, todos eles sabem que existe hoje uma goteira dentro do nosso aeroporto, correria, o que acontece? É manutenção, é a área de operações, é o supervisor, é quem estiver por perto, tudo mundo tentando ajudar. Eu já olho o terminal privado e isso é notícia. Terminais privados estão alagados. Talvez fosse uma goteira, não fosse um alagamento e eles tomassem alguma atitude. Segundo, o governo fala em arrecadação, também é notícia, os terminais privados não estão pagando, estão dando o calote, é notícia, todo mundo sabe disso. Não vejo como arrecadar. Terceiro, nós temos aqui a nossa área de segurança do trabalho e a nossa SIPLA, estamos sempre em contato com o Ministério do Trabalho e todos da Infraero sabem disso. Estão sendo sempre conferido a situação não só do empregado da Infraero, como também terceirizado que também hoje é o empregado que talvez daqui a um tempo fique desempregado. Nos terminais privados é notícia, morte de empregados, até agora não soube de nenhuma ação sobre essa situação. Quarto ponto, fala-se em transparência, no caso da Infraero e acredito que com todos os servidores públicos aconteça isso, inclusive com vocês da ANAC e também alguém da SAC se estiver aqui. Fico a disposição para qualquer um, o meu imposto de renda, todas as licitações que ocorrem, o salário, toda a vida do empregado, na área comercial aonde eu trabalho as licitações que são feitas são abertas para</p> | |

qualquer um participar, tanto que também na parte de serviços que são prestados para empresas a mesma coisa acontece. Já com terminais privados, todos temos que salientar que todos os consórcios que até agora participaram estão envolvidas na Lava-Jato. São falcatruas mil e são comprováveis essas falcatruas. Sobre o edital, eu trabalhei já na área de licitação e por esse edital, com tudo que se ouviu hoje e até me desculpe a mesa no que eu vou falar, esse edital está totalmente viciado, furado e eu não entendo como não só o Salgado Filho, como também algum outro aeroporto possa ser leiloado com esses editais. Encerrando, eu espero que nós dois estejamos aqui fazendo papel de bobo e que exista justiça para com todos nós da Infraero. Muito obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a proposta de inclusão dos citados aeroportos no Programa Nacional de Desestatização - PND foi efetivamente aprovada pela então Presidente da República por meio do Decreto Federal nº 8.517/2015 que designou a ANAC como responsável pela execução e acompanhamento do processo de desestatização, sob supervisão da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), bem como instituiu esta última como responsável pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem da desestatização dos aeroportos elencados.

A abertura de Audiência Pública aparece como uma janela de oportunidade para aperfeiçoamento desse processo por meio do envio e análise das contribuições.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Só um comentário. O objetivo da audiência é possibilitar de forma transparente uma discussão sobre os estudos. Então eu gostaria de questionar por que não estão os técnicos que colaboraram nesses estudos, para responder os nossos questionamentos?</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o nível de detalhamento contido nos EVTEAs dos referidos aeroportos é considerado suficiente para avaliar a viabilidade de sua concessão e para definir os requisitos editalícios e contratuais. Seu caráter é orientativo. Salienta ainda que os estudos foram objeto de discussões e análise por parte do Tribunal de Contas da União, que também os aprovou.</p> | |

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Então assim, a gente também precisa desse tempo, como o senhor diz que ele está publicado desde dezembro, no site, então estava público. Poderiam ter (ininteligível 4:35:17) do TCU, então por que o (ininteligível 4:35:22) vai analisar um documento que ainda não foi analisado pelo TCU? Então, entendo eu e entendam-me que esse documento estava pronto, não era tanto tempo assim e foi convocado essa audiência. Então, poderia uma sugestão até a próxima (ininteligível 4:35:37) de estar presente os técnicos para defender as notas técnicas do objetivo lá deles</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o nível de detalhamento contido nos EVTEAs dos referidos aeroportos é considerado suficiente para avaliar a viabilidade de sua concessão e para definir os requisitos editalícios e contratuais. Seu caráter é orientativo. Salienta ainda que os estudos foram objeto de discussões e análise por parte do Tribunal de Contas da União, que também os aprovou.</p> | |

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Pra gente (ininteligível 4:47:49) a concessionária a gente já sabe, agora a gente quer saber o que o edital vai falar de quem vai ficar na Infraero. O edital não fala nada</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos.</p> <p>Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.</p> <p>A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.</p> | |

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Até porque a Infraero alega que enquanto o edital não for lançado, eles não podem fazer nada. Então é esse o argumento maior que a Infraero fica dando para os empregados. Que enquanto ficar só na questão de alguém, alguma coisa, a Infraero não tem uma ação efetiva à tomar. Que é a maior preocupação que eu sei que a maioria tem aqui</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos.</p> <p>Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.</p> <p>A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.</p> | |

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Com instituição de uma equipe pactária, de readequação funcional, é simples, mas precisamos ter o calendário que caminhe conjunto ao processo de concessão.</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos.</p> <p>Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.</p> <p>A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.</p> | |

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todos. Fico feliz com a forma dos senhores de EVPA ele foi analisado pelo grupo da ANAC, isso é muito bom. Porém eu não fico tranquila e fico preocupada em saber que grupo era esse, e isso eu gostaria do esclarecimento dos senhores. Haviam biólogos, haviam profissionais de meio ambiente nesse grupo? Porque aqui apresentamos alguns erros bastante evidentes no processo e muitos equívocos e muita falta de informação dos empreendimentos que ainda estão em andamento, o que nos traz grande preocupação e intranquilidade. Porque todos aqui nos envolvemos com esses processos do aeroporto e como profissionais, queremos que tenham sucesso e a sociedade com certeza também. Porque foi muito investimento público para a gente chegar aonde estamos hoje. Gostaria aqui de complementar a minha fala também, remetendo aos itens do contrato. Aqui a gente falou do estudo ambiental e do estudo de engenharia, mas a gente não adicionou alguns itens do contrato que são muito relevantes e preocupantes. Lá cita, no contrato, item 3.1.20 “Cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das licenças prévias de instalação, de operação e com as novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais”. Vejam então os senhores, aqui está o item no contrato, porém, no estudo ambiental e no estudo de engenharia não constam as compensações ambientais. Não estão previstas enquanto recurso financeiro. Então, como eu vou cumprir as condicionantes se elas não forem informadas? Aí a gente pode cair em outro item também previsto do contrato, que é o risco que não foi informado pelo poder concedente os fatos, a concessionária pode acionar e o seu item, e dizer “Eu não vou fazer isso, eu não tenho essa obrigação porque não foi avisado previamente” e aí eu me preocupo novamente com essa questão do grupo de trabalho da SAC, por que? Porque muitas informações que a Infraero enviou no processo não foram consideradas. Dentre elas o relatório de atendimento aos</p> | |

condicionantes ambientais que aparece como pendência e isso de certa forma deprecia o serviço público que é prestado por essa instituição e que deve ser devidamente reconhecido como o seu (ininteligível 5:06:05) bem colocado. Tem um outro item do contrato que nos preocupa bastante que é o 5.2.14 que parece repetir e se manter nos contratos anteriores. Confesso aos presentes que não tive a oportunidade de ler os outros contratos dos aeroportos já concedidos e talvez por essa falta de oportunidade e tempo, dos nossos colegas servidores da Infraero, à os processos de concessão continuem e os erros se repitam. Consta no item 5.2.14 que os custos relacionados aos passivos ambientais que tem origem e não sejam conhecidos até a data de publicação de edital do leilão de concessão, serão os riscos do poder concedente. No item 5.2.14.1, custos relacionados à confirmação de existência de contaminação do solo e água subterrâneo na área do aeroporto, que decorram de atos e fatos anteriores a data da eficácia do contrato, serão do poder concedente. Entendo isso e em conversa com os demais colegas, que a Infraero está privatizando o sítio aeroportuário, porém se encontrado algum passivo, ela vai ter que remediar e os custos de remediação, o que é isso? É retirar da área o que está contaminado, isso é altíssimo, meus senhores e minhas senhoras e isso não está previsto a remediação dos passivos e está aqui no contrato dizendo que a União vai ter que remediar isso. Então isso é relevante, entendo que essa é a oportunidade da audiência pública é oficial, como as senhoras bem colocaram, está sendo tudo gravado, então eu peço a manifestação também é importante no processo além desse encaminhamento vira material escrito, como será feito. Então isso deve ser revisto e imagino que seja igual ao que está no contrato e falando assim de uma maneira mais simplória, vamos dizer, o que estamos fazendo? Nós estamos vendendo a nossa casa, mas se tiver lá que cortar a grama, que tirar o lixo, a gente volta lá e faz o serviço. É isso que a gente quer? Será que é isso que a Infraero precisa? Será que é isso que o Poder e a União precisa?

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o nível de detalhamento contido nos EVTEAs dos referidos aeroportos é considerado

suficiente para avaliar a viabilidade de sua concessão e para definir os requisitos editalícios e contratuais. Seu caráter é orientativo.

Salienta ainda que os estudos foram objeto de discussões e análise por parte do Tribunal de Contas da União, que também os aprovou. Com relação ao item 5.2.14.1 do Contrato, a matriz de riscos constante no Contrato foi composta de modo a direcionar cada variável ao agente que apresentar melhores condições de administrar e propor solução ao problema identificado.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| João Machado | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Nós temos então uma insuficiência incrível de gente. Mantenhamos o nosso prédio porque não faz sentido nenhum como o senhor mesmo falou que não pode retirar os prédios do COMAER, por que que não pode?</p> <p>E quantos da Infraero estão dispostos a trabalhar como apoio administrativo da ANAC, já que o buraco é único, entregue aos funcionários da Infraero para termos apoio administrativo aqui dentro</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o imóvel constitui patrimônio da União e, a fim de garantir transferência das atividades da ANAC, será considerado prazo de 3 (três) anos após a data de eficácia do Contrato de carência para que haja planejamento por parte da Agência. Ressalta-se que o Contrato de Concessão prevê a disponibilização de área no aeroporto para as atividades inerentes à atuação da Agência, conforme item 11.5 do Contrato.</p> <p>Informa ainda que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos.</p> <p>Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.</p> <p>A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.</p> | |

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde, só uma constatação, um complemento para o que os colegas já colocaram, com relação ao valor da outorga, ao valor da contribuição fixa que foi fixado em 729 milhões, desse valor 75% vai ser pago durante o prazo da concessão. Dividindo esse valor por 25 anos, se tem o valor (ininteligível 5:16:51) milhões, nós teremos um valor anual de 21.870 milhões. Dividindo esse valor por 12 meses, um ano, nós teremos um valor de contribuição de 1.822.500,00. Só no estacionamento do aeroporto Salgado Filho que foi listado recentemente, ele foi listado por 1.750. Para vocês verem que o valor é realmente uma coisa que não está batendo. Só para vocês refletirem na questão do valor da outorga.</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. Com isso as parcelas devidas pelo pagamento da outorga acabam por acompanhar o retorno financeiro da Concessionária.</p> | |

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| Rodrigo Fontes de Oliveira | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Eu só queria fazer um registro na esteira do que falou o João Machado. Não me parece nada razoável que o usuário do serviço, que o órgão fiscalizador, a ANAC, órgão que deve fiscalizar a concessionária seja retirado do aeroporto, fique longe do aeroporto. Mas eu vou mais ainda para finalizar, não é só questão de razoabilidade, é uma questão de eficiência e para isso, falando em eficiência, eu lembro que sempre constitucional da eficiência que deve ser observado por todos nós, servidores públicos</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>O imóvel constitui patrimônio da União e, a fim de garantir transferência das atividades da ANAC, será considerado prazo de 3 (três) anos após a data de eficácia do Contrato de carência para que haja planejamento por parte da Agência. Ressalta-se que o contrato de concessão prevê a disponibilização de área no aeroporto para as atividades inerentes à atuação da Agência, conforme item 11.5 do Contrato.</p> | |

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Então, concluindo, o valor divulgado ele não representa a realidade, é um valor estimado. Inclusive a obra de ampliação ela contempla uma série de melhorias ali com relação a drenagem. Se não forem feitas causaram um enorme prejuízo para a região. Vou passar para o meu colega</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. Com isso as parcelas devidas pelo pagamento da outorga acabam por acompanhar o retorno financeiro da Concessionária.</p> | |

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Eu só queria complementar que isso, o valor está razoavelmente perto do que já existiu no projeto, mas única e exclusivamente da obra dos serviços de (ininteligível 5:29:57) uma obra desse porte vai envolver diversas outras atividades e se tenta me convencer que isso é para incentivar ele a fazer, eu acho que esse valor deveria ser muito maior, deveria devolver um valor muito maior para ser considerado um incentivo a fazer. Seria única e exclusivamente um valor próximo ao projeto da obra de engenharia sem considerar outros custos que só triplica, não vejo sentido nenhum</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o item 8.3.4 do Anexo 2 do Contrato e seus subitens serão alterados de modo a permitir que o Concessionário envide esforços na desocupação necessária às obras para ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho.</p> <p>O Item 8.3.4.2 que prevê pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente será excluído.</p> | |

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Só na esteira do que os colegas falaram. Eu trabalhei e trabalho para que hoje nos processos de desapropriação para ampliação da pista. Esse é um processo que começou em 2010 e até hoje não foi possível essa conclusão. E esse valor de 450 milhões, era o custo dessa obra em 2010. Sem a macrodrenagem da zona norte de Porto Alegre</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o item 8.3.4 do Anexo 2 do Contrato e seus subitens serão alterados de modo a permitir que o Concessionário envide esforços na desocupação necessária às obras para ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho.</p> <p>O Item 8.3.4.2 que prevê pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente será excluído.</p> | |

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>A gente convida a todos a olhar no EVTEA e fazerem as suas contribuições, mas é importante só deixar claro que na verdade o grande ponto não é o incentivo ao concessionário. O concessionário tem a obrigação de fazer a pista, o que é importante é que o governo consiga desocupar isso para que ele possa fazer a pista. Então o concessionário não tem um incentivo para não fazer, ele é obrigado a fazer se o poder público desocupar. Então é importante que a gente trate da desocupação do solo de fato e essas questões tem que ser encaminhadas conforme... A gente vai encaminhar o pleito</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o item 8.3.4 do Anexo 2 do Contrato e seus subitens serão alterados de modo a permitir que o Concessionário envide esforços na desocupação necessária às obras para ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho.</p> <p>O Item 8.3.4.2 que prevê pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente será excluído.</p> | |

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>desculpe a intromissão, mas em 4 anos se o concessionário não tiver a oportunidade de fazer (ininteligível 5:31:54) ele se desobriga. Então o valor da devolução é muito baixo, não contempla todas as melhorias que tem que ser feitas e ele vai devolver o valor e vai estar liberado</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o item 8.3.4 do Anexo 2 do Contrato e seus subitens serão alterados de modo a permitir que o Concessionário envide esforços na desocupação necessária às obras para ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho.</p> <p>O Item 8.3.4.2 que prevê pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente será excluído.</p> | |

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| Acho que a grande preocupação tem que ser com isso, com garantir que o investimento seja feito. | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o item 8.3.4 do Anexo 2 do Contrato e seus subitens serão alterados de modo a permitir que o Concessionário envide esforços na desocupação necessária às obras para ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho.</p> <p>O Item 8.3.4.2 que prevê pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente será excluído.</p> | |

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Em tese o concessionário estaria incluído em fazer ampliação e ampliar os negócios. Mas isso de fato não pode (ininteligível 5:33:52) porque ele pode muito bem seguir com outros negócios do aeroporto sem ter que fazer a ampliação e ganhar dinheiro (ininteligível 5:34:00) outorga o valor dele é muito baixo, o investimento (ininteligível 5:34:07) no aeroporto é a pista e ela cumpre com uma serie de outras obras, não é só ir lá e ampliar a pista, como o colega falou, então assim, como investimento na monta de 400, 500 milhões de reais, é muito abaixo do investimento real que vai ser feito. E esse, a obra de ampliação da pista ela conta com uma série de benfeitorias para região e para a cidade. Então está se falando muito da questão do negócio e esqueceu que muitas famílias saíram daquela região para se ampliar a pista do aeroporto. Então quer dizer, um prejuízo para a cidade para os moradores que (ininteligível 5:34:50). Então está se esquecendo da questão social por completo.</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o item 8.3.4 do Anexo 2 do Contrato e seus subitens serão alterados de modo a permitir que o Concessionário envide esforços na desocupação necessária às obras para ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho.</p> <p>O Item 8.3.4.2 que prevê pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente será excluído.</p> | |

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Essas questões de preço me surpreendem, tem questões que passaram para o TCU que nós identificamos que são coisas, situações, preços, tomada de decisão de soluções técnicas que a gente fica assustado com a decisão que foi tomada. Questões de segurança operacional que não foram consideradas na execução da autorização daqueles... não vai (ininteligível 5:36:22) uma boa parte dessa obra À noite. E os custos dessa obra</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o item 8.3.4 do Anexo 2 do Contrato e seus subitens serão alterados de modo a permitir que o Concessionário envide esforços na desocupação necessária às obras para ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho.</p> <p>O Item 8.3.4.2 que prevê pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente será excluído.</p> | |

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Há uma série de serviços ali que não estão sendo incluídos e são serviços de extrema importância. O colega está colocando aí, ele trabalhou no projeto. Então quer dizer, há uma série de serviços que está colocando ali que estão equivocados, tem coisas faltando e tem coisas que não há necessidade de fazer e vocês vão seguir com esse processo sem verificar? Não pode, isso é uma questão de dinheiro público, é botar fora uma série de (ininteligível 5:38:18)</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o item 8.3.4 do Anexo 2 do Contrato e seus subitens serão alterados de modo a permitir que o Concessionário envide esforços na desocupação necessária às obras para ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho.</p> <p>O Item 8.3.4.2 que prevê pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente será excluído.</p> | |

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Porto alegre | UF: RS |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>nós que estivemos trabalhando nesse projeto, nas obras do aeroporto e tudo mais, desde o princípio, então aonde verificam um valor de outorga extremamente baixo?</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. Com isso as parcelas devidas pelo pagamento da outorga acabam por acompanhar o retorno financeiro da Concessionária.</p> <p>Deve-se levar em conta ainda que o valor de outorga mínima calculado para o leilão é definido com base em preços de mercado e em parâmetros definidos pelo Ministério da Fazenda, sendo que a toda a modelagem foi aprovada pelo TCU.</p> | |

1.4 Sessão Presencial realizada em Florianópolis

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| CARLOS ALBERTO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde, tenho acompanhado os trabalhos com relação ao aeroporto desde 2001 e os valores que estavam previstos naquela época e os que foram revistos e incluídos no PAC em 2008, depois em 2010 no protocolo, giram em torno de 300, 310 milhões cada um e nos documentos que são apresentados pela ANAC é previsto um investimento de 550 milhões já na 1ª etapa, sendo que 80% da pista de taxiamento já está executada, a área de estacionamento de aeronaves já está concluída em concreto, existem 5 fingers localizados na área. Eu queria saber como é que se chegou a esse acréscimo tão grande de valor? Era essa a minha dúvida.</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que os investimentos previstos para cada fase estão descritos no Item 3.6 do Relatório 2 - Estudos de Engenharia e Afins - dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Hercílio Luz.</p> | |

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ISABELA CRISTINA DA COSTA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>– Boa tarde a todos. Eu sou Isabela Cristina Dulci da Costa, trabalho na Infraero, sou coordenadora de administração, finanças e TI. Eu gostaria de saber o que efetivamente após a concessão, se houver, o que acontecerá com os empregados da Infraero? Muito obrigada.</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos.</p> <p>Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.</p> <p>A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.</p> | |

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| JOÃO ANTÔNIO HAISEN AMIN | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todos, eu sou João Amin, Deputado Estadual e presidente da Comissão de Transportes e Desenvolvimento Urbano da assembleia legislativa. Em fevereiro de 2016, nós estivemos em audiência na ANAC com o então Ministro Guilherme Ramalho, juntamente com a FIES e Egídio estava lá, juntamente com o Conders, o Adriano estava lá, o (ininteligível 00:02:01) também representando o (ininteligível 00:02:05) turístico e as cobranças feitas tanto a ANAC quanto aos organismos responsáveis pela concessão do aeroporto Hercílio Luz foram muito aproveitadas e cabe a mim aqui até fazer um registro do cumprimento da palavra daquele, do então ministro respondendo até em um curto período de tempo de que após o... ele até acertou na previsão, Egídio, do prazo que o processo estaria no TCU. Então é muito importante o (ininteligível 00:02:51) me antecedeu aqui acompanha esse processo desde 2001, quando respondia pelo planejamento urbano da cidade de Florianópolis e a assembleia legislativa vem avaliando, vem acompanhando os andamentos não só das obras de acesso ao aeroporto onde há até uma questão que também poderia ser discutida que são as obras de acesso estão judicializadas, é muito importante porque afeta moradores, afeta os moradores do sul da ilha, que representam um grande número de moradores da cidade de Florianópolis, de condomínios, inclusive, loteamentos já estabelecidos e que se, por algum motivo, o trajeto for mudado nessa ação que foi feita pelo Ministério Público Federal, as obras serão, obviamente aumentado o seu preço e o aeroporto vai ser muito prejudicado o seu volume e não há nenhuma viabilidade de um aeroporto se não tiver o acesso. Então a gente tem essa preocupação, vem acompanhando, acho que a FIES que vem fazendo um belo trabalho e a Comissão de Transporte e Desenvolvimento Urbano da assembleia legislativa vai continuar esse acompanhamento. Quando a gente hoje participando aqui dessa etapa da</p> | |

concessão, uma etapa legal, uma etapa necessária, juridicamente falando, uma etapa legal, necessária é fundamental para esse processo é muito bom aqui a gente ter essa preocupação, também ter a preocupação com o lado social, me coloco a disposição dos moradores de Florianópolis, dos funcionários do aeroporto na assembleia legislativa da gente ir acompanhando esse processo que, obviamente, é uma torcida que a gente possa ter um aeroporto capaz de atender aqueles que moram aqui, tem as suas atividades empresariais, o turista que vem, cada vez mais, procurar a nossa cidade e essa preocupação social que as autoridades federais, estaduais e municipais tem que ter. Por isso que acompanhamento da assembleia legislativa, da Comissão de Transporte e Desenvolvimento Urbano é fundamental e a gente não vai descansar até que essa obra esteja apresentada a Florianópolis, que a gente possa receber cada vez melhor o nosso turista e que, para o (ininteligível 00:05:40) que acompanha essa novela desde de 2001, que a gente possa ter um final feliz para essa novela, o mais próximo da viabilidade econômica, para os investidores e da questão social que Florianópolis e Santa Catarina vai sofrer. Muito obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as obras para novo acesso ao Aeroporto de Florianópolis situadas em área externa ao sítio aeroportuário são de responsabilidade do poder público estadual.

Ademais, será incluída no Contrato cláusula aplicável exclusivamente ao Aeroporto Hercílio Luz que estabelece como risco do Poder Concedente a não disponibilização pelo Poder Público, após o término da Fase I-B, de acesso rodoviário ao sítio aeroportuário, desde que demonstrado pela Concessionária que o novo terminal de passageiros de que trata o item 8.8.1 do PEA encontra-se em condições de operar.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| JOÃO LUÍS FERREIRA DE AZEVEDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Meu nome é João Luís, eu sou funcionário da Infraero. Fiz uma colinha aqui para aproveitar bastante o tempo. Queria dar um boa tarde aqui para a presidente, para a superintendente e aos demais da mesa. E queria fazer só algumas considerações aqui, o objeto desse instrumento de tomada de decisão política e legal que envolve diretamente pessoas que possam sofrer os reflexos dos rumos a serem tomados e também para que as mesmas tenham oportunidades de se manifestar antes do desfecho desse processo, considerando as etapas obrigatórias para a realização dessa audiência, pois observo que, para melhor aproveitamento da instrução do processo, que inclusive, irá auxiliar na comprovação dos dados necessários a tomada de decisões são a participação pública do cidadão, do representante estadual e Ministério Público, na pessoa do senhor procurador é hiperativo, a fim de se estabelecer a transparência... Oi... Então, é necessário as tomadas de decisões aqui a participação pública do cidadão, do representante estadual e Ministério Público na pessoa do senhor procurador é hiperativo, a fim de se estabelecer a transparência desta instrução, como prevê a Constituição da República do Brasil nos Artigos 10, 187, 194, 198, 204, 206 e 216 inciso 1, bem assim os instrumentos de controle observado no Art. 5º e no Art. 74 inciso 2. Pois bem, na representação do interesse da classe diretamente relacionada às decisões aqui tomadas, investido de minhas atribuições legal como representante de classe sindical, manifesto interesse em saber se estão sendo respeitadas todas as etapas, registros e divulgações públicas de interesse que se fazem necessários para legitimar as decisões que aqui irão serem tomadas. E nessa oportunidade, demonstrar o fundamento baseado em um dos maiores colonistas aqui de Santa Catarina, Moacir Pereira, que eu acho que a maioria, é sabido da maioria, divulgou neta data, às 7h43min da manhã, aeroporto Hercílio Luz, audiência sigilosa dificulta entendimento sobre a concessão, por isso que é importante a</p> | |

participação de todos, porque o objeto, a audiência pública seria isso e assim lembrando que na falta de assegurar legitimidade do processo, caberá a denúncia ao Ministério Público, tornando passível de impugnação. Bom, não entrando no mérito, 2 minutos e 30, queria aproveitar, baseado nos primeiros comentários, que infelizmente por interesses capitalistas, as pessoas esquecem que nós aqui é uma ilha e ela, geograficamente, ela é limitada dentro dessa sua estrutura geográfica. Outro detalhe importante também para os investidores interessados, nós temos hoje uma receita aí líquida de 8 milhões anual e a gente fica surpreso pelos valores que são apresentados aqui na questão dos valores que terão que ser investidos na questão de reestruturação, ampliação do nosso aeroporto. E também o comentário do nosso colega, o João ali, que falou sobre a questão dos acessos, permissões de acesso, licenças ambientais, tal. Então eu acho que seria importante a gente deixar registrado que tudo isso daí tem que ser levado em consideração, porque hoje se você quiser investir em um aeroporto, principalmente, de Florianópolis, você poderia pegar um carro, ter hoje às 7 horas da manhã do norte da ilha e seguir para o aeroporto ou você poderia fazer, no mesmo horário, o trajeto sul da ilha até o aeroporto para entender qual que é a parte que cabe ao Governo e se ele conseguirá cumprir com essa agenda em tempo hábil em relação e em consonância com as atividades que serão exigidas do futuro empreendedor no aeroporto de Florianópolis. Então é importante, porque se hoje nós estamos com uma estrutura lá que gera 8 milhões ao ano de receita líquida, ou 9 incluindo folha de pagamento, então é significativo deixar registrado que a pessoa levará mais ou menos 27 anos aí para recompor esses valores aí. Seria isso, então, só deixar um pouquinho mais transparente aqui a nossa audiência. Muito obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o veículo oficial de divulgação da Administração Pública para a União é o Diário Oficial da União, conforme previsto na Lei nº 8.666, de 1993.

Informa ainda que o Aviso de Audiência Pública foi publicado no DOU de 06/05/2016, onde já constavam as datas das reuniões presenciais

bem como o período para envio de contribuições que se encerrou somente em 20 de junho do mesmo ano. Além disso, outras informações poderão ainda ser disponibilizadas pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br

Este também é o caminho para solicitação de material que compõe o Data Room para essa rodada de licitações, mediante agendamento prévio junto à SAC.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| JONATAS NATANIEL SANTOS | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Primeiramente, boa tarde a mesa, aos colegas da sociedade das entidades, eu preparei um discurso que eu acho mais conveniente para esse momento. Nós da comunidade aeroportuária e principalmente como cidadãos, nos vemos preocupados com andamento das concessões dos aeroportos. Esse processo se justifica na busca da modernização dos principais aeroportos do país, retirando da União as custas de manutenção, mas que na realidade teve um acréscimo de 2,5% nas suas despesas e perdemos 58% da sua receita, isso apenas em 2015, amargando um prejuízo de 3 bilhões de reais e outros 5 bilhões contabilizados em 2013 e 2014. Neste cenário, a Infraero está destinada a eu colapso, se vendo obrigada a receber aportes da União previstos até 2020 para manter operando todas as suas dependências e sem o mínimo de investimentos na atual infraestrutura. Esse cenário é ainda mais calamitoso, observando que o Governo Federal em detrimento ao ajuste fiscal já possui um orçamento extremamente limitado, se verá forçado a onerar ainda mais as suas finanças, molestando o cidadão com mais tributos e a perda da eficiência dos demais serviços públicos. A Infraero, cuja relação de equilíbrio econômico financeiro era por meio dos resultados superavitários dos seus maiores aeroportos, a fim de suprir as demandas dos demais com resultados deficitários, destes 60 aeroportos da Infraero, 33 têm resultados negativos, os quais a distância entre os grandes centros industriais e turísticos, só justifica a sua existência para fins sociais, no suporte a logística médica e a integração das pessoas com as regiões mais afastadas do país. Tais aeródromos têm suas estruturas cada vez mais acamadas dada a escassez de recursos orçamentários em decorrência da perda de receitas com a saída desses últimos 5 grandes contribuintes do equilíbrio financeiro da Infraero, que foram concedidos a iniciativa privada. E o que será dos demais aeroportos menos expressivos dentro do sistema aeroportuário? A equação que precisa ser resolvida é</p> | |

como aliviar as despesas do Estado na administração dos aeroportos regionais, permitindo a participação da iniciativa privada e garantindo a sobrevivência dos demais aeroportos de maneira sustentável e responsável. Essa responsabilidade foi reconhecida pelo atual secretário executivo do programa de parcerias investimentos, o Excelentíssimo senhor Moreira Franco, dizendo ao jornal O Globo, de 19 de maio em referência às críticas do Tribunal de Contas da União aos EVTEAS que “as críticas do TCU são severas, têm de voltar para lá, já erramos muito nessa área por pressa, aí se perde mais do que se ganha”. Então, dadas as incertezas políticas econômicas do país, considerando a incapacidade dos concessionários em honrar os compromissos financeiros estabelecidos em contrato, das investigações da justiça em torno das empresas arroladas a Lava Jato, que fazem parte dos consórcios vencedores dos últimos 3 leilões, do longo período estabelecido neste estudo para que se tenha a conclusão do terminal de passageiros, que é de 2025, pela falta de estrutura viária, ambiental e de serviços públicos na ilha de Santa Catarina, deve-se avaliar, estudar e desenvolver outras possibilidades de, efetivamente, estimular o transporte aéreo, juntamente com outros modais logísticos da região da grande Florianópolis e do sul do Brasil a longo prazo e nesse contexto questiono, qual o futuro planejado para a Infraero e para os demais aeroportos que vão compor a rede de aeroportos regionais vinculados a ANAC e a Secretaria de Aviação Civil?

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o modelo de concessões aeroportuárias tem alcançado seus objetivos com êxito.

Primeiramente, foram executados mais de R\$10 bilhões em investimentos no primeiros anos das concessões já realizadas, com incremento da capacidade dos aeroporto e melhoria da qualidade dos serviços.

Somente as concessões realizadas até 2013 já renderam ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) montante superior a R\$ 1,2 bilhão em 2013, R\$1,4 bilhão em 2014 e R\$ 2,4 bilhões em 2015.

O referido Fundo foi instituído pela Lei nº 12.462, de 2011, para

ser aplicado no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|--|--------|
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ALFREDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde, boa tarde senhora Ana Mota a quem cumprimento na mesa, boa tarde senhores representantes do povo aqui, boa tarde senhores dirigentes da câmara de lojistas e demais pessoas aqui representando alguma participação do povo de Florianópolis. Eu venho aqui a esta tribuna primeiramente manifestar a minha não conformidade, eu como cidadão brasileiro, como votante, como pessoa que escolheu Florianópolis para morar, não acredita que uma concessão aeroportuária poderá beneficiar a ilha, o Município de Florianópolis. Eu vejo pessoas do bairro Carianos, famílias sendo despejadas. Eu vejo problemas ambientais referentes ao parque ambiental do Pirajubaé. Eu vejo problemas de concessão de licenciamentos ambientais de acessos, de transporte viários. Eu, como uma das primeiras perguntas que eu gostaria de fazer a vocês e gostaria de ter respondido é como chegaram a um patamar de 13 milhões de passageiros ano, como chegaram a um patamar de 8 toneladas ano para um bairro como o bairro Carianos, que todos sabem, é construído em cima de pântano, em cima de manguezal, área de preservação ambiental, cujo o Ibama é responsável, cuja a Fátima é responsável. Eu, como cidadão, quero ver Florianópolis crescer, mas todo o veraneio eu vejo a ilha congestionada e não é por culpa do aeroporto, é por culpa da falta de malha viária, é por culpa da falta de transporte público, é por culpa de falta de planejamento a longo prazo. Eu, como cidadão, escolhi Florianópolis porque eu não aguentava mais uma grande metrópole como o Rio de Janeiro ou Porto Alegre e eu não quero ver Florianópolis virar uma capital que volta as suas costas para o social, volta as suas costas para o cidadão, volta as suas costas para as pessoas que ainda são felizes aqui dentro para um trânsito caótico, para a falta de saneamento básico. Eu penso, como 13 milhões de passageiros em um ambiente de quantos mil? 475 mil habitantes existe, como ficará esse C401? Como ficará esse C405? Mas, eu vejo o bairro Carianos, um bairro</p> | |

suplantado pela base onde não existe modal logístico para a carga, não existe. Os caminhões de carga, eles têm que ocupar horários específicos para poder transitar, porque senão eles trancam todo o bairro. Eu quero saber se vão ter acessos ao sul da ilha que vão permitir. Eu amo aviação, eu vejo o aeroporto de Florianópolis não como um problema, mas como uma solução. Ocorre que o capital tem que ser investido para melhorar. A Infraero é uma empresa, era uma empresa saudável até 2014, a partir de então a Infraero decaiu de um ponto onde nós não conseguimos mais ter estrutura para manter sequer os serviços básicos e isso é preocupante e é por isso que eu, como cidadão venho aqui, eu estou defendendo um patrimônio público, eu estou defendendo o social e eu estou certo de que aqui existem representantes do povo que estão na mesma linha de raciocínio, que vão poupar as pessoas do bairro Carianos, que vão poupar o meio ambiente, que vão poupar os empregados da Infraero de um sofrimento ainda maior que é, simplesmente, o abandono como ocorreu em Guarulhos. O abandono como ocorreu no Galeão, 2% dos empregados foram absorvidos e em menos de 1 ano esses 2% foram postos de volta, depois de entregar o know how. Então as minhas perguntas são, como é viável um aeroporto de 13 milhões de passageiros em uma ilha que não comporta 4 milhões em um veraneio? Como é possível a logística de toneladas em um bairro que não tem estrutura suficiente para aguentar o momento que nós vivemos, onde existem alagamentos e questões ambientais a serem tratadas? Como ficarão os empregados da Infraero, se eles vão ser absorvidos por outros aeroportos aqui do Estado, como Caçador, Jaguaruna, Laguna, onde está a aviação regional? Esta é a minha pergunta, esse é o meu anseio. Eu venho aqui então manifestar o meu apoio, mas o meu apoio ao bem e a manutenção do patrimônio público e dos empregados públicos da Infraero que são o seu maior bem patrimonial

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Os empregados que não forem

transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero. A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, aplicáveis a todas as empresas públicas. No que tange aos impactos financeiros decorrentes da Concessão, os mesmos serão devidamente avaliados e monitorados pelo Governo Federal e, tratados adequadamente a partir das necessidades que eventualmente sejam identificadas.

Com relação à projeção de movimentação de passageiros, a Figura 2-1 – do Relatório 1 - Estudos de Mercado, elaborado para o Aeroporto Hercílio Luz - apresenta o resumo esquemático da projeção de demanda irrestrita calculada para o referido aeroporto.

A SAC salienta ainda que os EVTEAs têm caráter orientativo e foram objeto de discussões, análise e aprovação por parte do Tribunal de Contas da União, restando evidente que o risco de frustração da demanda prevista é alocado ao Concessionário, conforme item 5.4.3 do Contrato.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| JADER HENRIQUE | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Eu vou ser bem objetivo nas perguntas, inclusive, eu vou fazer 2 perguntas e são semelhantes à algumas já realizadas aqui. A primeira é com relação ao acesso ao novo aeroporto, considerando a indefinição do traçado intermediário do acesso ao novo aeroporto de passageiros e a possibilidade de judicialização e que pelo jeito, já ocorreu conforme já foi informado aqui, acarretando assim um tempo maior para a resolução desse impasse que não sabemos quanto tempo pode levar essa judicialização, 1 ano, 2, 3, 4, como que a ANAC, a SAC têm abordado essa questão de forma a prevenir os prejuízos a sociedade e cofres públicos. Segunda pergunta seria, por que os investimentos já realizados pela Infraero e vou dar valores aproximados aqui 115 milhões, que incluem execução parcial do pátio de aeronaves, a pista de taxiamento, fundações de novo terminal, não foram descontados da projeção de investimentos conforme relatório de avaliação econômico financeira para a fase 1 B previsto, foi citado aqui 550, mas pelo documento, eu estava revisando ele ontem, são 617 milhões para a fase 1 B, se descontando, seriam 502 na real, o investimento realizado</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que as obras para novo acesso ao aeroporto de Florianópolis situadas em área externa ao sítio aeroportuário são de responsabilidade do poder público estadual. Ademais, será incluída no Contrato cláusula aplicável exclusivamente ao Aeroporto Hercílio Luz que estabelece como risco do Poder Concedente a não disponibilização pelo Poder Público, após o término da Fase I-B, de acesso rodoviário ao sítio aeroportuário, desde que demonstrado pela Concessionária que o novo terminal de passageiros de que trata o item 8.8.1 do PEA encontra-se em condições de operar.</p> <p>A SAC informa que os investimentos realizados pela Infraero foram considerados e deduzidos das estimativas de investimentos</p> | |

apresentadas nos estudos de viabilidade, conforme disposto nos relatórios.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| CAMILO SANTANA DA SILVA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todos. Eu sou funcionário da Infraero há 25 anos e vim lá do aeroporto de Guarulhos e conheço o Brasil quase todo fazendo obra pela Infraero. Eu queria fazer um apelo aos senhores da ANAC e como também ao nosso Deputado Federal que está aqui para dar uma olhada melhor para os funcionários, principalmente quando é adquirido pelas concessionárias. Eu tive lá em Guarulhos, como eu sou da área de engenharia, eu tive a oportunidade de sair e ter mais (ininteligível 00:27:02) lá em Guarulhos, o tratamento que a concessionária dá para os nossos colegas é diferente e é muito doloroso pessoas que tenham, eu tenho 25 anos, pessoas lá que tem 35 anos, 40 anos de Infraero. Então eu queria fazer um apelo, principalmente, ao senhor Deputado que desse um apoio aos nossos colegas daqui e visse esse detalhe mais profundo para não deixar nenhum companheiro nosso na mão. Quem (ininteligível 00:27:26) fato consumado, que já foi os 4 ou 5 aeroportos do Brasil foram vendidos, o processo está seguindo, mas dê uma olhada bem nesse relacionamento (ininteligível 00:27:37) funcionário da Infraero com a concessionária. Outro detalhe também, a segunda pergunta que já foi falado aqui por 2 ou 3 oradores, é que no desembolso financeiro da Ficha de pouso e não está (ininteligível 00:27:57) pelo o que não parece que foi houve um desconto do orçamento do executado e outra coisa também, está previsto gastar, se eu não me engano, é 488 milhões de reais para o terminal de passageiros no primeiro ano, no segundo ano, aí ele pula do terceiro ano, se eu não me engano, é para o quarto ou para o quinto ano. Isso quer dizer que o terminal não foi construído, porque tem um valor X para terminar o terminal de passageiro e no desembolso financeiro ano a ano ele tem um intervalo grande e isso, pelo o que está parecendo na planilha, não se conclui o aeroporto e os investimentos que já foram feitos não está bem claro, está dizendo que vai ser feito, mas não está dizendo que vai ser descontado daquele valor de</p> | |

investimento que o Governo Federal investiu aqui nesse aeroporto. Era essa a minha pergunta e muito obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a fim de manter a qualidade do nível de serviço a ser prestado pelo Concessionário, o Contrato prevê que em até 90 (noventa dias) dias a contar da Data de Eficácia do Contrato e, a cada 5 (cinco) anos, a Concessionária deverá apresentar à ANAC o Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) para todo o período da Concessão.

No escopo do PGI, a Concessionária deverá apresentar um relatório contendo a avaliação da capacidade atual, a previsão de demanda e os investimentos necessários para assegurar que as instalações serão capazes de atender à Demanda Prevista, conforme o nível de serviço estabelecido e demais regras da Concessão relativas à garantia da qualidade de serviço.

O contrato prevê ainda que o Concessionário deverá identificar os níveis de tráfego que determinarão o início de implantação de cada um dos investimentos previstos nos itens anteriores, constituindo estes indicadores os Gatilhos de Investimento, com a indicação do prazo para sua conclusão. Desse modo, os investimentos concentrados em determinado ano garantem que aquela infraestrutura estará adequada para atender a demanda conforme os parâmetros mínimos do contrato, por um determinado horizonte de tempo.

Com isso atende-se a demanda por um período até que se inicie um novo ciclo identificado pela necessidade de novos investimentos no aeroporto para continuar expandindo a demanda. Desse modo, os gatilhos de investimento foram desenhados com o objetivo de garantir a realização de investimento para recuperar esse nível de qualidade de serviço.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| MAGLIO ORTIZ DE ALMEIDA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Eu vou ler um texto porque eu sou difícil de improvisar. Bom, a minha pergunta é basicamente assim, quem está sendo beneficiado com esse modelo de concessão? O passageiro, com certeza não, pois o modelo adotado encareceu os serviços nos aeroportos. Como exemplo, temos espaço aos comerciais, que tiveram metros quadrados aumentados e mais 200% com a concessão. Foi também criada, para viabilizar a chamada tarifa de conexão, que onerou a empresa aérea, mas que ela vai repassar para o consumidor, com certeza e esses concessionários que tiveram o metro quadrado aumentado também vão repassar para o consumidor o custo dos produtos nos aeroportos. Também ampliando um pouco mais, a população do país como um todo também pode ser que vai pagar mais, porque para viabilizar essa concessão, o BNDES está subsidiando juros dos concessionários. Já as empresas aéreas, como eu disse, tiveram que incorporar em seus custos as tarifas de conexão e o aumento do metro quadrado. As demais empresas, como as exatas, também tiveram os seus custos ampliados, como já foi dito, teve um aumento exorbitante do metro quadrado dos espaços, além das novas taxas que são criadas pelos concessionários a todo o momento, inclusive a ANAC aqui, ficou claro que está criando metodologias para evitar esse aumento que está ocorrendo e essa negociação entre as partes e tal, justamente porque está realmente aumentando os custos para todo mundo. E para a Infraero? A Infraero teve sua receita diminuída em 50%, porque esses 5 aeroportos representavam 50% do faturamento da empresa. Só 5 representavam 50%, imagina se o processo continua. Dessa forma, como ela teve essas receitas, de 50% perdidas, ela de um lucro de 1 bilhão passou a um prejuízo de 3 bilhões, como já foi colocado aqui. E como o sistema brasileiro como um todo foi beneficiado, também perdeu, pois a Infraero é responsável pela integração nacional, ela tem a missão de prover a infraestrutura dos demais aeroportos</p> | |

do sistema nacional. Dessa forma, como perdeu 50% da (ininteligível 00:31:30) ficou sem condições de manter a sua infraestrutura aeroportuária. Já foi falado aqui realmente, os colegas comentaram que ela está com dificuldade para se manter e manter esses aeroportos, 60 aeroportos que ficaram na rede, ou seja, ela continuou com 60% de aeroportos, 60 aeroportos, mas ela perdeu 50% da receita, entregando apenas 5 aeroportos. Isso é muito sério, porque todos que trabalham na empresa estão vendo o sofrimento que é ela não poder ser mais como era antigamente, superavitária, tendo capacidade de investir em todos esses 67 aeroportos que pertenciam a ela e enfim, antes desse processo, o sistema aéreo nacional se autogeria e era um sistema equilibrado, sem aporte do Tesouro, sem subsídios do BNDES, sem tarifa de conexão, sem taxas e mais taxas criadas pelos concessionários, sem aumentos exorbitantes dos espaços comerciais. Então, a quem está beneficiando? Porque o Gaudêncio, um ex-presidente da Infraero e o Perroni, o Perroni principalmente, ele deixou a Infraero enxuta, ele foi quem introduziu na empresa o Aeroshopping, ele que foi capaz de mostrar para a sociedade que a Infraero era viável, tanto é que antes desse processo, ela sempre conseguiu manter a sua infraestrutura, inclusive, partes das suas receitas no orçamento da União iam para a União. Hoje inverteu, hoje a União que tem que estar bancando a empresa. Então, eu pergunto, quem está sendo beneficiado com esse sistema implantado de concessão? E quanto aos funcionários, eu vejo também aqui muita insegurança, ninguém está sabendo o que vai acontecer, porque tem um planejamento por um lado, mas ninguém está falando dos funcionários, só tem uma chancela aqui dizendo assim, os funcionários serão mantidos na localidade, vão ser cedidos para órgãos públicos, não tem nada definido, não tem, só tem promessa até agora. E quanto a esse modelo, eu não estou vendo benefício para a população no momento. Eu gostaria que vocês comprovassem para a gente que esse modelo é viável, porque a Infraero era viável, a concessão não. E é isso

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o modelo de concessões aeroportuárias tem alcançado seus objetivos com êxito.

Primeiramente, foram executados mais de R\$10 bilhões em investimentos nos primeiros anos das concessões já realizadas, com incremento da capacidade dos aeroportos e melhoria da qualidade dos serviços.

Somente as concessões realizadas até 2013 já renderam ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) montante superior a R\$ 1,2 bilhão em 2013, R\$1,4 bilhão em 2014 e R\$ 2,4 bilhões em 2015.

O referido Fundo foi instituído pela Lei nº 12.462, de 2011, para ser aplicado no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ESPERIDIÃO AMIN | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Eu vou pedir para que o meu tempo seja tolerado, porque estou falando aqui em nome de um grupo. Eu sou, pensei que ia chegar mais alguém, eu estou representando aqui a Câmara dos Deputados e o Fórum da bancada federal que foi quem manteve todos esses contatos com o Governo Federal quando era Secretaria, quando era Ministério, quando voltou a ser agora parte do Ministério. Eu tenho primeiro 2 pedidos. Primeiro, além da cópia da exposição, eu me dirijo a Dra. Clarissa, a parte específica relacionada aos percentuais e custos, também fazem parte do site, ou seja, estão publicados no site? Porque há valores discrepantes, ora 888, ora 917. Ouvi falar hoje em mais de 1 bilhão de investimentos previstos. Então, eu queria saber se esses números estão publicados no site. Pedir ao (ininteligível 00:35:22) especialmente, ao André que vão ficar aqui acompanhando a resposta. Segundo, há uma curiosidade, 2001 quando foi apresentado o primeiro projeto do aeroporto (ininteligível 00:35:36) havia uma previsão para 45 anos e coincidia com 2046 e a previsão de passageiros, previsão anual era de 35 milhões. Então baixaram para 13, claro que aí estão computados os passageiros de conexão, mas quando a Infraero apresentou o projeto, era para 35 milhões de passageiros ano, era maior do que 13 milhões de passageiros ano. O tempo passou, não temos nem o de 13, nem o de 35 e chegamos a esse modelo por falência, não foi a ideologia que nos quebrou. Em 83 eu deixo uma frase que eu me lembrei agora, o poder é como violino, toma-se com a esquerda e toca-se com a direita. Eu não vou dizer quem foi que privatizou e quem é que está mantendo a privatização. O fato é que o tempo passou, Florianópolis é a capital mais destratada do Brasil, a mais insultada pelo Governo Federal, não interessa a sigla, nem o partido. E Santa Catarina também é o Estado que tem menos investimento, nem público, nem privado. Quero fazer aqui uma advertência a uma das cláusulas que versa sobre o que é culpa do poder público e o que é culpa do</p> | |

poder privado. Visitem a ANTT e vejam como se faz o jogo da empurra, ou seja, eu apresento um projeto, um estudo de viabilidade para o IBAMA incompleto, o IBAMA devolve em 7 dias, eu reapresento com falha e fica nesse jogo de empurra e a culpa é do poder público. No caso da ANTT, no caso do nosso famoso contorno viário da grande Florianópolis, o atraso, o prazo consumido pelo IBAMA em 7 consultas, foi de 37 dias, o resto foi a concessionária e nós estamos hoje sem prazo, sem cronograma para a obra. Então, tomem cuidado com o negócio de dizer que licença ambiental é culpa do poder público. Se eu não quero gastar, eu concessionário, eu apresento o estudo incompleto e a culpa é de quem? Essa sanção a quem apresentar o estudo incompleto tem que caracterizar que a responsabilidade não é do poder público e daí o que vai acontecer? Multa e a multa não é paga, como está acontecendo com a ANTT. A concessionária da BR 101 não pagou até hoje (ininteligível 00:38:43) 1 real de multa e a obra deveria estar aqui pronta em 2012, mas empurra daqui, empurra dali, muda o desenho. Então me preocupou muito o conceito exposto na sua exposição sobre o que é culpa do poder público, o que é culpa do poder privado, da iniciativa privada. Quero ponderar o seguinte, a licença ambiental e o domínio dos terrenos são mansos e pacíficos? Essa é uma pergunta objetiva, ou seja, a licença ambiental vale efetivamente até 2018? Eu não estou falando da obra do acesso, não, eu estou falando da obra do aeroporto. E o terreno está liberado dentro daquele perímetro que os senhores apresentaram. Segunda pergunta, o contrato com a (ininteligível 00:39:41) está rescindido de verdade? É manso e pacífico ou vai servir para pretexto de postergação? O Moreira Franco, não sei quem foi que citou aqui a entrevista, o Moreira Franco falou que nós estamos com pressa, nós aqui deveríamos ter pressa, mas não temos, infelizmente, ninguém teve pressa conosco. A Infraero também não teve pressa. Me preocupa esse conjunto de remuneração, de receita não tarifária da sua exposição. Eu li alguma coisa que há um ranking de custos de aeroportos, o aeroporto que cobra mais, que cobra menos, que oferece alternativa de uma refeição por um preço razoável, quem quiser pagar grife paga, mas que haja para o passageiro médio um preço compatível com, digamos uma renda média ou média baixa, que está passando pelo

aeroporto, não quer nem ficar lá. A minha maior preocupação, essa precificação dos estágios, que a exposição não abordou. Vocês vejam que houve 4 perguntas aqui. Quanto é que é o valor do 1 B? Quanto é que é o valor? É 617, é 550? O total dos investimentos previsto é 888 ou é 917? Isso tem um efeito terrível, porque isso pode justificar a um ou dois concorrentes que Florianópolis tenha, daqui a pouco, a maior tarifa do Brasil. E olha que esse é o fim do filé mignon, que o filé mignon já foi privatizado, agora já está na faixa do contra filé e vai sobrar, realmente, como todos os funcionários da Infraero sabem, vai sobrar carne de pescoço, daí para baixo. Então, essa precificação dos investimentos, eu insisto que deve deixar muito claro especialmente do estágio 1 B, assim que se chama. Não é isso? De investimentos prescritivos. Nessa questão da audiência final, que o Hélio perguntou. Nós queríamos uma base de cronograma. Quando é que vai ser a audiência pública em Brasília, para pegar o termo final das audiências públicas é a de Brasília, não é? Já tem data? Segunda-feira? E as 4 regionais já foram realizadas? Então essa aqui é a última? Segunda-feira em Brasília? Eu quero aqui lançar um protesto. Eu não posso ir segunda-feira. Quero aqui lançar um protesto. Eu acho que nós não vamos receber aqui as respostas. Não está... eu vou receber as respostas as minhas perguntas hoje? Não, não vou receber, ou vou? Hoje? Sem prazo para a réplica? Até o Rui Barbosa inventou a réplica, diz o Joaci Góes, autor do livro, A inveja nossa de cada dia e como lidar com ela, tem alguém da Bahia aqui? É o baiano mais inteligente que eu conheço. Que o Rui Barbosa fez a réplica por inveja, porque ele não foi convidado para redigir o Código Civil, aí encheu de pergunta, mas eu faço essa ponderação, eu acho que devia ter um prazo de mora entre as audiências localizadas, suas respostas e a audiência pública final. É uma colocação que eu faço, sem querer, com isso, perder mais tempo, porque isso é que vai nos dar uma expectativa de cronograma. E finalmente, eu queria confirmar o que o Deputado João Amin falou, eu vivenciei recentemente uma situação que me preocupa quanto à forma de tratamento dos servidores. Eu vivenciei o atraso dos terceirizados, eles protestaram silenciosamente, mas com muita competência, porque... estou me referindo a... eu não estou reclamando do protesto, o protesto é que me

permitiu saber que eles não tinham recebido o salário e os mecanismos de contratação dos seus substitutos parece que são falhos também no aspecto de garantia ou pela calção, eu nem estou falando da relação patrão empregador, eu estou falando do pagamento do salário, pelo menos, que é a primeira parte dessas obrigações. Eu queria lhes recomendar o máximo de cuidado tanto nessa questão da transição do trabalhador do regime A, do regime B, eu li ali em termos genéricos, que pode continuar contribuindo para fundo de previdência, mas isso é uma questão que eu não conheço em detalhes. Agora, na questão do pagamento de salário, que para mim é uma coisa elementar, eu acho que não está havendo uma cobertura jurídica como a devida. Tanto é que setores nevrálgicos como aquele do cheque, como é que chama aquilo? Do raio x, mas tem um outro nome, hein? Inspeção de bagagem, aquele setor trancou aquilo, não precisa nem atrasar o avião. Então, são setores nevrálgicos para o cidadão que usa e elementarmente necessário para todos nós que, de uma forma ou de outra, somos assalariados. Desculpa se eu estourei o tempo, mas eu estava falando em nome do grupo, que é muito mais bagunceiro do que eu. Obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que os EVTEAs apresentam a previsão de Investimentos necessários em infraestrutura em cada uma das fases previstas, conforme Item 8.1 do Anexo 2 junto ao Relatório 2 – Estudo de Engenharia e Afins, elaborados para o Aeroporto Hercílio Luz. Adicionalmente, o Quadro 6.1 do mesmo arquivo apresenta o resumo do total de Investimentos previstos para cada fase. Informa ainda que todos os relatórios que compõem os EVTEAs estão disponíveis na página da SAC na internet: <http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/pmi>.

Com relação às audiências presenciais, o Aviso de Audiência Pública com todas as datas e prazos para envio de contribuições foi publicado no Diário Oficial de 06 de maio de 2016.

Com relação à projeção de demanda, o Contrato de Concessão é regido por gatilhos de investimentos, que acompanham a evolução da demanda. Dessa forma, a projeção de demanda realizada para os Estudos

de Viabilidade é utilizada apenas para simular os gatilhos que seriam disparados e os investimentos necessários para atendê-los. Para a concessão, as necessidades de novos ciclos de investimentos dependerão da demanda efetivamente realizada.

Assim, caso a demanda efetiva pelo Aeroporto seja maior que a projetada, o Contrato de Concessão garante mecanismos que obrigam a Concessionária a realizar novos Investimentos no Aeroporto.

Sobre a situação das obras contratadas pela Infraero, aquelas que já foram executadas parcialmente e que foram interrompidas pelo consórcio contratado foram consideradas no Estudo de Engenharia que é parte dos EVTEAs contratados para o Hercílio Luz. O valor dos investimentos estimados para a concessão do Aeroporto foi descontado na proporção daquilo que foi executado pela Infraero antes da suspensão das obras, conforme Item 2.4 do referido Relatório 2 - Estudos de Engenharia.

A SAC informa ainda que o veículo oficial de divulgação da Administração Pública para a União é o Diário Oficial da União, conforme previsto na Lei nº 8.666, de 1993.

Desse modo, o Aviso de Audiência Pública foi publicado no DOU de 06/05/2016, onde já constavam as datas das reuniões presenciais bem como o período para envio de contribuições que se encerrou em 20 de junho do mesmo ano.

Além disso, outras informações poderão ainda ser disponibilizadas pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br

Este também é o caminho para solicitação de material que compõe o Data Room para essa rodada de licitações, mediante agendamento prévio junto à SAC.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|---|--------|
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| VENTURA ROCHA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>O ex-presidente da Infraero, Fernando Perroni, afirmou que, durante a sua gestão até 2002, sobravam recursos na empresa na ordem de 600 milhões de superávit em caixa. A empresa não era dependente do dinheiro da União para sustentar todos os 66 aeroportos brasileiros que administrava. Os aeroportos maiores que davam lucro sustentavam os menores que são deficitários e isso permitia que a aviação civil se auto sustentasse no mercado brasileiro, atendendo a pequenas cidades que não teriam a capacidade financeira para manter um aeroporto em funcionamento. Hoje, após a concessão em que foram privatizados os maiores aeroportos brasileiros, a Infraero não tem dinheiro para prosseguir com as obras de investimentos em novos aeroportos. Houveram sucessivos cortes orçamentários na empresa no último ano e a Infraero está fazendo milagres em manter operante os aeroportos que ainda administra. Mesmo tendo de reduzir a cada dia o orçamento de suas atividades, hoje em dia tem de solicitar aportes financeiros da União e quem paga é o povo, sempre o povo e será sempre assim, não privatizarão aeroportos pequenos, porque nenhuma empreiteira irá querer se consorciar para administrar um aeroporto que não dá lucro, mas a população necessita, cada vez mais, de aviação civil e agora nós contribuintes teremos de pagar a conta para manter os aeroportos pequenos enquanto os lucros de grandes aeroportos ficaram nos bolsos das empresas privadas. Já para os empregados da Infraero, que são concursados e já receberam todos os treinamentos para trabalhar com a aviação, que se desdobram para tocar o aeroporto com pouco recurso financeiro, para estes dizem que oferecerão um plano de demissão voluntária, mas queremos trabalhar e há muito trabalho, inclusive, em outros órgãos públicos. Não serão apenas os aeroportos a serem concedidos, mas o setor de transporte como um todo. É desta maneira que o Governo pretende dar prosseguimento com as concessões? Pé no freio, menos</p> | |

política e mais planejamento.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o modelo de concessões aeroportuárias tem alcançado seus objetivos com êxito. Primeiramente, foram executados mais de R\$10 bilhões em investimentos no primeiros anos das concessões já realizadas, com incremento da capacidade dos aeroporto e melhoria da qualidade dos serviços.

Somente as concessões realizadas até 2013 já renderam ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) montante superior a R\$ 1,2 bilhão em 2013, R\$1,4 bilhão em 2014 e R\$ 2,4 bilhões em 2015. O referido Fundo foi instituído pela Lei nº 12.462, de 2011, para ser aplicado no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil.

Com relação aos empregados da Infraero, informamos que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos.

Aqueles que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero.

A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| EGÍDIO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde. Em nome da Federação das Indústrias eu queria inicialmente, estou bastante de acordo com o que foi colocado aqui pelo (ininteligível 00:50:20) é uma preocupação da FIES também, as mesmas preocupações do Deputado João Amin e do Deputado Esperidião Amin, a questão dos investimentos já realizados, o nosso levantamento de 2007 até 2015 sem correção monetária na obra do aeroporto foram investidos 53 milhões de reais, isso inclui a infraestrutura, terraplanagem, o início da estrutura do novo terminal. Queira ou não queira, esses valores nós temos que saber se esses valores realmente foram incorporados nessa engenharia financeira desse (ininteligível 00:50:51) que nós não merecemos pagar 2 vezes, porque queira ou não queira, esse valor também vai refletir na viabilidade técnico econômica do projeto em si e na tarifa, sem dizer na tarifa. Apesar da tarifa ser definida lá pela ANAC, mas vai ter algum reflexo. Então, nós já pagamos 53 milhões, sem correção monetária e aquela estrutura está lá, aliás, exposta as ITPLs, a terraplanagem, exposta as intempéries dos ferrilhões da construção lá que se iniciou e nós queremos saber se isso tudo está incorporado nesse estudo, porque queira ou não queira vai aumentar o custo. Existem também questões nossas de ordem prática e de como a gente pode obter essas informações, por exemplo, nós queremos conhecer melhor essa empresa que fez esse (ininteligível 00:51:34) e saber quais são as, realmente, as intenções delas, quais foram as bases, os dados, que (ininteligível 00:51:43) essas projeções. Nós queremos saber, por exemplo, a questão da carga, nós temos aqui uma demanda local por carga aqui não dá tanto reflexo assim que nós, por exemplo, falando da indústria, nós temos indústrias como a Intelbras, indústrias como a (ininteligível 00:51:52) que são localizadas na grande (ininteligível 00:51:55) tem grande demanda por cargas de auto teor tecnológico e que são cargas de personalidade, que são, que cabem no transporte aéreo. Nós precisamos saber qual é a previsão</p> | |

deles sobre esse terminal, se vai existir um (ininteligível 00:52:09). Questão do turismo, nós sabemos do grande fluxo sazonal, são 583 voos charter, se eu não me engano, que foram a movimentação de dezembro para janeiro, o que essa empresa está pensando sobre essa questão de movimentação sazonal, são quantos voos charter que são destinados aqui, se vai ter um terminal específico, por exemplo, porque dúvidas, vai ter um terminal específico, o terminal antigo vai ser usado para os charters, os aviões executivos. Então são questões como essas que eu não sei se é aqui o local, me perdoem, mas que nós queremos, inclusive, nós sugerimos essa reunião, pedimos para o Ministro Padilha, eu estive lá pedindo junto com (ininteligível 00:52:46) se fizesse uma reunião aqui para se esclarecer que se fosse de mais técnica para se esclarecer essas questões. Isso para nós é muito importante. E o prazo para segunda-feira, eu reitero também mais uma vez a posição do Deputado João Amin, segunda-feira é muito pouco prazo. Faço mais uma consideração, acho que eu tenho mais um tempo, a questão da publicidade. Eu vi várias pessoas aqui que eu observei que vieram aqui porque nós convidamos a FIES, várias pessoas, várias, porque ninguém tinha conhecimento sobre essa audiência. Eu cheguei ao cuidado de ler a regulamentação de vocês lá, da ANAC, vocês dizem que é só publicar no Diário Oficial da União, vocês cumpriram o rito, mas o assunto de 900 milhões, 1 bilhão de reais, que a gente já nem sabe direito, isso exige a participação e uma publicidade imensa em respeito e pela complexidade do investimento. Então você está me dizendo que você fez uma audiência pública aqui, eu tenho certeza que se a FIES não convidasse muita, metade das pessoas não estariam aqui, porque não sabiam. Então, por favor, isso exige, isso não é e agora vocês já me marcam uma audiência para segunda-feira, estou tentando até falar de forma mais polida, mais... segunda-feira nós temos um prazo, o assunto é muito sério, o assunto é muito sério e traz um desconforto e uma inquietude muito grande, porque esse aeroporto era para estar pronto em 2007, 2008 era para entregar o aeroporto. Então nós estamos aqui convivendo com essa postergação e situações que não tem justificativa. O outro aspecto, eu também estou de acordo com o que colocou o Deputado Esperidião Amin, é a questão da judicialização, está resolvido

isso? A Infraero vai pagar essa empresa que fez toda essa estrutura? Vocês vão passar a responsabilidade para a Infraero, essa responsabilidade vai passar para a concessionária, ela que vai pagar aquilo tudo que ela fez? Porque ela fez, bem ou mal, se ela foi paga, ou se não foi paga, a gente nem sabe, (ininteligível 00:54:35) justiça isso, era espaço aberto? Não era espaço aberto? Espaço aberto o consórcio Brasil que fez a estrutura? Consórcio Brasil vai receber isso? Está incorporado nesse projeto? Isso não vai ser um impedimento para isso tudo? Então eu estou achando assim, uma pressa, a sensação que eu tenho, vocês me perdoem, uma pressa e tem coisa aí que são complexas para ser resolvidas. Então eu peço que vai ser constado em ata, certamente, a questão da publicidade, nós temos a oportunidade de conhecer melhor essa empresa que fez esse projeto, que é uma empresa advocacia, eu não sei, é um consórcio, provavelmente ela tem gente que pode fazer isso, qual é o nome do escritório de advocacia que fez? Moisés e Pires advocacia, será que ela tem aí a competência ou habilidade para fazer um estudo dessa complexidade? Quem está por trás disso? A gente não sabe. Moisés advocacia, escritório de advocacia para mim tem outra... perdão, era basicamente isso. Muito obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa, conforme Item 11.3 do Contrato, a Concessionária assumirá as obrigações e direitos relacionados aos Contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que lhe tenham sido sub-rogados pela Infraero durante a Fase I-A. Informa ainda que o veículo oficial de divulgação da Administração Pública para a União é o Diário Oficial da União, conforme previsto na Lei nº 8.666, de 1993. Informa também que o nível de detalhamento contido nos EVTEAs dos referidos aeroportos é considerado suficiente para avaliar a viabilidade de sua concessão e para definir os requisitos editalícios e contratuais. Não estabelece, portanto, normas a serem adotadas pelos Concessionários na operação dos Terminais de Passageiros. Seu caráter é orientativo. Salaria ainda que os estudos foram objeto de discussões e análise por parte do Tribunal de Contas da União, que também os aprovou.

A SAC informa que os investimentos realizados pela Infraero

foram considerados e deduzidos das estimativas de investimentos apresentadas nos estudos de viabilidade, conforme disposto nos relatórios.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ALEXANDRE FELIPE | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todos. Vou deixar uma pergunta. Frente ao atual cenário de crise econômica, política o qual passamos atualmente e sem perspectiva de recuperação a curto prazo e ainda dados as recentes notícias a respeito das concessionárias que estão solicitando suspensão dos pagamentos da cobrança de outorga nos aeroportos já concedidos, eu pergunto a ANAC como ela pretende evitar a repetição desses eventuais calotes pelas novas concessionárias, levando em conta aí que o estudo de viabilidade econômico financeira adotou taxa menor que a taxa de juros atuais para financiamento, ainda mais sabendo que a nova concessionária terá que desembolsar em torno aí de 600 milhões nos primeiros 2 anos, além dos 25 no momento da assinatura do contrato e os demais contribuições fixas e variáveis ao longo do contrato? Essa é a minha pergunta. Eu só queria deixar mais uma informação, talvez respondendo o Egídio, esse montante aí aproximado de 100 milhões foram devidamente pagos as empreiteiras pelo serviço que iam executar. Obrigado.</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o Contrato de Concessão prevê que caso a Concessionária não recolha as Contribuições Fixa e Variável na data de vencimento incorrerá em multa e juros moratórios, conforme Item 2.22 do Contrato, podendo o Poder Concedente executar a Garantia de Execução do Contrato.</p> <p>Adicionalmente, o Contrato prevê a declaração de Caducidade para casos de não cumprimento das obrigações contratuais.</p> | |

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|--|--------|
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| Gabriel Alba. Ibrahim | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde senhores da mesa, boa tarde todos os cidadãos aqui representantes da sociedade. Meu nome é Ibrahim, eu trabalho na Infraero há pouco mais de 5 anos e a pergunta que eu queria fazer, na verdade vários dos oradores anteriores já fizeram, só queria reiterar um pouco em principio já corroborando com o Deputado Esperidião Amin, quanto a questão da responsabilidade nas desocupações. A desapropriação ela normatizada tanto quanto a desocupação, mas a desapropriação ela é a tomada de um bem imóvel através de uma indenização. A desocupação já é uma tomada forçosa de uma invasão e essa invasão, muitas das vezes, ocorrem em imóveis públicos e para imóvel público eu não posso desapropriar porque eu não posso indenizar aquilo que não pode ser ocupado. Então a desocupação é responsabilidade da União, do Estado, do Município e eu não posso passar essa responsabilidade para a concessionária com vias de demorar muito o processo judicial. Então só corroborando com o Deputado. Um outro caso que me chamou atenção quanto as garantias, logo no começo, eu não vou lembrar exatamente os valores, mas a gente tem 23 milhões em estima de 339 de Florianópolis, de garantia, 43 milhões em cima de 790 em Porto Alegre, se eu não me engano e 45 milhões em cima de 1 bilhão e 400, essa conta não está fechando. O critério não é o mesmo? A porcentagem foi rateada de maneira diferente? Depois eu só gostaria que vocês me respondessem isso, que eu não tenho os números direito, foi só um questionamento que nem estava no meu rol de questionamentos, mas como eu estava assistindo. Uma outra situação que também aproveitando o que o Deputado Esperidião falou, que o primeiro estudo tinha uma projeção de 35 milhões de passageiros, eu não sei a responsabilidade da ANAC no estudo, talvez ela diga assim, “não, foram valores apresentados pela Infraero, submetidos a uma empresa que fez o estudo, ok, mas eu não vou deixar passar, o TCU também observou, mas eu não vou deixar passar sem a</p> | |

devida cautela. Então lá no meu ginásio lá, aprendi que a função de 1º grau, $ax + b$ coeficiente positivo, reta para cima, ou seja, o número de passageiros só sobe. Eu já estava dizendo que nessa toada, Florianópolis ia ficar com a população da Índia daqui a algum tempo, mas como o Esperidião disse que o primeiro era 35 milhões, então a gente deve passar a China daqui a 50 anos, não é possível. Tem alguma coisa que, logicamente, é uma situação que os investidores tem que observar e questionar também. A outra, novamente, quanto aos funcionários, eu sendo 1, existe já dentro do próprio MPOG, uma portaria, uma norma que diz da sessão de funcionários e nós temos, Infraero, inclusive tem funcionários cedidos para a ANAC, cedidos para a Polícia Federal, mas não existe ou não existiu o tempo todo que a Infraero teve para apresentar a pedido da SAC um projeto de concessão, não existiu nenhum projeto voltado para os funcionários que diria o seguinte, vamos flexibilizar a lei que cedo os funcionários, isso eu já ouvi pela imprensa, mas não pela Infraero, ou seja, não adianta dizer assim, vamos ser absorvidos, não existiu um planejamento, não existiu um valor, não existiu nada que garanta que os funcionários que não forem aproveitados no aeroporto sejam cedidos, afinal de contas, todo dia você entra na internet, existem vários concursos com inscrições abertas, mas o concurso é um custo. Então para que eu ter esse custo se eu posso remanejar o pessoal que já trabalha na Infraero? Seria isso, obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, conforme item 3.1.52 do Contrato, a Concessionária deverá responder pela posse, guarda, manutenção e vigilância de todos os bens integrantes da Concessão. Também é dever da Concessionária manter a integridade da área do Aeroporto, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, conforme item 3.1.53 do Contrato.

O Contrato prevê ainda que o Complexo Aeroportuário será transferido à Concessionária, no estado em que se encontra, concomitantemente à celebração do Contrato (item 2.3 do Contrato).

Com relação à projeção de movimentação de passageiros, a

Figura 2-1 – do Relatório 1 - Estudos de Mercado, elaborado para o Aeroporto Hercílio Luz - apresenta o resumo esquemático da projeção de demanda irrestrita calculada para o referido aeroporto.

A SAC salienta ainda que os EVTEAs têm caráter orientativo e foram objeto de discussões, análise e aprovação por parte do Tribunal de Contas da União, restando evidente que o risco de frustração da demanda prevista é alocado ao Concessionário, conforme item 5.4.3 do Contrato.

Sobre os empregados da Infraero, a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária daqueles que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Os demais continuarão como empregados da Infraero.

A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, aplicáveis a todas as empresas públicas ITEM 4.13 DO EDITAL - GARANTIAS DE PROPOSTA

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| JOSÉ ANTÔNIO LATRÔNICO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todos, primeiro que eu teria 4 colocações, a primeira é com relação se a ANAC está, como órgão do Estado, está preparada, independente, tem independência para regular e fiscalizar todos esses serviços que estão sendo concessionados? Segundo é com relação aos desempregados da Infraero, se vai existir no edital uma cláusula de proteção em especial com relação a previdência complementar daqueles colaboradores, tal como foi feito quando foi privatizado a geração da Eletrosul tinha lá uma cláusula de proteção aqueles empregados dentro da sua previdência complementar. Terceiro, se essa previsão de 13 milhões de passageiros ano, ela está conectada com o plano de mobilidade da (ininteligível 00:18:54) da qual está a frente o engenheiro Cássio Taniguchi, se os contatos foram feitos com o planejamento do (ininteligível 00:19:04) e por último, não menos importante, nós costumamos ver algumas obras depois e dar início, a gente costuma ver alguns entendimentos, recursos e paralisações longas de obras, em especial em Santa Catarina e nós temos ali, isso foi discutido dentro do Cones, nós temos ali alguns contratos, um já foi falado que foi espaço aberto, mas ali eu acho que é de uma outra instância, aquela rescisão, mas tem dois outros contratos, um termo de contrato, se não me falha a memória, o 046 complementado com o 111 aonde o consórcio, o aeroporto do Brasil executava as obras de (ininteligível 00:19:49) e estacionamento e foi interrompido de repente em função da nova estratégia do Governo, da concessão e me parece que até hoje, já se fazem 2 anos, acho que foi em agosto de 2014 que foi paralisado aquelas obras e até hoje parece que não foi medido os últimos trabalhos e nem foi saldado a dívida com esse consórcio. A empresa de engenharia, uma é catarinense e nós, como do sindicato dos engenheiros, do Conselho de Engenharia, temos interesse e vamos certamente estar presente, que ali tem profissionais de engenharia trabalhando para que esse assunto esteja na ordem do dia e que</p> | |

seja saldado essa dívida. Então, eu queria deixar esses 4 registros. Muito obrigado

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a proposta de inclusão dos citados aeroportos no Programa Nacional de Desestatização - PND foi efetivamente aprovada pela então Presidente da República por meio do Decreto Federal nº 8.517/2015 que designou a ANAC como responsável pela execução e acompanhamento do processo de desestatização, sob supervisão da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), bem como instituiu esta última como responsável pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem da desestatização dos aeroportos elencados.

A abertura de Audiência Pública aparece como uma janela de oportunidade para aperfeiçoamento desse processo por meio do envio e análise das contribuições.

Com relação aos empregados da Infraero, a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero. A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.

Sobre à projeção de demanda, o Contrato de Concessão é regido por gatilhos de investimentos, que acompanham a evolução da demanda. Dessa forma, a projeção de demanda realizada para os Estudos de Viabilidade é utilizada apenas para simular os gatilhos que seriam disparados e os investimentos necessários para atendê-los. Para a concessão, as necessidades de novos ciclos de investimentos dependerão da demanda efetivamente realizada. Assim, caso a demanda efetiva pelo Aeroporto seja maior que a projetada, o Contrato de Concessão garante mecanismos que obrigam a Concessionária a realizar novos investimentos no Aeroporto.

Sobre a situação das obras contratadas pela Infraero, aquelas que já foram executadas parcialmente e que foram interrompidas pelo consórcio contratado foram consideradas no estudo de engenharia que é parte dos EVTEAs contratados para o Hercílio Luz.

O valor dos investimentos estimados para a concessão do Aeroporto foi descontado na proporção daquilo que foi executado pela Infraero antes da suspensão das obras, conforme Item 2.4 do referido Relatório 2 - Estudos de Engenharia.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| MAICON COSTA | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Obrigado. Cumprimentando a Ana, cumprimento os demais da mesa, cumprimentando a nossa companheira da labuta comunitária, a Graciela Fernandes da associação de moradores do loteamento Santos Dumont que fica no Carianos, eu cumprimento os demais moradores. Primeiro eu gostaria de fazer uma, como se fosse um repúdio em relação a essa audiência porque nós fomos informados ontem dessa audiência, pouca publicidade e para mim ela não é uma audiência pública, ela é uma audiência não pública. Então para mim ela já deveria ser zerada, ela não tem validade, para mim ela é café com leite. Então esse é o meu ponto de vista. Deixo aqui o meu repúdio. Como eu falei, nós estamos representando a AMOCAR há 26 anos constituída a quantidade pública municipal e estadual e o CODESI, o Conselho de Desenvolvimento do Sul da Ilha que aglutina várias entidades comunitárias do sul da ilha e também tomo a liberdade de representar aqui os trabalhadores da Infraero, principalmente aqueles que moram no Carianos, que são muitos, não são poucos. Bom, eu queria fazer um breve histórico, que eu me sinto bem em casa aqui, na situação da questão de (ininteligível 00:23:52) até porque fui sócio por muito tempo de empresa de serviços aéreos auxiliares, sou morador do bairro há 32 anos e agora, como vice presidente da AMOCAR, diretor de planejamento do CODESI, me sinto muito a vontade para estar falando de aeroporto, na verdade, eu me criei dentro de um fusquinha com o meu pai, trabalhando na rampa do aeroporto internacional Hercílio Luz. Então a gente acompanhou e a gente vem ouvindo desde muito tempo a ampliação do aeroporto internacional Hercílio Luz e até agora, absolutamente nada. Gostaria de reportar aqui, principalmente as questões relacionadas aos problemas que nós tivemos em relação ao CAB, eu não me recordo o nome que eu acabei indo ao toalete, mas o senhor falou ali do consórcio aeroportos Brasil, quando executou as obras em Carianos. Os impactos que essa empresa deixou dentro de Carianos foram</p> | |

gigantescos, enormes, desde calçamentos, vias, fios arreventados e o Ricardo que é da comunicação social que está aqui, ele sabe que as placas de sinalização de acesso obrigatório do trecho onde os caminhões deveriam, nós tivemos que solicitar, ou seja, primeiro você constrói o telhado, para depois construir a base. Então isso nós precisamos observar para o futuro em relação ao EIA RIMA, o EIA RIMA precisa ser observado, porque existe um impacto bastante grande ali. Então fica essa observação, porque os impactos foram gigantescos e nós temos impactos ainda, o consórcio aeroportos Brasil ainda está para arrumar calçamento lá e ele diz que é responsabilidade da Infraero. Bom, enquanto isso, os retornos para a comunidade de Carianos, que é amplamente impactada e aqui eu fiz uma relação de diversos impactos, questão do saneamento básico, não só na questão da rede pluvial, mas também na questão do abastecimento de água que recentemente, amplamente noticiado, nós tivemos diversos problemas de abastecimento de água em Carianos e a questão do saneamento básico também, porque com a construção do novo aeroporto, a amplitude, gente chegando, desculpe a expressão, mas para onde vai essa merda toda, das pessoas que forem se aglomerando ao redor do aeroporto internacional Hercílio Luz? A gente não vê contrapartidas com o grande empreendimento que está chegando ali. Problemas também com a questão de segurança pública, nós tivemos um incremento bastante grande na comunidade com a chegada dos trabalhadores da obra, tanto do terminal quanto do novo acesso na questão de segurança pública. É empírico, mas a gente sente isso. A gente consegue observar pela questão de circular trabalhadores, pessoas de fora. Então a gente está sendo amplamente impactado. Bom, eu acho que eu não vou nem estourar o meu tempo e eu gostaria de deixar uma reflexão, trazendo um contexto histórico da cidade de Florianópolis. Pena que o Senador Esperidião saiu, agora Deputado, mas é em relação a ponte Hercílio Luz, a Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis, ela foi construída, ela iniciou a obra em 1922, porque o Hercílio Luz, nós tínhamos o problema que a capital do Estado podia ir para Lages, porque Lages, ligação com São Paulo e Porto Alegre, tinha um movimento muito maior. Então para consolidar a capital dos catarinenses aqui em Florianópolis, foi construído a ponte Hercílio Luz em 5

anos. Nesse telefone aqui, que eu tenho, não é nem um smartphone, esse aqui tem mais tecnologia que na ponte que foi construída e hoje o pessoal não consegue nem terminar a ponte e nem terminar um aeroporto, nem concluir uma obra de um aeroporto e nem a obra do acesso ao aeroporto internacional Hercílio Luz. Então a gente precisa fazer essas reflexões, porque realmente não dá para entender. Enquanto isso, a Infraero e aí eu posso colocar, para finalizar, cobra hangar, por exemplo, do GRAER. Quem paga isso? Quem paga somos nós. Nós pagamos por isso, cobra hangar, inclusive, de várias operadoras, de vários órgãos públicos que estão ali e os funcionários? Os funcionários da Infraero que são moradores do bairro? Estava falando com o Ricardo, o Ricardo converso com ele constantemente, todo mundo angustiado, o pessoal vai ser retirado dali, moradores do Cariano vão para onde? Ninguém sabe de nada, não existe um plano que antecipe essas situações, porque vai transferir o cara para Jaguaruna ou Joinville, Navegantes, mas ele mora lá no Carianos, ele tem uma casa, ele vai precisar vender o seu imóvel. Então toda essa reflexão precisa ser feita. E aí eu volto a repudiar a questão da audiência pública. Muitos atores dessa audiência pública não estão aqui presentes. Pode contar lá na lista, não tem mais de 90 pessoas que passaram hoje por aqui. Podem contar. No máximo em 90. Então isso é um absurdo, uma audiência não pública. Essa é a minha fala. Agradeço pela oportunidade. Obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o veículo oficial de divulgação da Administração Pública para a União é o Diário Oficial da União, conforme previsto na Lei nº 8.666, de 1993.

Desse modo, o Aviso de Audiência Pública foi publicado no DOU de 06/05/2016, onde já constavam as datas das reuniões presenciais bem como o período para envio de contribuições que se encerrou em 20 de junho do mesmo ano. Além disso, outras informações poderão ainda ser disponibilizadas pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br

Este também é o caminho para solicitação de material que compõe o Data Room para essa rodada de licitações, mediante agendamento prévio junto a SAC.

Com relação aos empregados da Infraero, a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero. A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.

Com relação às obras para o novo acesso rodoviário ao Aeroporto Hercílio Luz, situadas em área externa ao sítio aeroportuário, estas são de responsabilidade do poder público estadual.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| GRACIELA FERNANDES | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>– Boa tarde. Eu sou a moradora do bairro, do loteamento Santos Dumont, Graciela, presidente da associação de moradores do loteamento Santos Dumont (ininteligível 00:29:42) Cumprimento toda a mesa e aos vizinhos presentes e basicamente eu queria falar sobre o tema do novo acesso ao aeroporto Hercílio Luz. O projeto não foi apresentado pelo então Governador (ininteligível 00:30:04) anteriores, no ano 2000 já estava circulando informação, filmes sobre como vai ser o aeroporto. No ano de 2012 quando se assinou a, já pelo Governador (ininteligível 00:30:22) a assinatura do início da obra do novo terminal e toda a obra adjacente, como o novo acesso, a gente descobriu na modificação de uma parte do novo traçado. Então bem aqui especificamente, porque quando se fala de, que esse novo traçado tem problemas ambientais, esse traçado invade área (ininteligível 00:30:51) está sendo, em partes, não se está falando totalmente tudo do que está acontecendo. O loteamento Santos Dumont é um loteamento totalmente regularizado desde o ano 1959, nunca foi considerado como área da (ininteligível 00:31:10) no ano 2000, antes de surgir todo esse novo projeto, existia um projeto da prefeita Ângela Amin, de onde se consultou que mais ou menos era o mesmo trajeto. Foi aprovado pelo IBAMA, foi aprovado por todos os órgãos ambientais, até esse momento não existia APP e se estava respeitando a zona de amortecimento da (ininteligível 00:31:44) No ano de 2012 tudo mudou. Então será se nós como a associação vamos enviar, no prazo que vocês indicaram, todo material que a gente disponibilizou no ano de 2013, disponibilizamos um dossiê de onde mostramos uma certa estranheza e ultimamente apresentamos ofícios para o Ministério Público Federal na figura do Procurador Walmor e anexamos toda a documentação que legaliza o nosso bairro. Não sei se estamos no início desta primeira audiência no projeto de privatização do aeroporto que pode ter ou não interessados nesta proposta, o que quero destacar que o aeroporto</p> | |

Hercílio Luz não vai ser fechado, (ininteligível 00:32:44) privatizado vai continuar funcionando e imagino que se imaginará algum tipo de viabilização do aeroporto que é super importante, como outras anteriores autoridades destacaram. Então solicitaria o apoio de toda a ANAC, porque a ANAC não pode ficar omissa em uma situação onde já a União financia uma parte importante do aeroporto, ou seja, (ininteligível 00:33:22) milhões e o acesso ao aeroporto está em um processo um tanto obscuro, porque na verdade, se está querendo dizer aqui que se está contestando uma área que não tinha as restrições que estão sendo colocadas agora. Nós vamos disponibilizar todo o nossos estudos para a ANAC e acho que a ANAC tem que tomar, digamos, uma postura de que o Estado, no caso, o Estado resolva a situação ou via (ininteligível 00:34:01) ou respeitando o acesso que tinha sido aprovado no EIA RIMA que não está sendo respeitado. Uma pequena modificação está criando uma trava jurídica muito grande e independente do resultado deste processo com o aeroporto, isto não pode estar acontecendo e mais importante para um aeroporto uma via de acesso razoável para que não fique inviabilizado. Muito obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as obras para novo acesso ao aeroporto de Florianópolis situadas em área externa ao sítio aeroportuário são de responsabilidade do poder público estadual.

Ademais, será incluída no Contrato cláusula aplicável exclusivamente ao Aeroporto Hercílio Luz que estabelece como risco do Poder Concedente a não disponibilização pelo Poder Público, após o término da Fase I-B, de acesso rodoviário ao sítio aeroportuário, desde que demonstrado pela Concessionária que o novo terminal de passageiros de que trata o item 8.8.1 do PEA se encontra em condições de operar.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| JOSÉ CARLOS MULLER FILHO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde a todos, boa tarde mesa. Falo aqui também como diretor de transporte do Estado de Santa Catarina, cuja a área de aeroportos está afeta a nossa pessoa. Quero aproveitar o momento para ratificar algumas coisas que foram ditas aqui, mas para a gente não esquecer porque que a gente está aqui discutindo o aeroporto de Santa Catarina, de Florianópolis. Primeiro que o maior objetivo é melhorar esse aeroporto com urgência, mas essa urgência não implica em a gente não ter alguns zelos e aqui eu faço menção ao que a FIES falou em nome, na pessoa do seu Egídio, até o nosso Deputado Estadual Esperidião Amin, quando a gente tem que ter noção que essa urgência não pode errar e para não errar as vezes um pouco de calma e pensar, planejar se torna mais indicado. Nós estamos com um novo Governo, regras mudaram, especialmente no que diz respeito a concessão, o próprio BNDES está revendo algumas maneiras de investimento, de aportar recursos e isso vai implicar nos interesses das empresas em participarem, porque ali que está o dinheiro barato e tem que ver com muito cuidado essa situação e então, isso tem que ser um parâmetro para a gente agora, para vocês especialmente que estão a frente desse processo, fica aqui perguntando a quem interessa esse modelo novo de concessão, eu vou responder e vou lembrar, interessa aos usuários, interessa a cidade, interessa a economia deste país e dessa região. Então esses são os interessados. Acho que não podemos deixar de ter em foco isso. A quem interessa isso? As pessoas que são usuárias, as cidades que estão afetas aos aeroportos e a economia. Esses são os mais importantes. Me preocupa também a questão que foi já levantada aqui, o preparo das agências reguladoras para esses novos modelos que estão aparecendo, nós estamos partindo para uma concessão, o que eu acho muito salutar, o Estado não pode ficar se preocupando com tudo, ele tem que deixar a economia, o mercado gerir esse tipo de coisa e ter foco onde precisa e a aviação ela é um</p> | |

transporte, ela tem uma função social importante e para isso tem a agência reguladora e para isso a ANAC tem que estar preparada para responder isso, para não acontecer o que aconteceu na ANATEL e a gente ficar vendo a discussão de internet e parar no judicial. Eu acho que tem que ter a equipe técnica bem formada para que pense as coisas e aja em prol da sociedade. Me preocupa um pouco essa questão de modelagem que está sendo feita e aqui fazer um pouco de reclamação, eu acho que o Estado também devia ser chamado. Eu acho que devia ter mais tempo para essa discussão e trazer para a mesa o próprio Estado e outros organismos da sociedade, porque os parâmetros que estão sendo usados nesse processo implicam diretamente em como vai se arranjar essa concessão. Então uma projeção de passageiros tem que ser muito bem adequada, a quantidade de recursos investidos tem que ser muito bem pensado, porque, às vezes, a gente parece que o Estado começa a botar números lá para solucionar um problema que ele mesmo criou durante todo esse tempo, que ele gerenciava os aeroportos e deixou chegar no que chegou. Florianópolis é sim maltratada, não vou repetir o que todo mundo já falou. Eu trabalho no Estado há 27 anos e o que a gente mais escuta do Governo Federal é dizer que Santa Catarina não precisa, tem tudo, não precisa, não é assim, nós sempre fomos negligenciados porque nos consideram rico, porque nos consideram exemplo, mas não é. Nós temos os aeroportos de Joinville mal também, não é só o aeroporto de Florianópolis que precisa melhorar, precisa de Joinville, precisa de Itajaí e Navegantes, que a gente chama e isso está na mão da Infraero. Então a Infraero, se liguem, tem que melhorar o aeroporto de Joinville, tem que melhorar o aeroporto de Itajaí, está na mão de vocês. Hoje esse modelo está indo para concessão de Florianópolis, então vamos fazer com cuidado e a gente quer estar à disposição de ajuda-los e pedir, façam um modelo que tem que dar certo, porque não dá mais para ficar na mão do Estado, infelizmente a gente já, quem é usuário sabe que é muito sacrificante frequentar um aeroporto que não anda para frente, só anda para trás e foi isso que aconteceu com o nosso aeroporto durante todo esse tempo aí. Obrigado

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a proposta de inclusão dos citados aeroportos no Programa Nacional de Desestatização - PND foi efetivamente aprovada pela então Presidente da República por meio do Decreto Federal nº 8.517/2015 que designou a ANAC como responsável pela execução e acompanhamento do processo de desestatização, sob supervisão da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), bem como instituiu esta última como responsável pela condução e aprovação dos estudos, projetos, levantamentos ou investigações que subsidiem a modelagem da desestatização dos aeroportos elencados.

A abertura de Audiência Pública aparece como uma janela de oportunidade para aperfeiçoamento desse processo por meio do envio e análise das contribuições.

Sobre a projeção de demanda, o contrato de concessão é regido por gatilhos de investimentos, que acompanham a evolução da demanda. Dessa forma, a projeção de demanda realizada para os Estudos de Viabilidade é utilizada apenas para simular os gatilhos que seriam disparados e os investimentos necessários para atendê-los.

Para a concessão, as necessidades de novos ciclos de investimentos dependerão da demanda efetivamente realizada. Assim, caso a demanda efetiva pelo Aeroporto seja maior que a projetada, o Contrato de Concessão garante mecanismos que obrigam a Concessionária a realizar novos investimentos no Aeroporto.

| SESSÃO PRESENCIAL | |
|--|--------|
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| CAMILO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>O meu nome é Camilo. Queria fazer só uma retificação aqui para o senhor Antônio e a senhora Clarissa. Com relação aos investimentos que já foram feitos. Eu concordo quando a senhora falou, quando vocês falaram é que o concessionário (ininteligível 00:47:17) o projeto. Por exemplo, terminal de passageiro pode mudar o projeto como foi feito lá em Guarulhos, o projeto da Infraero foi para lá e fizeram outro projeto, agora a infraestrutura que está pronta não tem como o concessionário mudar e está, a estrutura está praticamente de 80 a 70% pronta. O pátio de manobra está 70 a 80% pronto, o taxi, as interseções estão prontas, agora o prolongamento da pista não está pronto. Quando você olha naquela planilha o desembolso financeiro no primeiro ano, segundo ano e no terceiro ano, o cara tem investimento lá, ele está colocando o pátio de manobra para 10 posições, se eu não me engano é 10 ou (ininteligível 00:48:02) futuramente, mas o primeiro desembolso dele é para fazer o pátio completo, para 13 posições que está previsto no edital, esse pátio ele pode mudar a concepção do projeto, mas o pátio permanece ali, dentro da área de segurança foi aprovada pela ANAC. Então não tem como nenhum concessionário, a não ser que ele queira gastar dinheiro, empresa era pessoa boa e quer gastar dinheiro, é fazer tudo de novo e para fazer, mas está toda a infraestrutura, toda a fundação da obra e é isso que nós estamos falando aqui que não está previsto este desconto. O TCU aprovou o orçamento que o cara fez (ininteligível 00:48:40) não, está legal, está tudo dentro do padrão, só que ele não está levando em consideração, que ele não está levando, ele está falando que o cara vai construir um novo, toda uma nova infraestrutura no terminal de passageiro, mas ele não sabe o que que tem aqui, apresentaram o projeto para ele, qualquer um de vocês como a gente também não, está aprovado, é isso que vão fazer, é um pátio de manobra para 13 posições, o (ininteligível 00:49:03) não, (ininteligível 00:49:05) está tudo dentro (ininteligível 00:49:06) mas eles não levaram em</p> | |

consideração. Então, eu digo aos senhores para vocês rever, olha aquela planilha, o desembolso financeiro, como também o terminal de passageiros ele não fecha o total nos 3 anos, fica faltando mais ou menos 100 ou 150 milhões que deu para perceber e com relação as infraestruturas que estão pronta, está incorporado no patrimônio da Infraero, isso se no levantamento, no estudo de viabilidade o cara incorporou patrimônio e tudo que foi feito para Infraero, isso está tranquilo, naquela página 43, se eu não me engano, você falou aí Antônio, está tudo isso, está escrito, passou (ininteligível 00:49:45) da Infraero, mas no desembolso financeiro para a concessionária não mais 6 obras com o Governo do Estado e o Governo do Estado rescindiu todas. Então, somente para ficar registrado. Obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa, conforme Item 11.3 do Contrato, a Concessionária assumirá as obrigações e direitos relacionados aos contratos que envolvam a utilização de espaços no Complexo Aeroportuário que lhe tenham sido sub-rogados pela Infraero durante a Fase I-A. Informa ainda que o veículo oficial de divulgação da Administração Pública para a União é o Diário Oficial da União, conforme previsto na Lei nº 8.666, de 1993. Informa também que o nível de detalhamento contido nos EVTEAs dos referidos aeroportos é considerado suficiente para avaliar a viabilidade de sua concessão e para definir os requisitos editalícios e contratuais. Não estabelece, portanto, normas a serem adotadas pelos Concessionários na operação dos Terminais de Passageiros. Seu caráter é orientativo. Salaria ainda que os estudos foram objeto de discussões e análise por parte do Tribunal de Contas da União, que também os aprovou.

A SAC informa que os Investimentos realizados pela Infraero foram considerados e deduzidos das estimativas de Investimentos apresentadas nos estudos de viabilidade, conforme disposto nos relatórios.

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Boa tarde novamente. Na verdade é só para deixar uma manifestação aqui, agradeço até o Antônio em fazer aquela colocação sobre os 43 anos da Infraero e se ela conseguiu até hoje sobreviver é que ela teve competência. Só para refutar de uma forma veemente, que o Secretário aqui da infraestrutura deixou transparecer no (ininteligível 00:51:08) a Infraero quanto a questão do aeroporto de Joinville e Navegantes. A Infraero, com certeza, o aeroporto de Joinville e Navegantes não são superavitários como os demais, por isso, os aeroportos superavitários é que sustentavam os outros. E a Infraero, só como uma questão de deixar claro, enquanto ela teve o seu próprio orçamento, o Camilo é um colaborador nosso que tem 25 anos, já fez 10 aeroportos entre a sua totalidade e reformas. Eu vim de Foz do Iguaçu e Foz do Iguaçu em 2012, o aeroporto foi, simplesmente, demolido e construído com recursos da Infraero. Depois foi para Curitiba, Curitiba está sendo feita uma ampliação de 60 mil metros quadrados, com o recurso do (ininteligível 00:52:02) ok, mas assim, se aqui não deu certo, eu tenho certeza que a culpa foi da construtora e não dos funcionários da Infraero e do corpo técnico dela que sempre se empenharam em fazer, tanto é verdade que essa empresa que acabou com o seu contrato rescindido, ela tinha mais 6 obras com o Governo do Estado e o Governo do Estado rescindiu todas. Então, somente para ficar registrado. Obrigado</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o modelo de concessões aeroportuárias tem alcançado seus objetivos com êxito. Primeiramente, foram executados mais de R\$10 bilhões em investimentos no primeiros anos das concessões já realizadas, com incremento da capacidade dos aeroportos e melhoria da qualidade dos serviços. Somente as concessões realizadas até 2013 já renderam ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) montante superior a R\$ 1,2 bilhão em 2013, R\$1,4 bilhão em</p> | |

2014 e R\$ 2,4 bilhões em 2015. O referido Fundo foi instituído pela Lei nº 12.462, de 2011, para ser aplicado no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil. Informa-se ainda que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero. A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>A minha voz está ruim mesmo (ininteligível 00:52:50) não ia falar por causa disso, mas (ininteligível 00:52:52) reforçando o que o nosso colega (ininteligível 00:52:53) falou a respeito da obra do aeroporto, eu gostaria de saber se a ANAC chegou a visitar pessoalmente, fisicamente a construção do aeroporto?</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que as empresas que tiveram seus estudos de viabilidade selecionados conforme Procedimento de Manifestação de Interesse - PMI - Edital de Seleção nº 01/2015 da SAC apresentaram seus planos de trabalho já durante a fase de pedidos de requerimento para realização dos estudos que subsidiariam as concessões supracitadas.</p> <p>As visitas até as instalações de cada aeroporto são requisito fundamental para apresentar as condições atuais dos mesmos, sendo realizadas com acompanhamento de representante da Infraero.</p> | |

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Florianópolis | UF: SC |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ORADOR DESCONHECIDO | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Gostaria de saber também, em números, quais são as contrapartidas que estão previstas para as comunidades adjacentes, principalmente relacionado à questão de (ininteligível 00:53:26) sanitário e outras questões mais e se, corroborando com a pergunta da colega aqui do Carianos, se a ANAC também já visitou (ininteligível 00:53:35) para observar se ela fiscaliza essas situações, inclusive, das anteriores do consórcio aeroportos Brasil que deixaram os ônus lá na comunidade que ainda precisam ser reparados. Então a minha pergunta é essa, então, é nesse sentido</p> | |
| RESPOSTA DA SAC | |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que, conforme consta no Relatório 3 - Estudos Ambientais, que compõem os EVTEAs elaborados para o Aeroporto Hercílio Luz, os passivos e compensações socioambientais do Aeroporto de Florianópolis serão considerados nos projetos, inclusive nas áreas de apoio, onde foi verificada a ocorrência de riscos de contaminação do solo e água subterrânea.</p> <p>Para remediação desses passivos, os estudos propõem a realização de investigações ambientais ou mesmo adequação de infraestrutura, de forma a atender a normas aplicáveis à qualidade ambiental e prevenção da poluição.</p> <p>Destaca-se ainda que as futuras instalações de apoio a serem construídas/ampliadas conforme o Plano Conceitual de Desenvolvimento do Aeroporto deverão considerar as normas vigentes, de maneira a evitar o risco de ocorrência de contaminação, tal qual foi evidenciada no sítio atual.</p> | |

1.5 Sessão Presencial realizada em Brasília

| | |
|---|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Brasília | UF: DF |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| FÁBIO FAQUEMBURKER | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Oi, bom dia. Eu sou Fabio Faquemburker, do Machado Meier Advogados. Eu queria fazer algumas observações com relação a quatro pontos, que vão ser depois mais detalhados por escrito, mas eu queria já pontuar aqui, nessa audiência. O primeiro diz respeito a contribuição fixa inicial, e o momento do pagamento dela, que o contrato prevê o pagamento de uma contribuição fixa na data de assinatura, agora o contrato, ele passa a valer a partir da sua data de eficácia, e a data de eficácia depende de algumas condições que nem todas elas dependem exclusivamente da concessionária, alguns atos do poder concedente. Publicação de extrato, emissão pela ANAC da ordem de Serviço, entre outros. Então, a minha preocupação é que a concessionária pode se ver em uma situação, em que ela desembolsou a quantia, que é uma quantia relevante 25% da contribuição fixa inicial, esse valor sem eficácia nos contratos, que é o gatilho para o início de toda concessão, esse valor vai está parado. Então assim, e indisponível. Então a minha sugestão é que o pagamento da contribuição fixa seja sim, uma condição eficácia do contrato, mas que ele só seja devida, depois de cumprida as outras condicionantes, e não na assinatura do contrato. O segundo ponto, que já foi dito aqui, é com relação as regras de consulta. O contrato prevê uma série de situações que exigem a interlocução, e negociação entre concessionários e os agentes relevantes, e o princípio é ótimo de transparência, diálogo, visando otimização, eu acho que é salutar isso e agora tem alguns pontos que são preocupantes sobre a perspectiva da concessionária, como já foi dito aqui, a obrigação de apresentar uma anteprojeto para as empresas aéreas e esse anteprojeto tem que ser objeto de contribuições e as contribuições tem que ser submetidas a ANAC, daí</p> | |

então vai analisar o que não foi acatado e vai arbitrar o que pode ou não pode ser feito, o que deve ou o que não deve ser incluído, isso atrasa, ou pode vir atrasar bastante o cronograma da concessão em si, que implica não só em uma questão de prazo, mas em uma questão relevante de custos também para a concessionária. E justamente considerando esses prazos previstos para apresentação de anteprojeto, a concessionária acaba ficando em uma posição meio fragilizada eu acho, dependendo do número de contribuições recebidas, e isso impacta no seu planejamento como um todo, é uma (ininteligível 01:08:37) da concessão. O mesmo se aplica as propostas de regras de consulta para o gerenciamento de tráfego, de tráfego que são previstas na cláusula 4.6 que também tem que ser precedida de consultas partes interessada. Agora, esse é um ponto que eu queria fazer, que as partes, o contrato faz referencia partes interessadas relevantes, sem definir o que são partes interessadas relevantes. Então a gente pode se ver em uma situação em que, por conta até do anexo do que trata das penalidades, quer dizer, pode ser interpretado que as partes interessadas relevantes não foram consultadas sem que tenha uma definição do que sejam elas contratualmente, isso implicaria a imposição de penalidades e multas. Então, em outro ponto também que foi dito, é que na medida em que essas partes interessadas relevantes, tem que ser consultadas no plano de gestão, no PGI, na prática há um compartilhamento, ao meu ver de gestão, da gestão indireta do aeroporto, o que contraria um pouco não só as próprias regras do edital, que prevê uma limitação relevante para a participação de companhia aéreas na gestão do aeroporto, que é 2%, mas com o próprio princípio da concessão de outorgar para o justificatário a gestão e a operação de determinado aeroporto. Um outro ponto que eu queria mencionar também, de preocupação, que são as regras de desapropriação previstas no contrato e no edital. Especificamente com relação ao aeroporto de Salvador, eu queria fazer uma pergunta, o porque diferentemente de Porto Alegre, o aeroporto de Salvador não prevê um limite a um valor, no caso do não cumprimento da obrigação de construção da segunda pista. Eu acho que é importante até para fins de definição do reequilíbrio, que seja estabelecido pelo menos um quepe, um limite que possa ser levado em consideração pela concessionária

no momento, de determinado momento da obra e também os custos que vão ser associados as desapropriações e demais atos necessários para a construção dessa pista. E daí, eu também pergunto se vão ser disponibilizadas listas conclusivas e vinculantes dos decretos existentes, não só com relação a Salvador, mas com relação a todos os aeroportos objetos da concessão, e os demais documentos referentes as desapropriações necessárias. E finalmente aqui, rapidamente porque eu não quero me estender e tirar o tempo da Dani, é um comentário com relação ao fluxo de caixa marginal e revisão dos parâmetros da concessão, que é fluxo de caixa marginal, que vai ter uma taxa de desconto que vai ser aplicada pela ANAC conforme a metodologia seja determinada mediante a discussão pública, o mesmo se aplica também a revisão dos parâmetros da concessão. Eu entendo que talvez não seja possível já determinar essa metodologia no momento certo, ainda mais que a gente está falando de 10 anos pra frente, e muita coisa pode mudar em termos de cenários macroeconômicos, na própria concessão, mas eu gostaria de sugerir, de repente ter algum terceiro mediador ou arbitro, no momento da discussão, da determinação de tais metodologias. Obrigado, eu vou passar a palavra para a Daniela.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que: 1) Os Decretos e demais documentos que tratam do processo de desapropriação quando necessária para cada um dos aeroportos objeto dessa rodada de concessões já encontram-se disponíveis no Banco de Informações (data room) que poderá ser retirado na SAC mediante agendamento prévio por meio do contato: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. As informações que compõem o referido Data Room são atualizadas periodicamente. 2) o item 8.3.4 do Anexo 2 do Contrato e seus subitens serão alterados de modo a permitir que o Concessionário envide esforços na desocupação necessária às obras para ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho. O Item 8.3.4.2 que prevê pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente será excluído. Com relação ao Aeroporto de Salvador, a exigência temporal para construção de uma nova pista, constante no item 8.7.8.1 do Anexo 2 do Contrato, será

extinta, restando vigente a obrigação de estar plenamente operacional antes de a demanda atingir 130.000 movimentos anuais.

| | |
|--|--------|
| SESSÃO PRESENCIAL | |
| CIDADE: Brasília | UF: DF |
| DADOS DO COLABORADOR | |
| ANDRÉ LUIS DIAS | |
| CONTRIBUIÇÃO | |
| <p>Bom dia a todos. Meu nome é André. Eu venho apresentar a minha contribuição para estender no edital, à restrição a participação, não apenas por região nacional, mas por área de influencia regional, mesmo que esta seja internacional. Estendendo assim a limitação aos operadores dos aeroportos de montevidéu, Ezeiza e Aeroparque ao Aeroporto de Porto Alegre, na linha de concorrência já identificada pela Secretaria de Aviação Civil na nota número 21, na nota técnica 21. Reforço ainda, que este caso, se não houver restrição, há uma possibilidade muito grande de monopólio, até que tenha mais dano do que a região Nordeste do país, por quê? Há fortes evidências que o aeroporto de Porto Alegre venha sofrer uma substituição de carga, pelo o aeroporto de Montevidéu, e Aeroparque e Ezeiza, visto que, nesses aeroportos internacionais que eu citei, são explorados pelo mesmo grupo econômico. Bom, quanto à linha SAC. As distâncias que as SAC apresentou em nota técnica número 21, entre Salvador e Natal, e Natal e Fortaleza são parecidas com a de montevidéu e Porto Alegre, e Porto Alegre e Ezeiza. Salvador e Natal, a distância é de 1.078 Km e Natal e Fortaleza 508 km segundo o Google Maps. Porto Alegre e Montevidéu 795 Km. Porto Alegre e Ezeiza 1.110 Km. montevidéu e Ezeiza 320 Km. Nós temos uma possibilidade de triangulação de carga e até mesmo de passageiros. Bom, quanto as evidências que eu já mencionei. Elas estão baseadas na nota técnica da SAC de número 02 de 2014, que mencionou sobre o novo, a viabilidade sobre o novo aeroporto de Porto Alegre, e o relatório do TCU sobre o aeroporto de Porto Alegre. Os motivos são primeiro: Porto Alegre tem uma restrição de pista para carga, somente uma aeronave de grande porte pode decolar com 85% de sua capacidade, logo ela está trocando a carga paga por combustível para poder decolar. Segundo, a saturação da pista em poucos anos. Terceiro, segundo a Nota técnica 02 da SAC, a maior parte da carga é transportada por rodovia até Guarulhos, que diz também 1.144 Km e</p> | |

Viracopos 1.195 Km, ou seja, é menor, é maior do transporte rodoviário do que para Montevideo, até mesmo Buenos Aires. Logo, um simples planejamento, vai transferir a carga rodoviária de Porto Alegre para esses aeroportos internacionais, gerando evasão de divisas no Brasil. É evidente que o Uruguai vai agradecer, caso esse grupo econômico seja vencedor de Porto Alegre, vai se formar um hubby a la Mephis. Bom, em jurisprudência internacional, no caso da Inglaterra, já limitou a competição internacional, a Competition Commission inglesa exigiu que a BAA vendesse um dos aeroportos de (ininteligível 01:32:57), para fomentar a competição internacional. Bom, são essas as minhas contribuições, muito obrigado.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o tráfego no Aeroporto de Porto Alegre é predominantemente nacional (94% dos passageiros, 99% da carga aérea e 93% do movimento das aeronaves). Ademais, apesar da relativa proximidade geográfica com os aeroportos de Buenos Aires e de Montevideo, o Brasil não possui acordo de cabotagem com Argentina ou Uruguai, limitando-se a acordo que abarca a 6ª liberdade do ar, situação que distingue-se significativamente dos aeroportos dentro do Reino Unido. Outro aspecto que cabe ressaltar é que o Acordo em vigor com a Argentina está limitado a 133 frequências semanais com determinação de tarifas no país de origem.

De outra parte, deve-se ter em conta que apesar do Brasil possuir acordo de Céus Abertos com o Uruguai desde 2009, o Aeroporto de Montevideo é quase cinco vezes menor que o de Porto Alegre em termos de passageiros (apenas 1,7 milhão de passageiros em 2014). Como está disposto na literatura, o porte do aeroporto é fator relevante para a indispensável economia de rede dos hubs.

Sob outra vertente, cabe notar que passageiros nacionais e internacionais são segregados pela regulamentação atual, o que dificulta a formação de hubs de passageiros em outros países e, por consequência, hubs de carga, uma vez que a maior parte da carga aérea é transportada nos porões de aeronaves que fazem voos de passageiros.

Assim, não se mostra adequada a utilização, para análise entre

aeroportos internacionais, da mesma metodologia (e mesmas restrições) empregada para a análise concorrencial entre aeroportos nacionais.

2 ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES ENVIADAS POR FORMULÁRIO

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| JOSÉ HUMBERTO DE OLIVEIRA INFANTINI |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4107 |
| <p>Solicito a exclusão do prédio da ANAC do objeto da concessão do Aeroporto Internacional Salgado Filho em Porto Alegre, considerando que o pleito encaminhado pelo DIR-P através do Ofício nº73/2016/GAB/DIR/P não foi atendido tempestivamente pela SAC, considerando a competência legal da Diretoria da ANAC para aprovar as minutas de editais de concessão, nos termos do Art. 11, inciso VI, da Lei nº11.182/2005, solicitamos a inclusão do artigo abaixo sugerido no Anexo 2 do Contrato de Concessão, intitulado PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA (PEA), o qual detalha e especifica o objeto da Concessão, tal qual fez o COMAER ao excluir as áreas de interesse militar (art. 4.1.2 do PEA). Sugestão para inclusão de artigo no PEA: 4.1.4 – Não se inclui no objeto da concessão a área atualmente ocupada pela Agência Nacional de Aviação Civil, situada na Av. Severo Dullius, 1244, Bairro São João, em Porto Alegre / RS, medindo 6.584,20 m² de área total, destinada as atividades de fiscalização e regulação da aviação civil regional.</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>O imóvel é utilizado pelo Núcleo Regional de Aviação Civil de Porto Alegre nas suas atividades de fiscalização e regulação da aviação nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>O imóvel constitui patrimônio da União e, a fim de garantir transferência das atividades da ANAC, será considerado prazo de 3 (três) anos após a data de eficácia do Contrato de carência para que haja planejamento por parte da Agência. Ressalta-se que o contrato de concessão prevê a disponibilização de área no aeroporto para as atividades inerentes à</p> |

atuação da Agência, conforme item 11.5 do Contrato.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| JOSÉ HUMBERTO DE OLIVEIRA INFANTINI |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4108 |
| <p>Solicito a exclusão do prédio da ANAC do objeto da concessão do Aeroporto Internacional Salgado Filho em Porto Alegre, considerando que o pleito encaminhado pelo DIR-P através do Ofício nº73/2016/GAB/DIR/P não foi atendido tempestivamente pela SAC, considerando a competência legal da Diretoria da ANAC para aprovar as minutas de editais de concessão, nos termos do Art. 11, inciso VI, da Lei nº11.182/2005, solicitamos a inclusão do artigo abaixo sugerido no Anexo 2 do Contrato de Concessão, intitulado PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA (PEA), o qual detalha e especifica o objeto da Concessão, tal qual fez o COMAER ao excluir as áreas de interesse militar (art. 4.1.2 do PEA). Sugestão para inclusão de artigo no PEA: 4.1.4 – Não se inclui no objeto da concessão a área atualmente ocupada pela Agência Nacional de Aviação Civil, situada na Av. Severo Dullius, 1244, Bairro São João, em Porto Alegre / RS, medindo 6.584,20 m² de área total, destinada as atividades de fiscalização e regulação da aviação civil regional.</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>O imóvel é utilizado pelo Núcleo Regional de Aviação Civil de Porto Alegre nas suas atividades de fiscalização e regulação da aviação nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>O imóvel constitui patrimônio da União e, a fim de garantir transferência das atividades da ANAC, será considerado prazo de 3 (três) anos após a data de eficácia do Contrato de carência para que haja planejamento por parte da Agência. Ressalta-se que o contrato de concessão prevê a disponibilização de área no aeroporto para as atividades inerentes à atuação da Agência, conforme item 11.5 do Contrato.</p> |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| LUIS CLAUDIO MALLORCA NATAL |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4109 |
| Inclusão do item: 4.1.4 – Não se inclui no objeto da concessão a área atualmente ocupada pela Agência Nacional de Aviação Civil, situada na Av. Severo Dullius, 1244, Bairro São João, em Porto Alegre / RS, medindo 6.584,20 m ² de área total, destinada as atividades de fiscalização e regulação da aviação civil regional. |
| JUSTIFICATIVA |
| A sede regional da ANAC encontra-se no endereço supracitado e a inclusão do mesmo no edital de concessão irá acrescentar a possibilidade de novo gasto público em face de necessidade de locação desse ou de outro imóvel para a lotação de 62 (sessenta e dois) servidores públicos, contrariando o DECRETO No 8.540, DE 9 DE OUTUBRO DE 2015 Estabelece, no âmbito da administração pública federal direta, autárquica e fundacional, medidas de racionalização do gasto público nas contratações para aquisição de bens e prestação de serviços e na utilização de telefones celulares corporativos e outros dispositivos. Por se tratar de prédio próprio (ANAC) a mudança para outro local ou pagamento de locação ao concessionário, ora observado na regra deste Edital, fere os princípios de economicidade, legalidade, moralidade e finalidade que norteiam o serviço público federal. |
| RESPOSTA DA SAC |
| O imóvel constitui patrimônio da União e, a fim de garantir transferência das atividades da ANAC, será considerado prazo de 3 (três) anos após a data de eficácia do Contrato de carência para que haja planejamento por parte da Agência. Ressalta-se que o contrato de concessão prevê a disponibilização de área no aeroporto para as atividades inerentes à atuação da Agência, conforme item 11.5 do Contrato. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| ANTONIO ALMIR DE SOUSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4110 |
| Como ficará a situação da Infraero e dos empregados da Infraero apos a concessão? |
| JUSTIFICATIVA |
| A Infraero era uma empresa lucrativa que mantinha seu custeio e investimentos. Hoje é mantida pelo Tesouro que tem escassez de recursos. Como será mantida as demais unidades da Rede Infraero e, como ficará a situação dos empregados lotados nesses aeroportos. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero. A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero. No que tange aos impactos financeiros decorrentes da concessão, os mesmos serão devidamente avaliados e monitorados pelo governo federal e tratados adequadamente a partir das necessidades que eventualmente sejam identificadas. |

DADOS DO COLABORADOR

ANDRE LUIS DIAS

CONTRIBUIÇÃO Nº4111

Inclusão 3.17.1 - A mesma região geográfica abrange aeroportos na Argentina e no Uruguai que estejam localizados a 1.000 km de distância do aeroporto a ser concedido. 3.17.2 - É vedada a participação de operadores ou grupo econômico com participação em aeroportos sob o regime de zona franca ou porto livre em um raio de 1.000 km.

JUSTIFICATIVA

A parte final do item 3.17 do Capítulo III, seção III dispõe que os acionistas da concessionária de serviço público da infraestrutura aeroportuária federal não poderão apresentar, isoladamente, propostas econômicas para Aeroportos localizados na mesma Região Geográfica em que se situam os Aeroportos objetos de suas concessões. Entretanto, o edital é omissivo em relação a competição entre Estados. Considerando que os aeroportos de Buenos Aires e Montevideu são operados pelo mesmo grupo econômico, há um potencial risco de monopólio no sul do continente visto que os referidos aeroportos estão localizados a menos de 1.000 km do aeroporto de Porto Alegre. Logo, se o grupo econômico que opera os aeroportos de Buenos Aires e Montevideu for o vencedor poderá adotar medidas para favorecer o aeroporto que possui melhores atrativos, principalmente em relação a carga aérea. No caso em tela, o aeroporto de Montevideu opera sob o regime de porto livre desde 2008 com a regulamentação da Ley 17.555 de 2002 que trata do aquecimento econômico uruguaio. Segundo a Uruguai XXI – Órgão oficial uruguaio para promoção de investimentos e exportações, o porto livre possibilita que “as mercadorias operadas dentro de um porto livre poderão circular livremente sem necessidade de autorizações nem trâmites formais. Durante sua permanência no recinto portuário, as mercadorias são isentas de quaisquer tributos e sobrecargas aplicáveis à importação, podendo desenvolver atividades relacionadas com as mercadorias e atividades relacionadas ou associadas com os serviços a ela prestado.” Em caso análogo, a Competition Commission, da Inglaterra, exigiu que a operadora BAA vendesse dois aeroportos londrinos (Stansted e Gatwick) e um aeroporto escocês (Edinburgh

ou Glasgow) para promover a competição entre aeroportos no Reino Unido.

Fontes:

<http://www.elderechodigital.com/acceso1/legisla/decretos/d0800409.html>

<http://www.elderechodigital.com/acceso1/legisla/leyes/ley17555.html>

<http://www.uruguayxxi.gub.uy/investimentos/incentivos-para-o-investimento/>.

http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20100111133411/http://www.competition-commission.org.uk/rep_pub/reports/2009/545baa.htm

<http://www.bbc.com/news/business-14196639>

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o tráfego no Aeroporto de Porto Alegre é predominantemente nacional (94% dos passageiros, 99% da carga aérea e 93% do movimento das aeronaves). Ademais, apesar da relativa proximidade geográfica com os aeroportos de Buenos Aires e Montevidéu, o Brasil não possui acordo de cabotagem com Argentina ou Uruguai, limitando-se a acordo que abarca a 6ª liberdade do ar, situação que distingue-se significativamente dos aeroportos dentro do Reino Unido. Outro aspecto que cabe ressaltar é que o acordo em vigor com a Argentina está limitado a 133 frequências semanais com determinação de tarifas no país de origem. De outra parte, deve-se ter em conta que apesar do Brasil possuir acordo de Céus Abertos com o Uruguai desde 2009, o Aeroporto de Montevidéu é quase cinco vezes menor que o de Porto Alegre em termos de passageiros (apenas 1,7 milhão de passageiros em 2014). Como está disposto na literatura, o porte do aeroporto é fator relevante para a indispensável economia de rede dos hubs. Sob outra vertente, cabe notar que passageiros nacionais e internacionais são segregados pela regulamentação atual, o que dificulta a formação de hubs de passageiros em outros países e, por consequência, hubs de carga, uma vez que a maior parte da carga aérea é transportada nos porões de aeronaves que fazem voos de passageiros. Assim, não se mostra adequada a utilização, para análise entre aeroportos internacionais, da mesma metodologia (e mesmas restrições) empregada para a análise concorrencial entre aeroportos nacionais.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| ANDRE LUIS DIAS |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4112 |
| Conceder a isenção da outorga fixa anual por um ano, a título de contrapartida, no momento em que o aeroporto concedido abrir o capital na BOVESPA. |
| JUSTIFICATIVA |
| Tal medida se justifica pelos elevados custos de um processo de abertura de ações na BOVESPA, bem como estimular a participação de potenciais investidores e a população em geral no aeroporto. Um estímulo ao IPO tende a garantir uma entrada significativa no caixa do aeroporto concedido e conseqüentemente poderá garantir tanto o pagamento da outorga fixa anual até o final da concessão quanto o cumprimento do prazo dos investimentos. Além disso, o IPO serve de alternativa as debêntures e tende a trazer uma melhora no fluxo de caixa de uma companhia. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a oferta de ações em Bolsa de Valores é decisão do investidor, conforme regras do contrato de concessão, e que o pagamento de outorga não guarda relação com tal decisão. |

DADOS DO COLABORADOR

RUTE DE CÁSSIA SANTOS DE JESUS

CONTRIBUIÇÃO Nº4114

Caso a concessão do Aeroporto de Salvador à iniciativa privada seja considerada viável do ponto de vista econômico, financeiro e ambiental, esclarecer o planejamento e as diretrizes do Governo Federal, no que diz respeito às vidas de, aproximadamente, 400 (quatrocentos) empregados da Infraero (concursados) que laboram nas dependências deste Aeroporto e suas respectivas famílias que serão envolvidas neste processo. A problemática questão que incomoda a todos os empregados deste Aeroporto é: se for concedido, manteremos o nosso emprego público na Infraero ou não? Seremos remanejados para outros Aeroportos em outras cidades/estados? Ou, ainda: existe a possibilidade de laborar em outras empresas e órgãos Públicos que atuam em Salvador? Recentemente, tivemos conhecimento de que Órgãos Públicos procuraram a Administração da Infraero e apresentaram proposta de absorção de significativo número de profissionais do Aeroporto de Salvador, por meio de cessão de empregados, devido à existência de vagas a serem preenchidas em suas unidades. Como isso pode ser viabilizado? É possível ampliar o levantamento de necessidades para outros Órgãos ou Empresas Públicas que possuam demanda semelhante, no sentido de acomodar os 400 funcionários da Infraero em outros Órgãos ou Empresas Públicas dentro da cidade de Salvador ou Região Metropolitana? A alternativa citada no parágrafo anterior certamente seria menos traumática para os empregados e suas famílias e possibilitaria que esses profissionais continuassem contribuindo para o desenvolvimento da nossa Cidade/Estado. É válido destacar que o período previsto para realização do Leilão se aproxima e pouca (ou nenhuma) informação vem sendo repassada para os empregados de modo oficial, provocando em todos um clima de insegurança e insatisfação generalizados. Diante do exposto, torna-se imperioso, portanto, que o Governo informe, de forma clara, a estratégia será utilizada para alocação de centenas de empregados que porventura não sejam absorvidos pela iniciativa privada, no sentido de possibilitar melhor planejamento, em tempo hábil, junto às

diversas famílias diretamente afetadas pelo processo de mudança na administração do Aeroporto de Salvador estabelecido pelo Governo Federal.

JUSTIFICATIVA

O tema proposto decorre da ausência de informações claras sobre como se dará o processo de alocação dos empregados da Infraero com o advento da concessão, sendo necessário o repasse de informações oficiais do Governo Federal, com a devida concisão e transparência, acerca das diretrizes que serão adotadas, levando-se em consideração o cenário nacional de crise econômica e os altos níveis de desemprego no Brasil.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero. A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| LEONARDO DE CASTILHOS PEIXOTO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4120 |
| Excluir a area onde se encontra o prédio do Núcleo Regional de Aviação Civil de Porto Alegre (ANAC) do processo de concessão do Aeroporto Internacional Salgado Filho - SBPA. |
| JUSTIFICATIVA |
| 1) A área pertence à União para sede da representação regional da ANAC. 2) Qualquer mudança deste porte na infraestrutura da Agência na Região Sul precarizará os serviços de fiscalização da aviação civil, prevenção de acidentes aeronáuticos e atendimento da população em geral. Qualquer alteração de infraestrutura física causará prejuízo em tempo e custos, tendo em vista a transferência de pessoas e materiais para outra instalação, custos e tempo requerido para realizar a concorrência e contratação de aluguel ou compra de outra instalação de igual capacidade nas proximidades do aeroporto ou outras zonas comerciais, readequação e providências de facilidades como mobília e serviços desta estrutura, deslocamento das pessoas para fiscalizar o aeroporto e aeronaves a partir desta nova estrutura, entre outros. E, ainda na pior das hipóteses o prejuízo maior, simples desmonte da capacidade de fiscalização na região Sul do Brasil, pelo simples fechamento da unidade regional da ANAC e pulverização das pessoas da equipe de fiscalização para outros postos da ANAC, tendo em vista que a única unidade de porte similar na região Sul é exatamente o endereço da ANAC na Av Severo Dullius 1244. 3) Evita-se o constrangimento da União em ter que pagar aluguel para um seu ente fiscalizado, para ter que utilizar uma instalação que foi projetada e construída por ela mesma para a finalidade de atender a população da região Sul através de seu diversos serviços, mormente as atividades de fiscalização nos quatro estados: RS, SC, PR e MS. 4) A saber, que o desmonte das atividades fiscalizatórias em Porto Alegre, agravará em tamanho incomensurável a segurança de voo, das mais diversas áreas, seja voos comerciais, agrícolas, serviços aéreos e todos os demais envolvidos neste setor. |
| RESPOSTA DA SAC |

O imóvel constitui patrimônio da União e, a fim de garantir transferência das atividades da ANAC, será considerado prazo de 3 (três) anos após a data de eficácia do Contrato de carência para que haja planejamento por parte da Agência. Ressalta-se que o contrato de concessão prevê a disponibilização de área no aeroporto para as atividades inerentes à atuação da Agência, conforme item 11.5 do Contrato.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| MARCO ANTONIO VIECILI PINHEIRO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4122 |
| Salvaguardas para para a sociedade e os trabalhadores da comunidade INFRAERO. |
| JUSTIFICATIVA |
| Por ser representante dos mais de 400 funcionários do Aeroporto Internacional Salgado filho. Peço a palavra para elencar error cometidos nos aeroportos já concedidos. Que prejudicaram não só os funcionários da INFRAERO mas também a comunidade aeroportuárias e órgãos públicos. Prejuízos aos passageiros e sociedade em Geral. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero. A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| ANDRE LUIS DIAS |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4138 |
| Restrição à participação por área de influência regional, mesmo que esta seja internacional. Estendendo a limitação dos operadores dos aeroportos de MVD, EZE e ADP a POA, na linha identificada pela Secretaria de Aviação Civil sobre concorrência entre aeroportos. Reforço a possibilidade de monopólio, bem como a evasão de divisas brasileiras. |
| JUSTIFICATIVA |
| O estudo, em anexo, detectou a possibilidade de monopólio nos aeroportos localizados no sul do continente, visto que o mesmo grupo econômico opera os aeroportos de Buenos Aires e Montevideú. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o tráfego no Aeroporto de Porto Alegre é predominantemente nacional (94% dos passageiros, 99% da carga aérea e 93% do movimento das aeronaves). Ademais, apesar da relativa proximidade geográfica com os aeroportos de Buenos Aires e Montevideú, o Brasil não possui acordo de cabotagem com Argentina ou Uruguai, limitando-se a acordo que abarca a 6ª liberdade do ar, situação que se distingue significativamente dos aeroportos dentro do Reino Unido. Outro aspecto que cabe ressaltar é que o acordo em vigor com a Argentina está limitado a 133 frequências semanais com determinação de tarifas no país de origem. De outra parte, deve-se ter em conta que apesar do Brasil possuir acordo de Céus Abertos com o Uruguai desde 2009, o Aeroporto de Montevideú é quase cinco vezes menor que o de Porto Alegre em termos de passageiros (apenas 1,7 milhão de passageiros em 2014). Como está disposto na literatura, o porte do aeroporto é fator relevante para a indispensável economia de rede dos hubs. Sob outra vertente, cabe notar que passageiros nacionais e internacionais são segregados pela regulamentação atual, o que dificulta a formação de hubs de passageiros em outros países e, por consequência, hubs de carga, uma vez que a maior parte da carga aérea é transportada nos porões de aeronaves que fazem voos de passageiros. Assim, não se mostra adequada a utilização, para |

análise entre aeroportos internacionais, da mesma metodologia (e mesmas restrições) empregada para a análise concorrencial entre aeroportos nacionais.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDGAR GONZALEZ |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4140 |
| Necessidade de excluir / desconsiderar nos EVTEA os recursos oriundos do Ataero, que impactam nas receitas projetadas, valor da outorga e prazos previstos no edital dos quatro aeroportos a serem concedidos. |
| JUSTIFICATIVA |
| Da incorporação das receitas do Ataero no fluxo de caixa dos estudos de viabilidade (ETVE's) O Tribunal de Contas da União (TCU), analisou de forma preliminar os estudos técnicos que iriam balizar o edital de concessão do SBPA, conforme Ementa abaixo: GRUPO II – CLASSE VII – Plenário TC 035.257/2015-6 Natureza(s): Desestatização Órgão/Entidade: Agência Nacional de Aviação Civil Interessado: Secretaria de Aviação Civil (13.564.476/0001-05) Representação legal: não há SUMÁRIO: ACOMPANHAMENTO DA CONCESSÃO DE EXPLORAÇÃO DE AEROPORTOS. AUSÊNCIA DE FUNDAMENTAÇÃO TÉCNICA PARA EXIGÊNCIA DE EXPERIÊNCIA ANTERIOR. IMPROPRIEDADES NOS ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICOFINANCEIRA E AMBIENTAL. DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES. Dentre as diversas inconsistências observadas pelo TCU, uma das irregularidades mais graves detectadas, diz respeito à incorporação do Adicional Tarifário, conhecido como Ataero, no fluxo de caixa dos estudos de viabilidade, conforme consta no item 14 do Relatório Técnico, transcrito abaixo: 14. Constatou-se no fluxo de caixa dos estudos a incorporação, sem fundamentação legal, às receitas tarifárias das futuras concessionárias de valores arrecadados atualmente sob a forma de tributo e destinado ao Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac). Também nos itens 39, 40, 42 e 191 do mesmo Relatório, a equipe técnica do TCU assim se pronunciou: 39. O Ataero, destinado originalmente à aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma, expansão e depreciação de instalações aeroportuárias e da rede de telecomunicações e auxílio à navegação aérea, é considerado nos EVTEA como incorporado às receitas da futura concessionária, reforçando a atratividade do empreendimento, porém, sem qualquer normativo legal que sustente tal decisão. 40. A |

jurisprudência deste Tribunal é pacífica no sentido de não aceitar o recebimento de estudos com premissas desprovidas de amparo legal, inclusive a Anac foi alvo de determinação nesses exatos termos constantes do Acórdão TCU 3.232/2011-Plenário: 9.2 determinar à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que: 9.2.1 abstenha-se de encaminhar a este Tribunal os estudos de viabilidade técnica, econômicofinanceira e ambiental de que trata o art. 7º, inciso I, da IN - TCU 27/1998 contendo premissas desprovidas de amparo legal e regulamentar; ...

42. Desse modo, cumpre determinar à SAC/PR e à Anac que, por falta de amparo legal e regulamentar, excluam a incorporação do valor correspondente ao Ataero das projeções de receita constantes dos EVTEA da concessão do Aeroporto Internacional Salgado Filho, localizado no município de Porto Alegre/RS. 191. Desse modo, entende-se que os valores referentes ao Ataero devem ser retirados das receitas estimadas da concessionária; necessária a realização de audiência pública dos estudos e, além disso, que os EVTEA sejam reencaminhados ao TCU somente após a consolidação e análise das contribuições advindas da audiência pública e da aprovação pela Diretoria da Anac da minuta de edital e anexos referentes à presente concessão, nos termos do art. 11, inciso VI, da Lei 11.182/2005,, quando o prazo constante do art. 8º, inciso I, da IN-TCU 27/1998 começará a contar (itens 37-58). O Ministro Relator Walton Alencar Rodrigues, faz um breve comentário em seu Voto, conforme abaixo transcrito: A mais grave impropriedade encontrada nos estudos de viabilidade econômica diz respeito à inclusão, na receita da concessão, dos valores correspondentes ao Adicional de Tarifa Aeroportuária – ATAERO, sem que houvesse previsão legal para tanto. Essa questão já suscitou pedidos de fiscalização do TCU no passado. Segundo entendo, todavia, ela já está superada, com a recente publicação da Medida Provisória 714/2016, que extinguiu a cobrança do ATAERO e permitiu que seu montante fosse incluído nas demais tarifas aeroportuárias. Com todo respeito à posição do Ministro do TCU, que entendeu que a essa impropriedade já estaria superada com a publicação da MP 714/2016, discordamos desse entendimento, face ao que representa a

aplicação desse diploma legal, numa concessão prevista para durar 25 anos, considerando que para que essa MP vire Lei, ainda depende de aprovação do Congresso Nacional. É de conhecimento geral que após a sua publicação, uma “Medida Provisória”, como seu próprio nome dá a entender, tem eficácia por um curto espaço de tempo, ou seja, de apenas 60 dias, com possibilidade de prorrogação por igual período, perdendo sua eficácia, caso não seja votada e transformada em Lei no decurso desse prazo, o que caracteriza sua caducidade. A Medida Provisória 714/2016 foi publicada em 02/03/2016 e já foi prorrogada uma vez, tendo sua validade prevista para expirar em 29/06/2016, ou seja, antes do final deste mês e logo após o prazo final das audiências públicas. Transcrevo abaixo trecho de notícia veiculada em 07/06/2016, no Jornal Valor Econômico, que dá a percepção da imprensa sobre a aprovação dessa MP 714/2016: “Relator contraria Temer em capital externo nas aéreas A MP 714 já foi republicada e tem que ser votada na comissão mista, na Câmara e no Senado até o dia 29 de junho para não perder validade. O parecer de Zé Geraldo deve ser lido hoje à tarde e votado amanhã, se não houver pedidos de vistas. Diante da visão conflitante do relator, o governo interino tem duas possibilidades pela frente: mobilizar sua base para uma queda de braço na votação do relatório, buscando alterar esse ponto; ou apostar na estratégia de deixar a MP caducar. Nesse caso, a ideia é elaborar nova medida provisória com abordagem mais liberalizante. ... Fonte: VALOR ECONÔMICO –SP Matéria de 07/06/2016 “ Em consulta na data de hoje, dia 07/06/2016 ao site do Senado Federal, verifica-se que a MP 714/2016 ainda está em tramitação, não estando aprovada. Houve uma reunião hoje (07/06/2016 - vide arquivo anexo MP 714 2016) que terminou com um pedido de vistas ao processo. Dessa forma, como a matéria hoje está regulada por uma Medida Provisória, que ainda não se transformou em Lei e não se sabe ao certo se terá eficácia quando da realização do Leilão de concessão do Aeroporto ou quando da assinatura do contrato, é salutar e prudente que os recursos do Ataero não sejam incorporados ao fluxo de caixa das Concessões objeto desta Audiência Pública, o que também deverá influenciar nas condições previstas no edital da concessão, em observância aos apontamentos da área técnica do TCU, que determinaram a exclusão

dessas receitas da projeção de faturamento do concessionário. Com base no acima exposto, o que se requer é a revisão dos Estudos de Viabilidade (ETVEs) com a exclusão dos recursos do Ataero que foram incorporados como receitas da concessão e, seja prevista no edital uma cláusula e/ou fórmula de cálculo que venha contemplar a possível incorporação dessas receitas, se e quando efetivamente venha a ser aprovada uma Lei que regulamente o assunto.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece e informa que a Lei n. 13.319, de 25 de julho de 2016, extingue o ATAERO.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| CELIA MARIA SCHORN DA SILVA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4145 |
| Não foi mencionada a remediação da Vila Dique, conforme Inquerito Civil 00833.00049/2003 MP |
| JUSTIFICATIVA |
| Não foi mencionada a remediação da Vila Dique, conforme Inquerito Civil 00833.00049/2003 MP |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que a remedição da área onde estava localizada a Vila Dique foi considerada no Relatório 3 – Estudo Ambiental, Capítulo 4.2.1 – Riscos e Impactos da Fase de Construção, onde foi discutido o impacto de intervenção na área de várzea para ampliação da Pista de Pouso e Decolagem.</p> <p>Em função dessa intervenção, todas as atividades de investigação ambiental, com base na Resolução CONAMA Nº 420/2009, foram consideradas como parte das atividades de remedição do local. Além disso, na Tabela do Capex da Fase 01 (Tabela 6.1), apresentada no Capítulo 6.2 – Planilhas do Capex Socioambiental, está considerada também a recuperação do local, como parte das atividades de infraestrutura ambiental, ou seja, aquelas que estão associadas aos serviços de construção e, por essa razão, os custos foram considerados diretamente no capex de Engenharia e não nessa Planilha.</p> |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| CELIA MARIA SCHORN DA SILVA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4146 |
| - Não foi mencionada a remediação da Vila Dique, conforme Inquerito Civil 00833.00049/2003 MP- |
| JUSTIFICATIVA |
| Não foi mencionada a remediação da Vila Dique, conforme Inquerito Civil 00833.00049/2003 MP-RS |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que a remedição da área onde estava localizada a Vila Dique foi considerada no Relatório 3 – Estudo Ambiental, Capítulo 4.2.1 – Riscos e Impactos da Fase de Construção, onde foi discutido o impacto de intervenção na área de várzea para ampliação da Pista de Pouso e Decolagem.</p> <p>Em função dessa intervenção, todas as atividades de investigação ambiental, com base na Resolução CONAMA Nº 420/2009, foram consideradas como parte das atividades de remedição do local. Além disso, na Tabela do Capex da Fase 01 (Tabela 6.1), apresentada no Capítulo 6.2 – Planilhas do Capex Socioambiental, está considerada também a recuperação do local, como parte das atividades de infraestrutura ambiental, ou seja, aquelas que estão associadas aos serviços de construção e, por essa razão, os custos foram considerados diretamente no capex de Engenharia e não nessa Planilha.</p> |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| ALBERTO BERND LIMA E SILVA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4147 |
| Recomendações tendo em vista a retificação do Relatório de Estudos de Engenharia e Afins (Relatório 2) assim como as estimativas de custos (CAPEX) dos investimentos previstos. |
| JUSTIFICATIVA |
| As recomendações visam aproximar os estudos à realidade do aeroporto salgado filho, rever os custos dos investimentos previstos e, conseqüentemente, os valores mínimos de outorga. Ainda, busca-se com estas recomendações reduzir os riscos ao poder concedente e também ao concessionário no âmbito do contrato de concessão. |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que os Estudos apresentados avaliaram todo o material disponível, ressaltando-se que os Relatórios têm por objetivo avaliar a viabilidade do empreendimento, sendo o projeto e sua construção de responsabilidade do futuro concessionário. Dessa forma, eventuais materiais adicionais serão disponibilizados aos futuros proponentes à Concessão, os quais poderão considerar eventuais informações adicionais em suas propostas.</p> <p>Os EVTEAs contemplam a necessidade de construção/ampliação do terminal de cargas e pátios de movimentação de cargas. As Tabelas 3-18; 3-19 e 3-20 apresentam as necessidades de infraestrutura em cada uma das fases, Item 3.6 do Relatório 2– Estudo de Engenharia e Afins, elaborados para o Aeroporto Salgado Filho.</p> <p>Os preços unitários considerados nos estudos atendem a determinação do Decreto Federal Nº 7.983 de 04/04/2013, que “Estabelece regras e critérios para elaboração do orçamento de referência de obras e serviços de engenharia, contratados e executados com recursos dos orçamentos da União. Estabelece ainda em seu artigo 4º que o custo global de referência dos serviços e obras de infraestrutura de transportes será obtido a partir das composições dos custos unitários previstas no projeto que integra o edital de licitação, menores ou iguais aos seus correspondentes nos</p> |

custos unitários de referência do Sistema de Custos Referenciais de Obras – SICRO”; as recomendações contidas no Acórdão TCU 2622/2013 que “Estabelece as regras para a composição do BDI”; e as “ORIENTAÇÕES PARA ELABORAÇÃO DE PLANILHAS ORÇAMENTÁRIAS DE OBRAS PÚBLICAS – TCU”, que apresentam as principais disposições legais e a jurisprudência do TCU sobre o orçamento de referência para a licitação de obras públicas, expondo, de forma didática, cada passo a ser seguido pelos gestores públicos para calcular o preço final de uma obra. O processo de orçamentação é apresentado em detalhes nas suas três grandes etapas: levantamento e quantificação dos serviços; avaliação dos custos unitários; e definição da taxa de BDI e formação do preço de venda. Também são disponibilizadas orientações sobre a correta utilização dos sistemas referenciais de custos da administração pública federal, em especial do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (SINAPI), a estimativa de custos de serviços de engenharia consultiva e a elaboração de planilhas para celebração de termos de aditamento contratual.

Conforme consta no Relatório 2 dos EVETAs – Anexo II – Estimativa de custos de investimento (CAPEX) e de operação (OPEX) – Item 8.1 – Demonstrativos de CAPEX por Área, todos os serviços necessários para a execução da ampliação de 920m da Pista de Pouso e Decolagem 11/29 são apresentados. Nessa relação, estão previstos o aterramento do canal de drenagem pluvial existente e a construção de galeria de drenagem celular de concreto para receber tanto a contribuição do sistema de drenagem do aeroporto quanto a contribuição do sistema de drenagem do município de Porto Alegre.

A remoção de solo mole é uma alternativa viável para a ampliação da Pista de Pouso e Decolagem 11/29. Espera-se que o Concessionário realize extensa campanha de sondagens para validar a caracterização geotécnica de seu projeto de engenharia para assim analisar a possibilidade de alterar a solução que está sendo utilizada. Os riscos envolvidos estão vinculados ao custo da expansão e estão associados ao risco inerente de qualquer projeto de infraestrutura, devendo ser considerados para as estimativas de investimentos. Ressalta-se que o projeto e sua construção é

de responsabilidade exclusiva do futuro concessionário.

O bota-fora considerado contempla um raio de 3 km do centro de massa das remoções, conforme destacado no Anexo II do Relatório 2 – Estimativa de custos de investimento (CAPEX) e de operação (OPEX) – Item 8.1 – Demonstrativos de CAPEX por Área, podendo estar no sítio aeroportuário, assim como em seu entorno.

A ampliação da Pista de Pouso e Decolagem e Táxis é viável do ponto de vista da engenharia civil. As definições de suas características geométricas e geotécnicas devem ser consideradas no projeto de engenharia do futuro concessionário, respeitando as normas aeroportuárias e das boas práticas da engenharia civil brasileira.

Os custos previstos nas intervenções de pavimentos estão baseados em preços referenciais de planilhas utilizadas nas rodadas anteriores dos leilões aeroportuários, abrangendo os sistemas de pistas e pátios dos seguintes aeroportos: GRU, VCP, BSB, CNF e GIG, já aprovados e consolidados pelo TCU.

As áreas para os equipamentos de rampa consideradas nos EVTEAs são mais complexas e onerosas que o pátio de estacionamento de aeronaves por contemplarem além de pátios cobertos para estadia, instalações e edificações para manutenção dos equipamentos.

A capacidade de processamento dos terminais apresentada no gráfico é calculada em função da análise dos fluxos segregados e combinados para a hora pico e reflete a capacidade do processador mais restritivo, além de atender a um nível de serviço ótimo (antigo nível C da IATA). O gráfico realça a condição de um desbalanceamento em algum dos fluxos tendo por base parâmetros definidos de acordo com um nível de serviço padronizado, que não necessariamente afeta a qualidade total do serviço ou o nível de serviço percebido pelos usuários. Os investimentos previstos foram dimensionados em função das projeções de demanda com um nível de serviço estabelecido e refletem a necessidade operacional do aeroporto para atender os diversos fluxos de passageiros na hora pico, sendo a movimentação anual de passageiros um resultado desse processamento e não uma diretriz de dimensionamento.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| CELIA MARIA SCHORN DA SILVA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4149 |
| Não foi mencionada a remediação da Vila Dique, conforme Inquerito Civil 00833.00049/2003 MP-RS |
| JUSTIFICATIVA |
| ---- Não foi mencionada a remediação da Vila Dique, conforme Inquerito Civil 00833.00049/2003 MP-RS |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que a remedição da área onde estava localizada a Vila Dique foi considerada no Relatório 3 – Estudo Ambiental, Capítulo 4.2.1 – Riscos e Impactos da Fase de Construção, onde foi discutido o impacto de intervenção na área de várzea para ampliação da Pista de Pouso e Decolagem.</p> <p>Em função dessa intervenção, todas as atividades de investigação ambiental, com base na Resolução CONAMA Nº 420/2009, foram consideradas como parte das atividades de remedição do local. Além disso, na Tabela do Capex da Fase 01 (Tabela 6.1), apresentada no Capítulo 6.2 – Planilhas do Capex Socioambiental, está considerada também a recuperação do local, como parte das atividades de infraestrutura ambiental, ou seja, aquelas que estão associadas aos serviços de construção e, por essa razão, os custos foram considerados diretamente no capex de Engenharia e não nessa Planilha.</p> |

DADOS DO COLABORADOR

URBANO SCHMITT, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE GESTÃO DE PORTO ALEGRE

CONTRIBUIÇÃO Nº4151

Requer-se a supressão dos subitens 8.3.4 e 8.3.4.1 do PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA (PEA) do Aeroporto Internacional de Porto Alegre, constante no ANEXO 2 DO CONTRATO DE CONCESSÃO, os quais assim dispõem: 8.3.4 Ampliação da pista de pouso e decolagem 11/29 para um comprimento de, pelo menos, 3200 metros, de acordo com os requisitos regulamentares de projeto para aeronave crítica Código "E" em pista de aproximação de precisão, que deverá entrar em operação em até 2 (dois) anos após a realização da desocupação da área pelo poder público. 8.3.4.1 Na hipótese da desocupação prevista no item 8.3.4 não se ultimar em até 4 (quatro) anos contados da data de eficácia, a Concessionária ficará desobrigada da realização do investimento ali estabelecido.

JUSTIFICATIVA

O Município de Porto Alegre envidou todos os esforços necessários à liberação da área necessária para a ampliação da Pista de Pouso e Decolagem - PPD, e que, desde 2011, tal área está livre e no aguardo do início desta obra. Desta forma, não está correta a previsão contida no subitem 8.3.4 do PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA (PEA), constante no ANEXO 2 DO CONTRATO DE CONCESSÃO, de que a ampliação da pista de pouso e decolagem para um comprimento de, pelo menos, 3200 metros, deverá entrar em operação em até 2 (dois) anos após a realização da desocupação da área pelo poder público, pois conforme dito, área necessária à realização das obras já está desimpedida e inclusive cercada com muros de concreto construídos pela INFRAERO. Em razão disto, requer-se a supressão deste item uma vez que a condicionante ali prevista, qual seja, desocupação da área pelo poder público, já foi providenciada desde 2011. Quanto ao subitem 8.3.4.1, além de descabido pelo motivo anteriormente defendido e pelo fato de que as habitações remanescentes situadas ao entorno do aeroporto serão removidas ainda neste ano e outra parte em torno de 18 meses, a contar do início das obras

de construção das unidades habitacionais no Loteamento Irmãos Maristas, o que, depende de autorização do Governo Federal; é inapropriado por admitir a inexecução de importantíssimo empreendimento. Tal previsão é inadmissível ainda mais pelo fato de que a atuação do poder público de retirada da totalidade das habitações ao em torno do aeroporto independe da sua vontade, mas sim de autorização do Governo Federal. Pelos motivos anteriormente esposados roga-se a alteração do ANEXO 2 do Contrato de Concessão do Edital do Leilão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos de Porto Alegre, Salvador, Florianópolis e de Fortaleza, no sentido de suprimir as informações contidas nos subitens 8.3.4 e 8.3.4.1 do PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA (PEA) relativo ao Aeroporto Internacional Salgado Filho.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a cláusula será revisada a fim de imputar ao concessionário a obrigação de promover as desocupações necessárias para expansão da pista de pouso e decolagem, que deverá entrar em operação em até 52 (cinquenta e dois) meses após a data de eficácia do contrato.

DADOS DO COLABORADOR

URBANO SCHMITT, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE GESTÃO DE PORTO ALEGRE

CONTRIBUIÇÃO Nº4152

Requer-se a supressão dos subitens 8.3.4 e 8.3.4.1 do PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA (PEA) do Aeroporto Internacional de Porto Alegre, constante no ANEXO 2 DO CONTRATO DE CONCESSÃO, os quais assim dispõem: 8.3.4 Ampliação da pista de pouso e decolagem 11/29 para um comprimento de, pelo menos, 3200 metros, de acordo com os requisitos regulamentares de projeto para aeronave crítica Código "E" em pista de aproximação de precisão, que deverá entrar em operação em até 2 (dois) anos após a realização da desocupação da área pelo poder público. 8.3.4.1 Na hipótese da desocupação prevista no item 8.3.4 não se ultimar em até 4 (quatro) anos contados da data de eficácia, a Concessionária ficará desobrigada da realização do investimento ali estabelecido.

JUSTIFICATIVA

O Município de Porto Alegre envidou todos os esforços necessários à liberação da área necessária para a ampliação da Pista de Pouso e Decolagem - PPD, e que, desde 2011, tal área está livre e no aguardo do início desta obra. Desta forma, não está correta a previsão contida no subitem 8.3.4 do PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA (PEA), constante no ANEXO 2 DO CONTRATO DE CONCESSÃO, de que a ampliação da pista de pouso e decolagem para um comprimento de, pelo menos, 3200 metros, deverá entrar em operação em até 2 (dois) anos após a realização da desocupação da área pelo poder público, pois conforme dito, área necessária à realização das obras já está desimpedida e inclusive cercada com muros de concreto construídos pela INFRAERO. Em razão disto, requer-se a supressão deste item uma vez que a condicionante ali prevista, qual seja, desocupação da área pelo poder público, já foi providenciada desde 2011. Quanto ao subitem 8.3.4.1, além de descabido pelo motivo anteriormente defendido e pelo fato de que as habitações remanescentes situadas ao entorno do aeroporto serão removidas ainda neste ano e outra parte em torno de 18 meses, a contar do início das obras

de construção das unidades habitacionais no Loteamento Irmãos Maristas, o que, depende de autorização do Governo Federal; é inapropriado por admitir a inexecução de importantíssimo empreendimento. Tal previsão é inadmissível ainda mais pelo fato de que a atuação do poder público de retirada da totalidade das habitações ao em torno do aeroporto independe da sua vontade, mas sim de autorização do Governo Federal. Pelos motivos anteriormente esposados roga-se a alteração do ANEXO 2 do Contrato de Concessão do Edital do Leilão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos de Porto Alegre, Salvador, Florianópolis e de Fortaleza, no sentido de suprimir as informações contidas nos subitens 8.3.4 e 8.3.4.1 do PLANO DE EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA (PEA) relativo ao Aeroporto Internacional Salgado Filho.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a cláusula será revisada a fim de imputar ao concessionário a obrigação de promover as desocupações necessárias para expansão da pista de pouso e decolagem, que deverá entrar em operação em até 52 (cinquenta e dois) meses após a data de eficácia do contrato.

DADOS DO COLABORADOR

RODRIGO PERRONE SOARES

CONTRIBUIÇÃO Nº4153

Repasso aqui os pontos que necessitam de esclarecimento, com relação à Engenharia, falados na audiência pública da Concessão do Aeroporto de Porto Alegre. O texto manifestado na audiência segue na íntegra em anexo, onde há a descrição das considerações e as cláusulas que tratam destes pontos. Falo como um cidadão que, por trabalhar na área de Engenharia da Infraero, tem o dever de contribuir com as informações técnicas que acabam não sendo de conhecimento geral. São possíveis equívocos da documentação que, se não forem revistos, poderão dar margem a pleitos futuros do concessionário, aditivos financeiros com impacto nos valores de outorga, possíveis aumentos de tarifas aos usuários do transporte aéreo ou até inexecuções do objeto, o qual a população espera receber. Em resumo, os principais pontos a serem esclarecidos, que constam no anexo, são: 1- EMPREENDIMENTOS FUNDAMENTAIS QUE NÃO PARECEM ESTAR CONTEMPLADOS NOS ESTUDOS. Ex: Subestação 69 KV. 2 – DESOBRIGAÇÃO DE AMPLIAR A PISTA CASO ÁREA NÃO ESTEJA DESOCUPADA EM 4 ANOS, sendo um prazo inviável por experiências anteriores. 3 – ESTUDOS APRESENTAM, APARENTEMENTE, ERROS OU FALTA DE EMBASAMENTO TÉCNICO SOBRE NECESSIDADES E PRÉ-EXISTÊNCIAS, como áreas da Obra do TPS, percentual executado da Obra do Pátio do TECA, projetos já contratados que talvez não estejam sendo aproveitados, custos que parecem ser incoerentes, entre outros. 4 – DEMAIS QUESTIONAMENTOS QUANTO À AMPLIAÇÃO DE PISTA: - Imputar a responsabilidade de retirar o canal de drenagem pluvial ao Poder Público, dando margem à inviabilização do empreendimento; - Solução de estabilização de solo e retirada de solo mole parece ser onerosa e equivocada; - Infere-se que o descarte do solo retirado, com a distancia máxima descrita de 3 km, seja feita dentro do aeroporto ou no entorno do mesmo, sem deixar claro o local e as condições de licenciamento. - Não foi considerada, a principio, a solução de estabilização geotécnica para expansão de pátios e pistas de Taxi do TPS e novo TECA. - Não fica claro se

será considerada a cota necessária da cabeceira da Pista, que deve ser elevada até 8.9m devido aos obstáculos para navegação aérea. Além dos itens acima, que estão detalhados no arquivo em anexo, questiona-se ainda:

5 – QUAL O MOTIVO DA CONTRATAÇÃO ONEROSA (EM TORNO DE 8 MILHÕES DE REAIS), MESMO QUE PAGOS INICIALMENTE PELO CONCESSIONÁRIO, PARA OS EVTEAS, UMA VEZ QUE A UNIÃO JÁ DETINHA TAIS INFORMAÇÕES CORRETAS? Foram feitos estudos pela Infraero, que fiscalizou e recebeu projetos contratados, também de forma onerosa mas necessária. Estes projetos trazem, com maior precisão e memórias de cálculo, as mesmas informações pretendida nos EVTEAs. Tal situação provavelmente será corrigida devido aos apontamentos gratuitos repassadas por mim ou por outros que detém estas informações, que são públicas. Assim, concluímos que é necessária uma revisão geral das informações técnicas da documentação, além do esclarecimento das questões apontadas. Da maneira apresentada, tal documentação poderá aumentar os riscos de inexecução ou de alteração de valores do contrato. Considerando os prováveis passivos trabalhistas decorrentes do processo de concessão e as atuais pendências em outorgas de concessões anteriores, é questionável se esta concessão trará as vantagens técnicas e financeiras que a sociedade espera.

JUSTIFICATIVA

Justifica-se pelo risco de inexecuções, pleitos de aditivo ou impactos nos valores de outorga, além de passivos às comunidades do entorno aeroportuário, à atividade de Navegação Aérea e à sociedade em geral, que poderá ser impactada tanto com sobrepreço na utilização dos serviços quanto na inexecução de empreendimentos já aguardados.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que: 1) os EVTEAs contemplam a necessidade de construção/ampliação da subestação elétrica dentro da Central de Utilidades (CUT). As Tabelas 3-18; 3-19 e 3-20 apresentam as necessidades de infraestrutura em cada uma das fases (fase 1 – 4.400 m²; fase 2 – 1.600 m²; fase 3 – 1.700 m²), Item 3.6 do Relatório 2– Estudo de Engenharia e Afins. 2) o item 8.3.4 do Anexo 2 do Contrato e seus

subitens serão alterados de modo a permitir que o Concessionário envide esforços na desocupação necessária às obras para ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho. 3) os Estudos apresentados consideram todo o material encaminhado pela Infraero, ressaltando-se que tais relatórios tem por objetivo avaliar a viabilidade do empreendimento, sendo o projeto e sua construção de responsabilidade do futuro concessionário. Dessa forma, eventuais materiais adicionais serão disponibilizados aos futuros proponentes à Concessão, os quais poderão considerar eventuais informações adicionais em suas propostas.

Conforme apresentado no documento “Contratos de Engenharia” de junho de 2015 da INFRAERO, a ampliação do TPS para o ano de 2016 é de 60.300 m². Esse é o mesmo valor considerado no Relatório 2 dos EVTEAs elaborados para o Salgado Filho – Estudos de Engenharia e Afins - Item 3.5.2.2.

No mesmo Relatório 2 - Item 3.5.2.1, estão sendo consideradas todas as obras existentes e necessárias para o atendimento das necessidades de construção do Pátio do Terminal de Cargas em todas as fases de desenvolvimento do aeroporto, tais como: acesso ao Pátio do Terminal de Cargas do lado ar; e Construção e Ampliação do Pátio de Aeronaves de Cargas.

Para as ampliações de Pátio e Terminal de Passageiros, não foram seguidos os projetos já contratados pela INFRAERO pois os EVTEAs possuem diferentes diretrizes de demanda e de desenvolvimento aeroportuário para o aeroporto em questão.

As áreas para os equipamentos de rampa consideradas nos estudos são mais complexas e onerosas que o pátio de estacionamento de aeronaves por contemplarem além de pátios cobertos para estadia, instalações e edificações para manutenção dos equipamentos.

4) os Estudos apresentados avaliaram todo o material disponível, ressaltando-se que os Relatórios têm por objetivo avaliar a viabilidade do empreendimento, sendo o projeto e sua construção de responsabilidade do futuro concessionário. Dessa forma, eventuais materiais adicionais serão disponibilizados aos futuros proponentes à Concessão, os quais poderão

considerar eventuais informações adicionais em suas propostas.

No Relatório 2 - Estudos de Engenharia e Afins – Anexo II – Estimativa de custos de investimento (CAPEX) e de operação (OPEX) – Item 8.1 – Demonstrativos de CAPEX por Área, todos os serviços necessários para a execução da ampliação de 920m da Pista de Pouso e Decolagem 11/29 são apresentados. Nessa relação, estão previstos o aterramento do canal de drenagem pluvial existente e a construção de galeria de drenagem celular de concreto para receber tanto a contribuição do sistema de drenagem do aeroporto quanto a contribuição do sistema de drenagem do município de Porto Alegre.

A remoção de solo mole é uma alternativa viável para a ampliação da referida pista. Espera-se que o Concessionário realize extensa campanha de sondagens para validar a caracterização geotécnica de seu projeto de engenharia para assim analisar a possibilidade de alterar a solução que está sendo utilizada. Os riscos envolvidos estão vinculados ao custo da expansão e estão associados ao risco inerente de qualquer projeto de infraestrutura devendo ser considerados para as estimativas de investimentos. Ressalta-se que o projeto e sua construção é de responsabilidade exclusiva do futuro concessionário.

O bota-fora considerado contempla um raio de 3 km do centro de massa das remoções, conforme destacado no mesmo Relatório 2 – Anexo II – Estimativa de custos de investimento (CAPEX) e de operação (OPEX) – Item 8.1 – Demonstrativos de CAPEX por Área, podendo estar no sítio aeroportuário, assim como em seu entorno.

Os preços unitários considerados nos estudos atendem a determinação do Decreto Federal Nº 7.983 de 04/04/2013, que “Estabelece regras e critérios para elaboração do orçamento de referência de obras e serviços de engenharia, contratados e executados com recursos dos orçamentos da União. Estabelece ainda em seu artigo 4º que o custo global de referência dos serviços e obras de infraestrutura de transportes será obtido a partir das composições dos custos unitários previstas no projeto que integra o edital de licitação, menores ou iguais aos seus correspondentes nos custos unitários de referência do Sistema de Custos Referenciais de Obras –

SICRO”; as recomendações contidas no Acórdão TCU 2622/2013 que “Estabelece as regras para a composição do BDI”; e as “ORIENTAÇÕES PARA ELABORAÇÃO DE PLANILHAS ORÇAMENTÁRIAS DE OBRAS PÚBLICAS – TCU”, que apresenta as principais disposições legais e a jurisprudência do TCU sobre o orçamento de referência para a licitação de obras públicas, expondo, de forma didática, cada passo a ser seguido pelos gestores públicos para calcular o preço final de uma obra. O processo de orçamentação é apresentado em detalhes nas suas três grandes etapas: levantamento e quantificação dos serviços; avaliação dos custos unitários; e definição da taxa de BDI e formação do preço de venda. Também são disponibilizadas orientações sobre a correta utilização dos sistemas referenciais de custos da administração pública federal, em especial do Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (SINAPI), a estimativa de custos de serviços de engenharia consultiva e a elaboração de planilhas para celebração de termos de aditamento contratual.

A ampliação da Pista de Pouso e Decolagem e Táxis são viáveis do ponto de vista da engenharia civil. As definições de suas características geométricas e geotécnicas devem ser consideradas no projeto de engenharia do futuro concessionário, respeitando as normas aeroportuárias e das boas práticas da engenharia civil brasileira.

Os custos previstos nas intervenções de pavimentos estão baseados em preços referenciais de planilhas utilizadas nas rodadas anteriores dos leilões aeroportuários, abrangendo os sistemas de pistas e pátios dos seguintes aeroportos: GRU, VCP, BSB, CNF e GIG, já aprovados e consolidados pelo TCU.

DADOS DO COLABORADOR

CRISTINA TAVARES MEDEIROS

CONTRIBUIÇÃO Nº4154

1 - Quanto à contratação de profissional habilitado/capacitado Por que não há previsão de contratação de biólogos e/ou veterinários para o manejo de fauna no EVTEA do Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho? A tabela, em anexo, que trata do “Programa de Monitoramento de Fauna Terrestre” consta apenas a contratação de um engenheiro, motorista, auxiliar de escritório, mas nenhum profissional habilitado para o manejo de fauna, que são biólogos e veterinários. Existe também a previsão do “Programa de Resgate, afugentamento e realocação da fauna”, e da mesma forma cita a contratação de profissionais que não são da área. Novamente pergunto, por que não há previsão de biólogos nesse programa? 2 - Quanto à aquisição de equipamentos para o manejo de fauna (manuseio com animais) E quanto a equipamentos, não há previsão de materiais necessários para a realização do serviço ambiental dentro do sítio aeroportuário, como por exemplo, máquinas fotográficas, armadilhas de captura de animais (do tipo Sherman, Tomahawk, cambão, puçá, caixa de transporte, etc). 3 - Na parte de imóveis, para que orçar uma residência para o profissional em um centro urbano como o de Porto Alegre? 4 - Quanto ao desenho dos hangares e vegetação remanescente - Figura 4.5 O desenho não condiz com a realidade atual do aeroporto, está deslocado, as construções estão em locais errados e sobre vegetação que deve ser preservada. 5 – Quanto à caracterização da cobertura vegetal da área do aeroporto Salgado Filho. O EVTEA cita esta região com Floresta Ombrófila Densa, em diferentes estágios de sucessão. Esse equívoco pode baixar o valor de outorga do Salgado Filho.

JUSTIFICATIVA

1 - Essa demanda é importante para manter a segurança operacional do aeroporto. Pois o risco de fauna é um fato muito relevante nesse aeroporto. Manejo é o manuseio de toda e qualquer espécie animal que esteja próximo e/ou na pista de pouso e decolagem. É retirar o bicho de lá para que não colida com um avião. Assim como, a destinação correta e

adequada desses animais de acordo com a legislação vigente. Atualmente, existe no Salgado Filho Corpo Técnico habilitado, capacitado, competente e ativo, trabalhando diariamente para reduzir esse risco e poupar vidas. 2 - Como pretendem capturar animais sem estes equipamentos? 3 - Isso serve aos locais de difícil acesso, o que não se aplica nesse caso. 4 - Será suprimida essa vegetação de acordo com essa figura e uma parte dessa vegetação deve ser preservada, respeitando a legislação ambiental vigente. 5 - A realidade é que estamos inseridos numa zona de transição entre os biomas Mata Atlântica e Pampa, classificada como uma região de Tensão Ecológica, possui alguma fisionomia de Mata Atlântica, mas nunca uma floresta densa e fechada.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, em relação à questão 1, as Tabelas Auxiliares de Custo apresentadas no Anexo 10 do Relatório de Estudos Ambientais preparados para o Aeroporto Salgado Filho foram elaboradas seguindo o disposto pelo Decreto Federal 7.983/2013, que estabelece regras e critérios para elaboração do orçamento de referência de obras e serviços de engenharia. Para orçar os custos com alocação de profissionais em todos os Programas Ambientais propostos, foi utilizada a base oficial que é a Tabela de Consultoria do DNIT (Instrução de Serviço DG Nº 03, de 07 de março de 2013), a qual não faz distinção entre a especialidade do profissional mas indica a classificação do profissional conforme o grau de experiência (sênior, pleno e júnior). Desse modo, a Tabela de Custos dos Programas de Monitoramento da Fauna Terrestre e de Afugentamento e Realocação de Fauna segue a determinação do Decreto Federal e a base oficial de referência do DNIT. Para a categoria Profissional Pleno, por exemplo, devem ser considerados os biólogos ou outros profissionais necessários à operacionalização do Programa e que serão definidos posteriormente.

No que se refere a questão 2, a SAC informa que os estudos são preliminares e que toda a demanda necessária para operacionalização dos Programas Ambientais dependerá de detalhamento dos estudos na fase do licenciamento ambiental da ampliação do aeroporto. Nos processos de

licenciamento, todo o manejo de fauna é definido em um Plano de Trabalho específico, o qual detalhará os materiais, métodos e profissionais para cada grupo faunístico. Adicionalmente, a necessidade desse detalhamento pela Concessionária que assumir o aeroporto foi considerado no Estudo Ambiental em vários itens, com destaque para o Capítulo 4.2 – Análise dos Principais Riscos Ambientais e Sociais do Projeto de Expansão, sendo que os Programas para manejo de fauna foram avaliados nos Quadros 4.1 (páginas 141 a 146) e 4.2 (páginas 157 e 158).

Em relação à questão 3, o custo apresentado se refere a uma ajuda de custo padrão para equipe que estará envolvida no Programa e que é obrigatório na composição de orçamentos, conforme previsto na legislação.

No que tange à questão 4, informa-se que o desenho não se refere à situação atual da planta do aeroporto. Na realidade, trata-se de uma sobreposição do Plano Conceitual de Desenvolvimento do Aeroporto, ou seja, da proposta futura de alocação das novas edificações, conforme o projeto que está sendo proposto para a Concessão (notar legenda da página 108 – Figura 4.5 - Detalhe do Plano Conceitual e o remanescente de vegetação a ser preservado em destaque).

Por fim, com relação à questão 5, informa-se que o nome da formação vegetal foi corrigido no mapa do uso do solo e cobertura vegetal (Anexo 9) para "Área de Tensão Ecológica". Cabe mencionar que, no item 4.2.1 do Relatório 3, referente à análise de impactos, está corretamente informado que o aeroporto se localiza no Bioma Pampas, de acordo com o Mapa de Biomas do Brasil do IBGE (2004). Para a denominação da formação vegetal, adotou-se a nomenclatura do Mapa de Vegetação do Brasil do IBGE (2004). Ressalta-se ainda que na fase de licenciamento, conforme previsto nas atividades de licenciamento ambiental (Capítulo 5), deverá ser realizado um Inventário Florestal específico (previsto nas Planilhas de Avaliação de Impacto e de Capex), o qual detalhará toda a vegetação que será afetada em função da implantação do projeto.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4162 |
| 8 – Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária. Aeroporto de Porto Alegre – Salgado Filho. Esclarecer se é possível adiar o investimento necessário para ampliação da pista de pouso e decolagem 11/29 do Aeroporto Porto Alegre – Salgado Filho até o 100 % da terra está garantido. |
| JUSTIFICATIVA |
| Mesmo que o ampliação da pista está previsto para a primeira fase de investimentos obrigatórios, a terra não está totalmente disponível ainda. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a cláusula será revisada a fim de imputar ao concessionário a obrigação de promover as desocupações necessárias para expansão da pista de pouso e decolagem, que deverá entrar em operação em até 52 (cinquenta e dois) meses após a data de eficácia do contrato. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4166 |
| Fortaleza e Salvador Informações EVTEA não inclui unidades de construção que permitam uma avaliação quantitativa do escopo. Com o objetivo de fornecer informações completas, É solicitado os custos de investimento estimados (CAPEX) e OPEX detalhado. |
| JUSTIFICATIVA |
| Inclusão necessária para à preparação de oferta |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o nível de detalhamento contido nos EVTEAs dos referidos aeroportos é considerado suficiente para avaliar a viabilidade de sua concessão e para definir os requisitos editalícios e contratuais, inclusive com detalhamento dos investimentos e custos operacionais nos Relatórios de Engenharia e de Demanda, respectivamente. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4171 |
| Florianópolis: Há uma área protegida por Mangle para a extensão da pista, ¿é possível construir a extensão da pista estipulado? |
| JUSTIFICATIVA |
| Clarificação necessária para à preparação de oferta |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o Estudo Ambiental avaliou os riscos e impactos ambientais resultantes da extensão da pista, com base em um mapeamento preliminar da vegetação existente na área prevista para essa expansão. Essa avaliação encontra-se apresentada no Capítulo 4.1, entre as páginas 89 e 90 do Relatório 3 - Estudos Ambientais, elaborado para o Aeroporto Hercílio Luz. Foi concluído que a intervenção para expansão da nova pista, com base no Plano Conceitual de Desenvolvimento proposto nos Estudos de Engenharia, implicaria na supressão de 3,7 ha de vegetação em estágio médio/avançado. Além disso, foi informado que a intervenção deverá ser compensada nos termos da legislação vigente, conforme diretrizes apresentadas no Capítulo 5.3.9 (páginas de 146 a 150) do mesmo Relatório. Os custos associados à compensação ambiental foram orçados na Planilha do Capex no Capítulo 6.1, Tabela 6.1 (páginas de 159 a 165).</p> |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4173 |
| "Florianopolis Informar sobre a duração do contrato comercial do estacionamento e se isso seria aplicado em e estacionamento do novo TPS" |
| JUSTIFICATIVA |
| Inclusão necessária para à preparação de oferta |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o contrato de estacionamento celebrado com a empresa Orion Terceirização Mão de Obra encerra sua vigência em 30/04/2018, sendo seu objeto a atual área disponibilizada pela Infraero. O Banco de Informações (Data Room) com as informações e contratos comerciais está disponível para consulta na SAC, devendo os licitantes realizarem suas próprias avaliações para formulação das propostas. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4179 |
| "Porto Alegre: Revisão de CAPEX Existe uma problemática importante por el nivel freático e infraestructura de drenaje. São investimentos obrigatórios foram revistos devido aos problemas existentes no aeroporto de assentamento diferencial e estrutura do pavimento?" |
| JUSTIFICATIVA |
| Inclusão necessária para à preparação de oferta |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as condições existentes para execução das obras de drenagem e pavimentação foram consideradas como premissas para elaboração dos estudos preliminares de engenharia que embasaram os orçamentos de referência disponibilizados para consulta pública. Para preparação de sua oferta, no entanto, as licitantes devem elaborar seus próprios estudos, e basear-se em suas próprias premissas técnicas. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4182 |
| <p>Esclarecer o que significa “posse parcial” da área indicada no item 4.1.1.9 do Aeroporto de Porto Alegre, pela Infraero, quanto da área ainda não está em posse da Infraero e quando se dará a posse plena. Indicar ainda se existe risco de perda da posse dessa área. Os custos de indenização desses terceiros por eventual desapropriação serão assumidos pela Infraero ou pela ANAC? Adicionalmente, esclarecer como se dará a indenização à Concessionária pela demora na obtenção da plenitude da posse da área indicada no item 4.1.1.9.</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>É fundamental à elaboração de sua proposta a garantia à Concessionária da possibilidade de exploração de todas as áreas disponíveis e que integram a Concessão, podendo impactar no Projeto e proposta.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que, conforme item 3.1.52 do Contrato, a Concessionária deverá responder pela posse, guarda, manutenção e vigilância de todos os bens integrantes da Concessão. Também é dever da Concessionária manter a integridade da área do Aeroporto, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, conforme item 3.1.53 do Contrato. O Contrato prevê ainda que o Complexo Aeroportuário será transferido à Concessionária, no estado em que se encontra, concomitantemente à celebração do Contrato (item 2.3 do Contrato).</p> <p>O item 4.1.1.9 correspondente à Área 17, identificada na Planta nº PA.01/003.33/009276/00, a qual é composta de 12 imóveis de propriedade da União e do Estado do Rio Grande do Sul, adquiridos por meio de ações de desapropriação originadas do Decreto Estadual nº 46.509, de 22 de julho de 2009. Os documentos foram disponibilizados no Banco de Informações (data room).</p> <p>Os imóveis de propriedade do Estado do Rio Grande do Sul estão afetados à infraestrutura aeroportuária, nos termos do §5º do art. 36 e art. 38</p> |

da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 e Decreto Estadual nº 46.509, de 22 de julho de 2009.

Embora nos registros dos imóveis objeto das Matrículas nº 117.585 e 96.398 ainda não constem a aquisição de propriedade por desapropriação, tais bens encontram-se em processo de transferência para a União/Estado.

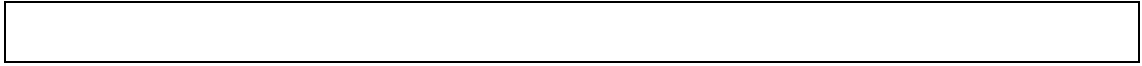
Dessa forma, não haverá ônus de aquisição de propriedade por parte do concessionário dos imóveis que integram a Área 17.

A Infraero detém posse parcial da Área 17, sendo que as áreas atualmente sob sua posse estão delimitadas por muro/cerca patrimonial e serão repassadas imediatamente para a Concessionária.

Com relação às áreas remanescentes, atualmente ocupadas por terceiros e localizadas do lado externo do muro/cerca patrimonial, caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais, e arcar com todos os custos relativos à imissão na posse daquelas necessárias à realização dos investimentos ao longo da concessão.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4183 |
| Esclarecer por que ele é considerado um 3% por "projetos", mas não é considerada uma percentagem de supervisão da construção. Quanto deve ser considerada para este item? É incluído nos preços de outros itens? |
| JUSTIFICATIVA |
| Clarificação necessária para à preparação de oferta |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o percentual de 3% para projetos é uma referência de mercado aplicável para grandes empreendimentos de infraestrutura. Os custos e despesas indiretos considerados na composição do CAPEX seguem as orientações do Acórdão TCU 2.622/2013. O BDI aplicado sobre o valor base do CAPEX inclui taxas representativas de: Despesas de rateio da administração central, Riscos, Seguros, Garantias, Despesas financeiras, Lucro/remuneração, Incidência de tributos.</p> <p>Além do BDI, foi considerada também a incidência de taxa de administração local. A composição desses valores é apresentada nos EVTEAs (cita-se em Salvador: Relatório de Estudos de Engenharia e Afins, pág. 146 e 147; e em Fortaleza: Relatório de Estudos de Engenharia e Afins, pág. 132 e 133). A estrutura permanente de engenharia para gestão das fases em que ocorrerão as obras estão ainda refletidas nos valores de Opex, que se basearam em aeroportos também em fase de obras. Para preparação de sua oferta, no entanto, as licitantes devem elaborar seus próprios estudos, e basear-se nos seus próprios custos.</p> |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4184 |
| Esclarecer qual o prazo de “uso provisório” indicada no item 4.1.1.2 da área de provisório da área de propriedade da Universidade Federal de Santa Catarina e se é possível que, em razão de rescisão do Termo de Uso Provisório firmado, a Concessionária seja obrigada a desocupar referida área. |
| JUSTIFICATIVA |
| É fundamental à elaboração de sua proposta a garantia à Concessionária da possibilidade de exploração de todas as áreas disponíveis e que integram a Concessão, podendo impactar no Projeto e proposta |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que, em relação à área de propriedade da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, de posse da Infraero, medindo 449.346,05 m2, objeto do Termo de Cessão Provisória de Uso (Contrato 015/2014), celebrado entre a UFSC e o Estado de Santa Catarina, em 10 de fevereiro de 2014, a concessionária imitir-se-á na posse imediata, respeitada as fases operacionais de transição, conforme informado no item 4.1.4 do Anexo 2 do Contrato.</p> <p>O item 4.1.1.2 trata da área de propriedade da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, imóvel objeto da matrícula nº 17.190, Livro nº 2 – Registro Geral, do 2º Ofício do Registro de Imóveis de Florianópolis/SC, de posse da Infraero e objeto do Termo de Cessão Provisória de Uso (Contrato 015/2014), celebrado entre a UFSC e o Estado de Santa Catarina, em 10 de fevereiro de 2014. Os documentos supramencionados foram disponibilizados no Banco de Informações (data room). Dessa forma, não haverá ônus de aquisição de propriedade e posse por parte do concessionário.</p> <p>Tal imóvel está afetado à infraestrutura aeroportuária nos termos do §5º do art. 36 e art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e Cláusula Segunda do Termo de Cessão Provisória de Uso (Contrato 015/214).</p> |



| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4187 |
| É solicitado para cada um dos aeroportos informações disponíveis sobre licenças de construção / ambiental para as obras obrigatórias. |
| JUSTIFICATIVA |
| Inclusão necessária para à preparação de oferta |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que, nos termos do item 3.1.19 do contrato, cabe ao concessionário a obtenção das licenças necessárias à execução de obras no aeroporto, observadas as condicionantes previstas nas Licenças Prévias e de Instalação obtidas pelo Poder Concedente e as novas exigências dos órgãos ambientais, devendo os licitantes realizarem suas próprias avaliações para formulação das propostas. Informa ainda que todas as licenças ambientais já obtidas foram disponibilizadas no Banco de Informações (Data Room) que está disponível para consulta na SAC, mediante agendamento prévio pelo email: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br . Adicionalmente, nos Relatórios de Estudos Ambientais há referência às licenças de cada um dos aeroportos. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4189 |
| Com o objetivo de fornecer informações completas, É solicitado para cada um dos aeroportos os contratos tercerizados, vigencias y datos de efetivo tercerizado |
| JUSTIFICATIVA |
| Inclusão necessária para à preparação de oferta |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os contratos administrativos e comerciais estão disponíveis no Banco de Informações, podendo ser solicitados pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br . Este também é o caminho para solicitação de material que compõe o Banco de Informações (Data Room) para essa rodada de licitações, mediante agendamento prévio. As informações que compõem o referido Data Room são atualizadas periodicamente. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC: http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4190 |
| Item 8.3.4.2. Como foi fixado o valor adicional de R\$424.053.364,00 de Contribuição Fixa adicional? Se solicita Solicita-se alteração na data de pagamento, sugerindo que este montante é adicionado à outorga fixa e seu pago seja anual até o final da concessão |
| JUSTIFICATIVA |
| A Contribuição Fixa adicional indicada no item 8.3.4.2 poderá ser imposta à Concessionária sem que esta tenha qualquer controle sobre tal evento, de modo que é fundamental se entender a justificativa de tal valor e se o mesmo é proporcional à desobrigação de construção e pista de pouso, considerando inclusive que a ausência da pista não será benéfico à Concessionária, que terá uma capacidade menor de pousos e decolagens, parecendo que a Contribuição Fixa adicional seria contrária ao princípio da moralidade (art. 37, caput da CF). |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que valor previsto no item 8.3.4.2 corresponde à soma do valor estimado para todas as obras relacionadas à extensão da pista de pouso e decolagem. A SAC informa que o item 8.3.4 do Anexo 2 do Contrato e seus subitens serão alterados de modo a imputar ao Concessionário os esforços na desocupação necessária às obras para ampliação da pista de pousos e decolagens no Aeroporto Salgado Filho. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4191 |
| Com o objetivo de fornecer informações completas, É solicitado para cada um dos aeroportos as Contas de Agua e Energia |
| JUSTIFICATIVA |
| Inclusão necessária para à preparação de oferta |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os dados de consumo de utilidades estão disponíveis no Banco de Informações, podendo ser solicitados pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. Este também é o caminho para solicitação de material que compõe o Banco de Informações (Data Room) para essa rodada de licitações, mediante agendamento prévio. As informações que compõem o referido Data Room são atualizadas periodicamente. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC: http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4193 |
| Com o objetivo de fornecer informações completas, É solicitado para cada um dos aeroportos o Relatório Estatística por Permanência do estacionamento. |
| JUSTIFICATIVA |
| Inclusão necessária para à preparação de oferta |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os dados de estacionamento de veículos estão disponíveis no Banco de Informações, podendo ser solicitados pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br . Este também é o caminho para solicitação de material que compõe o Banco de Informações (Data Room) para essa rodada de licitações, mediante agendamento prévio. As informações que compõem o referido Data Room são atualizadas periodicamente. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC: http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4195 |
| Com o objetivo de fornecer informações completas, É solicitado para cada um dos aeroportos o âmbito exacto dos contratos de estacionamento de veículos (a maioria dos quais assinados por 10 anos), em termos de gestão de receitas, custos assumidos pelo operador e custos excluídos, os requisitos de infra-estrutura do operador (equipamentos) e por que eles foram concedidos a longo prazo. |
| JUSTIFICATIVA |
| Inclusão necessária para à preparação de oferta |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os contratos de estacionamento de veículos assinados com terceiros estão disponíveis no Banco de Informações, podendo ser solicitados pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. Este também é o caminho para solicitação de material que compõe o Banco de Informações (Data Room) para essa rodada de licitações, mediante agendamento prévio. As informações que compõem o referido Data Room são atualizadas periodicamente. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC: http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4196 |
| Com o objetivo de fornecer informações completas, É solicitado para cada um dos aeroportos a descrição dos Acordos comerciais existentes. |
| JUSTIFICATIVA |
| Inclusão necessária para à preparação de oferta |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os contratos administrativos e comerciais estão disponíveis no Banco de Informações, podendo ser solicitados pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. Este também é o caminho para solicitação de material que compõe o Banco de Informações (Data Room) para essa rodada de licitações, mediante agendamento prévio. As informações que compõem o referido Data Room são atualizadas periodicamente. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC: http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4198 |
| Com o objetivo de fornecer informações completas, É solicitado para cada um dos aeroportos a descrição dos Contratos de Obras/ Projectos de extensões em andamento do Aeroporto, incluindo o percentagem executado do escopo físico e financeiro e contratos de referência |
| JUSTIFICATIVA |
| Inclusão necessária para à preparação de oferta |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os contratos administrativos, inclusive de obras contratadas estão disponíveis no Banco de Informações, podendo ser solicitados pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. também estão disponíveis no Banco de Informações a situação de execução das obras interrompidas e em andamento no aeroporto. As informações que compõem o referido Data Room são atualizadas periodicamente. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC: http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4201 |
| Com o objetivo de fornecer informações completas, É solicitado para cada um dos aeroportos a descrição dos Bens Patrimoniais Registrados. |
| JUSTIFICATIVA |
| Inclusão necessária para à preparação de oferta |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a lista de bens está disponível no Banco de Informações, podendo ser solicitado pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. As informações que compõem o referido Data Room são atualizadas periodicamente. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC: http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4203 |
| Com o objetivo de fornecer informações completas, É solicitado para cada um dos aeroportos los Planos do TPS. situação atual em todos os níveis de cada edifício do terminal, onde os seguintes podem ser facilmente identificados: áreas comerciais de todos os operadores, contadores de documentação, pontos de inspeção de passageiros. |
| JUSTIFICATIVA |
| Inclusão necessária para à preparação de oferta |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os desenhos e projetos dos terminais de passageiros estão disponíveis no Banco de Informações (data room), podendo ser solicitados pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. As informações que compõem o referido Data Room são atualizadas periodicamente. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC: http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4205 |
| Alterar outorgas mínimas com as actuais taxas de juro de referência actual no Brasil e com as projeções de demanda actualizadas com reduções em 2015 e 2016 |
| JUSTIFICATIVA |
| O WACC de 8,5% utilizado para o cálculo do outorgas mínimas é inferior à taxa de juro de referência actual, que é de 14% aproximadamente. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a actualização de tais variáveis resultaria na necessidade de estimar um novo valor de investimentos, receitas e despesas. Por conseguinte, novos estudos teriam de ser entregues ao órgão de controle, o qual incorreria em prazo adicional para análise. Ao fim do processo, novamente os estudos estariam desactualizados. Há que se ressaltar que mesmo se considerássemos o PIB realizado do ano de 2015 para projetar a demanda de 2015, o resultado não seria uma projeção igual ao resultado verificado, pois sempre haverá um erro na comparação da estimativa de um modelo econométrico com os dados verificados. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4206 |
| Esclarecer se as projeções de demanda serão revistas e atualizadas para incluir dados reais de 2015 e 2016. |
| JUSTIFICATIVA |
| As projeções de demanda de passageiros e movimentos são realizadas antes do final de 2015, e como consequência não refletem as diminuições de 2015 e 2016. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a atualização de tais variáveis resultaria na necessidade de estimar um novo valor de investimentos, receitas e despesas. Por conseguinte, novos estudos teriam de ser entregues ao órgão de controle, o qual incorreria em prazo adicional para análise. Ao fim do processo, novamente os estudos estariam desatualizados. Há que se ressaltar que mesmo se considerássemos o PIB realizado do ano de 2015 para projetar a demanda de 2015, o resultado não seria uma projeção igual ao resultado verificado, pois sempre haverá um erro na comparação da estimativa de um modelo econométrico com os dados verificados. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4210 |
| Além do item 3.3.8, Inserir previsão onde consta que a Infraero procederá com a demissão de todo o pessoal que será absorvido pela Concessionária, obrigando-se a proceder com o pagamento de todas as indenizações e verbas trabalhistas incidentes na forma da Lei e responsabilizando-se, em caso de eventual propositura de ação judicial em face da Concessionária, por qualquer dos funcionários, por todos os débitos decorrentes do período de vigência do Contrato de Trabalho com a Infraero. |
| JUSTIFICATIVA |
| A previsão é fundamental para garantir à Concessionária que não sucederá na obrigação de indenizar os funcionários pelos direitos adquiridos quando da sua relação com a Infraero, os quais, por lei, são de responsabilidade desta última. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e entende que o tema foi adequadamente considerado no item 5.2.12 e 5.2.13 da minuta de Contrato disponibilizado em Audiência Pública. |

DADOS DO COLABORADOR

EDGAR GONZALEZ

CONTRIBUIÇÃO Nº4221

O valor da outorga fixa fixado pelo EVTEA para o Aeroporto Internacional Salgado Filho está subavaliado, necessitando ser alterado para um valor mais compatível com a realidade do Aeroporto, uma vez que somente o valor que o estacionamento de veículos do Aeroporto paga hoje de valor mensal se aproxima do valor da outorga fixa (valor mensal).

JUSTIFICATIVA

O valor da outorga fixa de R\$ 729 milhões, corresponde a uma parcela de 25% paga no ato da assinatura do contrato e o restante, correspondente a 75% tem previsão de pagamento em parcelas anuais, distribuídas nos 25 anos da concessão. Logo, descontado o valor que será pago à vista, restará um valor de outorga fixa de R\$ 546 milhões, a serem pagos em 25 anos, o que corresponde a R\$ 21 milhões / ano, que por sua vez, corresponde a R\$ 1,8 milhões / mês de outorga fixa. Ora, só o estacionamento de Porto Alegre, concedido no início deste ano à empresa Hora Park (Estapar), paga à Infraero, um valor mensal de concessão de R\$ 1,6 milhões, o que nos leva a acreditar que o valor da outorga fixa do aeroporto pode estar subavaliado. Na reunião de Audiência Pública foi comentado pelos representantes da ANAC que o valor da outorga fixa do aeroporto teve que considerar os custos com investimentos e despesas que o concessionário terá para operar o Aeroporto, contudo, ressaltamos que o mesmo acontece com o estacionamento do Aeroporto, uma vez que o valor mensal deve ser pago independente das despesas do concessionário e as melhorias que o mesmo terá que fazer na infraestrutura dos estacionamentos com valor estimado em R\$ 10 milhões. Além disso, é importante também destacar que o estacionamento do Aeroporto também tinha uma previsão de recolhimento de um valor de R\$ 10 milhões a título de preço fixo inicial, tal como a outorga fixa da concessão do aeroporto, valor esse que já foi pago logo após a assinatura do contrato. Dessa forma, entendemos que o valor da outorga fixa deve ser reavaliado e fixado em valores mais condizentes com a realidade e com o potencial de receitas deste Aeroporto.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o Valor de Outorga para o Aeroporto Internacional Salgado Filho foi calculado levando em consideração as diversas variáveis que impactam o projeto de concessão, pelos seus 25 anos de contrato, sendo as principais: (i) Investimentos, (ii) projeção de demanda de passageiros, (iii) Receitas Tarifárias e Não Tarifárias, (iv) Custos e Despesas da operação e (v) Taxa de Desconto do projeto.

A metodologia utilizada para cálculo da Outorga Fixa foi a de Fluxo de Caixa Descontado, com base na Nota Técnica Conjunta nº 05/2016/STN/SEAE/MF divulgada pelo Ministério da Fazenda em 16 de julho de 2016, onde o Custo Médio Ponderado de Capital (Weighted Average Cost of Capital - WACC em inglês) – taxa utilizada para descontar-se os fluxos de caixa projetados – deveria ser 8,5%.

A comparação entre os valores de outorga projetado para a concessão do Aeroporto Internacional de Porto Alegre e o estacionamento de veículos do mesmo não pode ser realizada considerando somente o valor bruto nominal a ser pago pelo concessionário ou Poder Concedente.

Ademais, a concessionária que assumir o aeroporto deverá pagar uma Outorga Variável no valor de 5% da Receita Bruta auferida no período de concessão. Tal outorga está projetada para R\$ 605,8 milhões para todo o período da concessão. Assim sendo, a outorga total a ser paga pelo concessionário, durante os 25 anos da concessão é da ordem de R\$ 1.334,7 MM.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| RÔMULO DE AZEVEDO GOMES |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4223 |
| Questionamento se a solução de pistas paralelas independentes é mesmo a única possível para ampliação do aeroporto de Salvador. |
| JUSTIFICATIVA |
| Dados apresentados pelo TCU e pelo EIA/RIMA usado nos EVTEA, sugerem fragilidade na posição usada como base para os estudos de viabilidade. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a solução proposta no EVTEA foi identificada como a alternativa que atende à demanda esperada de processamento de aeronaves e passageiros para o período da concessão, conforme item 8.7.8.1 do Anexo 2 do Contrato . Tal item do Anexo 2 do Contrato será ajustado a fim de prever a obrigação para início dos investimentos apenas quando do gatilho de movimentos anuais, excluindo a data de 31 de dezembro de 2021. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| CARLA ROSSANA SCHIEFFERDECKER |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4224 |
| - O QUE SERÁ DOS FUNCIONÁRIOS CONCURSADOS DO AEROPORTO DE FLORIANÓPOLIS/SC? - O CONCURSO SIMPLEMENTE SERÁ ANULADO? - COMO FICAM OS DIREITOS ADQUIRIDOS DOS EMPREGADOS DO AEROPORTO INTERNACIONAL HERCÍLIO LUZ / FLORIANÓPOLIS/SC? - QUEM NÃO FOR PARA A EMPRESA QUE GANHARÁ A CONCESSÃO, PODERÁ PERMANECER EM FLORIANÓPOLIS COM OS SEUS DIREITOS ADQUIRIDOS ATÉ O MOMENTO, PODENDO SER CEDIDO PERMANENTEMENTE A OUTRO ÓRGÃO FEDERAL EM FLORIANÓPOLIS/SC? - EM RESUMO, COMO FICARÁ O EMPREGADO PÚBLICO QUE PRESTOU CONCURSO E COM O SEU SALÁRIO SUSTENTA A FAMÍLIA? |
| JUSTIFICATIVA |
| CONCESSÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FLORIANÓPOLIS / HERCÍLIO LUZ NO ESTADO DE SANTA CATARINA |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero. A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| GLAYCE DE OLIVEIRA DUARTE |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4225 |
| Solicito esclarecer como será efetuada a transição? No Aeroporto de Guarulhos os empregados da Infraero foram impedidos de entrar no seu local de trabalho para retirar seus pertences pessoais. Teremos que vivenciar isto aqui também? Muitos empregados foram Hostilizados durante o processo, como a INFRAERO fará para minimizar esse tipo de atitude? |
| JUSTIFICATIVA |
| Sou funcionária da INFRAERO em SBFL. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero. A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VANESSA SOUZA ROSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4230 |
| Sugere-se a alteração da obrigação de pagamento de 25% da Outorga Fixa até a Assinatura do Contrato, redistribuindo o pagamento da outorga, anualmente e ao longo de todo prazo da concessão. |
| JUSTIFICATIVA |
| A modelagem atual prevê pagamento de 25% do Direito de Outorga Fixa na assinatura do Contrato de Concessão. Esta exigência reduz de forma expressiva a capacidade dos licitantes de fazer uma proposta mais competitiva e eficiente ao Poder Concedente, além de restringir a participação de um maior número de possíveis interessados no processo licitatório, dado que se trata de esforço financeiro muito relevante no início da Concessão, sobretudo num momento em que o mercado brasileiro apresenta condições desafiadoras para obtenção de financiamentos. Caso o pagamento da outorga fixa fosse redistribuída, de modo a ser efetuado em parcelas iguais, anualmente e ao longo da Concessão, o Fluxo de Caixa do Projeto restaria mais equilibrado, permitindo aos licitantes elaborar propostas mais competitivas e eficientes ao Poder Concedente, o que possivelmente poderia refletir em maiores valores de outorga ofertados. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VANESSA SOUZA ROSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4234 |
| Item 4.24.1 - Sugere-se a alteração da obrigação de pagamento de 25% da Outorga Fixa até a Assinatura do Contrato, redistribuindo o pagamento da outorga, anualmente e ao longo de todo prazo da concessão. |
| JUSTIFICATIVA |
| A modelagem atual prevê pagamento de 25% do Direito de Outorga Fixa na assinatura do Contrato de Concessão. Esta exigência reduz de forma expressiva a capacidade dos licitantes de fazer uma proposta mais competitiva e eficiente ao Poder Concedente, além de restringir a participação de um maior número de possíveis interessados no processo licitatório, dado que se trata de esforço financeiro muito relevante no início da Concessão, sobretudo num momento em que o mercado brasileiro apresenta condições desafiadoras para obtenção de financiamentos. Caso o pagamento da outorga fixa fosse redistribuída, de modo a ser efetuado em parcelas iguais, anualmente e ao longo da Concessão, o Fluxo de Caixa do Projeto restaria mais equilibrado, permitindo aos licitantes elaborar propostas mais competitivas e eficientes ao Poder Concedente, o que possivelmente poderia refletir em maiores valores de outorga ofertados. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| ALBERTO BERND LIMA E SILVA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4243 |
| Recomendações tendo em vista a retificação das condições contratuais para a ampliação da pista de pouso e decolagem do SBPA. |
| JUSTIFICATIVA |
| As recomendações propostas visam garantir, no âmbito do contrato de concessão, a execução do empreendimento. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a cláusula será revisada a fim de imputar ao concessionário a obrigação de promover as desocupações necessárias para expansão da pista de pouso e decolagem, que deverá entrar em operação em até 52 (cinquenta e dois) meses após a data de eficácia do contrato. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| ALEXANDRE JABLONSKI PHILIPPI |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4247 |
| Frente ao atual cenário de crise econômica e política que estamos passando, sem perspectiva de recuperação em curto prazo e, dado as recentes notícias a respeito das Concessionárias que estão solicitando suspensão dos pagamentos da cobrança de outorgas nos aeroportos concedidos, pergunto como a SAC/ANAC pretende evitar a repetição de eventuais calotes pelas novas Concessionárias, levando em conta que o estudo de viabilidade econômico-financeira foi modelado com taxa abaixo da taxa real de juros de mercado para financiamento atualmente? |
| JUSTIFICATIVA |
| As Concessões atuais estão sofrendo repactuações pois não estão cumprindo suas obrigações. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o contrato prevê que caso a Concessionária não pague as Contribuições Fixa e Variável na data de vencimento incorrerá em multa e juros moratórios, conforme Item 2.22 do Contrato, podendo o Poder Concedente executar a Garantia de Execução do Contrato. Adicionalmente, o Contrato prevê a declaração de caducidade para casos de não cumprimento das obrigações contratuais. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| GLAYCE DE OLIVEIRA DUARTE |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4248 |
| O T.R.E/SC me requisitou e A Infraero me informou de que não poderia ser cedida. Não entendo a empresa está escolhendo quais os órgãos que poderemos ir? Porque não estão permitindo a cessão nesse momento? |
| JUSTIFICATIVA |
| Seria menos um empregado nos convenios |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a diretriz do governo federal é que a Infraero avalie as melhores possibilidades disponíveis para seus empregados. As decisões específicas sobre casos individuais estão a cargo exclusivo da Infraero, que deverá também avaliar a conveniência e oportunidade de cada situação. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VANESSA SOUZA ROSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4250 |
| Cláusula 2.39 - Sugere-se que o prazo para conclusão da Fase I B seja alterado para 38 meses. |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>O prazo para conclusão da Fase I B atualmente é de 24 meses, porém se considerarmos todas as atividades necessárias para a conclusão dessa Fase (tais como: apresentação do anteprojeto, obtenção de licenças ambientais e construção de fato), verifica-se que esse prazo não é suficiente para sua adequada conclusão, conforme demonstrado abaixo: 1. Apresentação do Anteprojeto □ 6 meses (considerando a fase de consultation) 2. Aprovação da ANAC □ 1 mês 3. Obtenção de licenças □ prazo legal de até 12 meses (de acordo com legislação vigente) 4. Construção □ 19 meses Prazo Total □ 38 meses Parece-nos que exigir prazos menores do que os indicados acima pode afetar a qualidade das soluções de engenharia definidas.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o prazo para Fase 1 B do Contrato foi definido com base nas informações trazidas nos estudos de viabilidade econômica, técnica e ambiental, assim como na experiência das concessões de aeroportos anteriores. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| GLAYCE DE OLIVEIRA DUARTE |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4251 |
| Uma das opções da INFRAERO é solicitar a transferência para outro Aeroporto da rede. Gostaria de saber qual Aeroporto não será Concedido? |
| JUSTIFICATIVA |
| Para evitar o desgaste emocional de ficar indo de Aeroporto em Aeroporto igual a cigano. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a decisão pela desestatização de novos aeroportos é exclusiva do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, nos termos da legislação correlata ao tema. Assim, a decisão por novas desestatizações, quando e se tomada, será comunicada no âmbito apropriado. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| GLAYCE DE OLIVEIRA DUARTE |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4259 |
| Hoje possuímos um plano de carreiras e cargos e salários. Conforme o Contrato cada concessionária fará o seu plano, com isso os empregados que passarem para a Concessionária em definitivo poderão ser prejudicados, tendo que aceitar valores inferiores pelo mesmo trabalho. A categoria não terá um piso salarial nacional? |
| JUSTIFICATIVA |
| A qualificação , o conhecimento tácito da categoria aeroportuária ficará marginalizado nesse aspecto |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o concessionário deverá respeitar a legislação trabalhista vigente. Informa ainda que o item 16.2 do Contrato assegura alguns direitos aos empregados da Infraero que forem transferidos à Concessionária. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4265 |
| Em relação ao item 2.5, requer sejam fornecidas maiores informações sobre as desocupações. |
| JUSTIFICATIVA |
| Tornar mais clara a redação da cláusula, chamando a atenção para a necessidade de informações adicionais em relação às suas disposições. |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que, conforme item 3.1.52 do Contrato, a Concessionária deverá responder pela posse, guarda, manutenção e vigilância de todos os bens integrantes da Concessão. Também é dever da Concessionária manter a integridade da área do Aeroporto, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, conforme item 3.1.53 do Contrato. O Contrato prevê ainda que o Complexo Aeroportuário será transferido à Concessionária, no estado em que se encontra, concomitantemente à celebração do Contrato (item 2.3 do Contrato). Outras informações poderão ser disponibilizadas pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. Este também é o caminho para solicitação de material que compõe o Data Room para essa rodada de licitações, mediante agendamento prévio. Os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços que constam no Banco de Informações disponível na página da SAC: http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes</p> |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4268 |
| Em relação ao item 2.5, pleiteia-se informações econômicas detalhadas sobre os valores a serem gastos e, ainda, a inclusão de um limite para tais despesas, de modo que despesas acima desse cap deverão ensejar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. |
| JUSTIFICATIVA |
| A alteração sugerida visa viabilizar o fornecimento de dados importantes para a adequada precificação dos riscos envolvidos, com base nas informações e experiências já detidas pela INFRAERO. |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que, conforme item 3.1.52 do Contrato, a Concessionária deverá responder pela posse, guarda, manutenção e vigilância de todos os bens integrantes da Concessão. Também é dever da Concessionária manter a integridade da área do Aeroporto, inclusive adotando as providências necessárias à desocupação das áreas do sítio aeroportuário ocupadas por terceiros, conforme item 3.1.53 do Contrato, devendo considerar em sua proposta econômica os dispêndios necessários a eventuais realocações, não havendo um limite estabelecido para tanto.</p> <p>O Contrato prevê ainda que o Complexo Aeroportuário será transferido à Concessionária, no estado em que se encontra, concomitantemente à celebração do Contrato (item 2.3 do Contrato).</p> <p>Ressalta-se que o projeto de desenvolvimento considerado nos EVTEAs são apenas referenciais, devendo o investidor interessado elaborar seus próprios estudos. Outras informações poderão ser disponibilizadas pelo e-mail:</p> <p>concessoes2015@aviacaocivil.gov.br</p> <p>Este também é o caminho para solicitação de material que compõe o Data Room para essa rodada de licitações, mediante agendamento prévio.</p> <p>Os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão</p> |

agendar diretamente com a Infraero pelos endereços que constam no Banco de Informações disponível na página da SAC:

<http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes>

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| CELIA MARIA SCHORN DA SILVA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4269 |
| REFERE-SE AEROPORTO INTERNACIONAL DE PORTO ALEGRE/ RS - SALGADO FILHO DA ÁREA AMBIENTAL. |
| JUSTIFICATIVA |
| VIDE ANEXO. |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que os itens 3.1.19 e 3.1.20 da minuta de Contrato de Concessão apresentado em audiência pública já são suficientes para que o concessionário seja responsável pela obtenção de todas as licenças necessárias, assim como execução de compensações relativas a licenças obtidas pelo poder público e novas exigências dos órgãos ambientais. A SAC informa que as Compensações Ambientais em função das futuras interferências no aeroporto foram consideradas no estudo ambiental (EVTEA) e estão sinalizadas no Capítulo 5 – Diretrizes de Licenciamento Ambiental e orçadas no Capítulo 6 – Orçamento Socioambiental. Vale ressaltar também que o projeto de engenharia a ser proposto pela Concessionária poderá ser diferente daquele já proposto pela Infraero, o que demandará revisões nos levantamentos de flora, compensação e no próprio processo de licenciamento, sendo que essa questão foi abordada no Capítulo 5 do estudo ambiental.</p> |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| GLAYCE DE OLIVEIRA DUARTE |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4273 |
| No item 16.3 referente ao INFRAPREV, deve ser obrigatorio o convênio, nas mesmas condições praticadas pela INFRAERO, o termo colocado "deverá cumprir" abri margem para o descumprimento. |
| JUSTIFICATIVA |
| Caso a Concessionária não efetue a Adesão. O INFRAPREV pagara toda a contribuição sem a retirada dos 25%. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o termo "deverá cumprir" torna obrigatória a formalização de convênio de adesão nas mesmas condições praticadas pela Infraero. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4274 |
| Sugere-se a alteração do item 2.14, de modo que o seu texto passe a dispor da seguinte redação: “A Contribuição Fixa Inicial deverá ser paga pela Concessionária na data da efetiva transferência do aeroporto para a Concessionária.”. |
| JUSTIFICATIVA |
| A alteração pretende harmonizar o pagamento da contribuição fixa com o efetivo início da concessão. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as principais ações previstas na minuta de contrato para início da eficácia são de responsabilidade da concessionária, à exceção da publicação de extrato do Contrato no Diário Oficial da União e da emissão de ordem de serviço pela ANAC, sendo que esta última deverá ser feita no prazo máximo de 30 dias após a publicação do extrato do contrato no Diário Oficial da União. Portanto, não se justifica a mudança de data de pagamento de contribuição fixa inicial pelas razões apresentadas na presente contribuição recebida na Audiência Pública. Adicionalmente, as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. C |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| GLAYCE DE OLIVEIRA DUARTE |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4280 |
| Quando os empregados da INFRAERO serão dispensados de suas funções de confiança??? As funções permaneceram no período de transição? |
| JUSTIFICATIVA |
| Caso negativo, quem será o responsável pelo Aeródromo? Algumas funções são imprescindíveis para controle de processos. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a manutenção ou não das funções de confiança, na fase de transição e após o término da mesma, continua sendo prerrogativa exclusiva da Infraero. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| GLAYCE DE OLIVEIRA DUARTE |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4292 |
| Todos os empregados do SBFL participarão do Plano de Transição? Alguma área ficará de fora? Caso positivo, qual? |
| JUSTIFICATIVA |
| Não vi nada sobre - Ouvidoria ou SAC. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a minuta de contrato prevê as condições relativas à transição, no caso dos servidores que serão transferidos para a Concessionária. No caso dos servidores que não forem transferidos, os mesmos continuarão vinculados à Infraero, a quem caberá esclarecer todas as questões relativas ao tema. |

DADOS DO COLABORADOR

MANGLIO ORTIZ DE ALMEIDA

CONTRIBUIÇÃO Nº4293

16.1.1 Sugestão do texto para o item: “TODOS OS FUNCIONÁRIOS TERÃO GARANTIA DE EMPREGO ATÉ O FIM DO PERÍODO DE CONCESSÃO.” 16.2.1 - Sugestão do texto para o item: Garantia de emprego durante todo o período da concessão ou até a aposentadoria do servidor. 16.2.2 - Sugestão do texto para o item: condições do contrato de trabalho no mínimo equivalentes às praticadas pela Infraero; ou seja, garantia de emprego até o final da concessão.

JUSTIFICATIVA

“TODOS OS FUNCIONÁRIOS TERÃO GARANTIA DE EMPREGO ATÉ O FIM DO PERÍODO DE CONCESSÃO.” O item 16.1.1 poderia ser suprimido caso permaneça com o texto original, pois não garante o emprego até o fim da concessão, ou melhor dizendo, não garante o emprego até a aposentadoria, alias não garante nem o emprego, pois a experiência mostrou que a concessão não fica nem com 10% do efetivo (são selecionadas as pessoas chave, que conhecem o aeroporto, e que após passarem o know how são devolvidas para a Infraero) ou REALMENTE o governo garante o emprego até a aposentadoria ou nem coloca isso, pois é uma VERGONHA pensarem num processo de concessão sem solução para os servidores da Infraero. É um CNPJ que esta acabando, existem pessoas aqui com suas famílias, com seus dependentes, com vínculos com a cidade, que precisam da garantia de emprego até o final da concessão. Portanto o governo deve garantir o emprego na localidade, ou exige nos contratos permanecer com os funcionários até o fim da concessão (até a aposentadoria) ou garante contratos de cessão com outros órgão públicos durante o período da concessão. Enfim, caso não se consiga alterar o item e garantir o emprego dos servidores até o final da período da concessão, existe uma emenda constitucional em estudo PEC 250/2008 – que se adaptada pode garantir aos servidores pertencente a um CNPJ extintos (a exemplo do CNPJ do aeroporto de Florianópolis), seu “reenquadramento” em outro órgão da administração pública). Também poderia ser formulado um lei específica

transferindo os servidores para outros órgão, assim como ocorreu com a concessão das Ferrovias.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o concessionário deverá respeitar a legislação trabalhista vigente. Informa ainda que o item 16.2 do Contrato assegura alguns direitos aos empregados da Infraero que forem transferidos à Concessionária, dentre os quais destaca-se o item 16.2.1 que será alterado de modo a garantir ao empregado transferido à Concessionária seu emprego até 31 de dezembro de 2020.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VANESSA SOUZA ROSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4301 |
| Cláusula 16.1.1 - Sugere-se que a cláusula seja alterada para os seguintes termos: “A Concessionária, na seleção de quadro de empregados, deverá dar preferência, dentre os candidatos que a Concessionária entender preencher os requisitos para a contratação, aos empregados da Infraero atualmente lotados no aeroporto objeto da desestatização.” |
| JUSTIFICATIVA |
| Sugestão visa apenas a tornar mais clara a cláusula e evitar interpretações equivocadas no curso do contrato. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o texto da Cláusula 16.1.1 está adequado e claro no sentido de que caberá à Concessionária escolher, dentre os candidatos, aqueles que preenchem os requisitos para a contratação. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| GLAYCE DE OLIVEIRA DUARTE |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4309 |
| Empregados com restrições no desenvolvimento das tarefas, alguns empregados executam seus trabalhos com restrições. Como serão tratados esses casos? |
| JUSTIFICATIVA |
| Por exemplo: Tenho Poliartrite Reumatoide, tenho problemas de locomoção, hoje tenho uma rotina para chegar ao trabalho. Caso tenha que ir para outra cidade terei dificuldades, não consigo me locomover de transporte coletivo. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o concessionário deverá respeitar a legislação trabalhista vigente. Informa ainda que o item 16.2 do Contrato assegura alguns direitos aos empregados da Infraero que forem transferidos à Concessionária. No caso dos servidores que não forem transferidos, os mesmos continuarão vinculados à Infraero, a quem caberá esclarecer todas as questões relativas ao tema. |

DADOS DO COLABORADOR

VANESSA SOUZA ROSA

CONTRIBUIÇÃO Nº4313

PEA - item 8 - Sugere-se que a exigência da construção de nova pista em Salvador tenha como gatilho para investimento um número de movimentos até 198 mil movimentos/ano, e não uma data definida.

JUSTIFICATIVA

O Edital prevê a construção de nova pista no Aeroporto de Salvador que deverá estar plenamente operacional até 31/12/2021 ou quando a demanda atingir 130.000 mil mov/ano, o que ocorrer primeiro. Pelo estudo de viabilidade publicado pela SAC (EVTEA), a exigência temporal de se construir uma nova pista até 2021 ocorrerá antes do marco da demanda (130.000 mov/ano). O gatilho sugerido foi o mesmo aplicado para a concessão do Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Confins. A realização dos investimentos em função da projeção de demanda dos aeroportos e, portanto, quando se façam efetivamente necessários permite que os licitantes ofereçam propostas mais competitivas e eficientes. Essa eficiência e competitividade poderiam ser refletidas em maiores valores de outorga. A exigência de se construir uma nova pista paralela independente já em 2021 elevará para 340 mil movimentos/ano a capacidade do aeroporto, segundo o estudo de viabilidade publicado (EVTEA). Essa capacidade só será excedida muito além do período final de concessão (2046), também conforme o EVTEA. Ainda, melhorias no sistema de pistas existente, aliados à otimização nos procedimentos de aproximação e pouso, podem aumentar significativamente a capacidade horária do sistema atual (28 mov/hora), tais como adequação das distâncias regulamentares, implantação de saídas rápidas (em ambas as pistas), implantação de pistas de rolamento paralela para a pista 17/35 e possível ampliação de sua extensão. Parte dessas melhorias já estão consideradas nos investimentos obrigatórios descritos no PEA (itens 8.7.1 a 8.7.7), tais como adequação das distâncias entre a pista de pouso e a pista de táxi paralela (pista 10/28). A Alternativa 1 apresentada no EVTEA contempla a manutenção do sistema de pistas atual, além das melhorias citadas anteriormente, e permite o atendimento da demanda até o

horizonte de 2036, conforme o Relatório 2 – Estudos de Engenharia e Afins do Aeroporto de Salvador – página 86. Não obstante, tal obrigação de implantação da pista no Aeroporto de Salvador é uma grande fonte de preocupação, uma vez que o local indicado para a implantação da pista fica sobre as dunas de areia existentes ao lado aeroporto, onde hoje é um parque municipal e zona de proteção ambiental. A sugestão de se criar um gatilho com base na demanda, e não com um marco temporal fixo, visa, assim, tornar as propostas dos licitantes mais competitivas.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a exigência temporal para construção de uma nova pista no Aeroporto de Salvador, constante no item 8.7.8.1 do Anexo 2 do Contrato, será extinta, restando vigente a obrigação de estar plenamente operacional antes de a demanda atingir 130.000 movimentos anuais.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| GLAYCE DE OLIVEIRA DUARTE |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4325 |
| Observei que a maioria do pessoal cedido é de nível médio, o que está acontecendo, os órgãos não estão solicitando nossos técnicos e os Analistas? Ou faz parte da estratégia da empresa continuar com esses profissionais. |
| JUSTIFICATIVA |
| Cessões para órgãos públicos a grande maioria é de nível médio. As notícias que temos é que esses empregados estão sendo submetidos a trabalhos abaixo de suas capacidades profissionais. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a minuta de contrato prevê as condições relativas à Transição, no caso dos servidores que serão transferidos para a Concessionária. No caso dos servidores que não forem transferidos, os mesmos continuarão vinculados à Infraero, a quem caberá esclarecer todas as questões relativas ao tema. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4326 |
| Em relação ao item 11.5, pede-se sejam apresentadas as seguintes informações: lista atualizada de todas as entidades públicas atuando em cada um dos aeroportos licitados; percentuais e mapeamento das áreas respectivamente utilizadas; e listagem descritiva contendo todas as demandas/obrigações não cumpridas pela INFRAERO, por aeroporto. |
| JUSTIFICATIVA |
| Disponibilizar de forma clara todas as informações possíveis correlatas aos aeroportos licitados, de modo que os licitantes não só tenham pleno conhecimento das condições competitivas, mas para que também tenham condições de precificar adequadamente os riscos envolvidos, apresentando proposta de preço mais condizente com a realidade dos aeroportos. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os itens solicitados estão disponíveis no Banco de Informações, e itens adicionais podem ser solicitados pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br . As informações que compõem o referido Data Room são atualizadas periodicamente. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC: http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes |

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4336

Em relação ao item 16.1.1, indaga-se como se comprovará a preferência. Há um procedimento específico a ser promovido para a comprovação, junto à ANAC, do atendimento a esta exigência? Considerando que o direito de preferência existirá apenas nos casos em que o empregado da INFRAERO venha possuir os requisitos da contratação, deverá ser adotado algum procedimento específico para a comunicação do não aproveitamento do empregado INFRAERO?

JUSTIFICATIVA

Busca-se obter mais informações quanto ao item de modo que se permita bem cumprir as determinações contidas no instrumento contratual notadamente por se tratar de uma novidade deste edital de concessão, em relação às rodadas passadas.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, conforme dispõe a cláusula 16.1.1, os requisitos para a contratação serão estabelecidos pela concessionária, que terá a prerrogativa de selecionar seu próprio quadro de empregados, inclusive dentre aqueles lotados na Infraero. Caberá aos empregados da Infraero a decisão de aceitar ou não a transferência para a Concessionária, conforme cláusula 16.1.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| GLAYCE DE OLIVEIRA DUARTE |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4342 |
| Uma das opções que os empregados tem seria os convênios com órgãos públicos, mas verificamos que a maioria dos convenios estao sendo efetuados para o PSA nivel medio de escolaridade e pouquissimos de nivel tecnico e superior. Esta ação é estratégica para deixar estes empregados na empresa? O PSA é mais econômico para o convênio, sendo a negociação futura promissora? O que será feito com os outros profissionais? |
| JUSTIFICATIVA |
| Ficamos sabendo de PSA que foi cedido que o trabalho a qual sao submetidos nesses órgãos de convênio, muitas vezes são inferiores a capacidade do empregado. Causando muito desconforto!! |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a minuta de contrato de concessão traz cláusulas (vide cláusula 16.1) que conferem transparência quanto às regras relativas a eventuais transferências dos servidores da Infraero às concessionárias. Os empregados que não forem transferidos às concessionárias continuam vinculados à Infraero e sua eventual alocação para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VANESSA SOUZA ROSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4343 |
| Caderno 1 - Estudo de Mercado - Sugere-se a revisão da demanda para o cenário atual. |
| JUSTIFICATIVA |
| Os aeroportos brasileiros apresentaram, até maio de 2016, uma queda no volume de passageiros domésticos e internacionais se comparados com o mesmo período em 2015 (queda acima de 10%). O estudo deve refletir o cenário atual. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a atualização de tais variáveis resultaria na necessidade de estimar um novo valor de investimentos, receitas e despesas. Por conseguinte, novos estudos teriam de ser entregues ao órgão de controle, o qual incorreria em prazo adicional para análise. Ao fim do processo, novamente os estudos estariam desatualizados. Há que se ressaltar que mesmo se considerássemos o PIB realizado do ano de 2015 para projetar a demanda de 2015, o resultado não seria uma projeção igual ao resultado verificado, pois sempre haverá um erro na comparação da estimativa de um modelo econométrico com os dados verificados. |

DADOS DO COLABORADOR

VANESSA SOUZA ROSA

CONTRIBUIÇÃO Nº4346

Caderno 3 - Engenharia - Sugere-se a identificação dos proprietários de todas as matrículas apresentadas nos cadernos de engenharia.

JUSTIFICATIVA

As proponentes devem ter conhecimento das informações vigentes dos aeroportos para a correta elaboração da proposta.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que os números de matrícula dos imóveis são apresentados nos estudos de viabilidade e documentos estão disponíveis no Banco de Informações.

Os números das matrículas constam nos estudos, bem como no Banco de Informações (data room) disponível para retirada na SAC mediante agendamento prévio pelo email: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VANESSA SOUZA ROSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4348 |
| Caderno 3 - Engenharia - Sugere-se esclarecer se no valor previsto de CAPEX para a construção de terminal de passageiros e piers foram considerados fornecimento e instalação de sistemas prediais (hidráulico/elétrico), sistemas eletrônicos, mecânicos (ar condicionado/ventilação) e mobiliário. |
| JUSTIFICATIVA |
| As proponentes devem ter conhecimento das informações vigentes dos aeroportos para a correta elaboração da proposta. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que, no caso dos aeroportos de Florianópolis e Porto Alegre, os valores incluem fornecimento e instalação de sistemas prediais (hidráulico/elétrico), sistemas eletrônicos, mecânicos (ar condicionado/ventilação) e mobiliário. No caso dos aeroportos de Fortaleza e Salvador, conforme consta e pode ser observado nos estudos de Engenharia, o dimensionamento do CAPEX para construção e ampliação de Terminal de Passageiros e Piers utilizou como referência preços de editais de licitação da INFRAERO, onde também estão incluídos os fornecimentos e instalações de sistemas prediais (hidráulico/elétrico), sistemas eletrônicos, mecânicos (ar condicionado/ventilação) e mobiliário operacional. |

DADOS DO COLABORADOR

VANESSA SOUZA ROSA

CONTRIBUIÇÃO Nº4351

Caderno 3 - Engenharia - Sugere-se esclarecer se nos valores previstos de CAPEX para construção e ampliação de subestação (aerportos de Salvador e Fortaleza) estão previstos fornecimento e instalação de equipamentos.

JUSTIFICATIVA

As proponentes devem ter conhecimento das informações vigentes dos aeroportos para a correta elaboração da proposta.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, conforme consta e pode ser observado nos estudos de Engenharia, o CAPEX para construção e ampliação das subestações utilizaram como referência, preços de editais de licitação da INFRAERO (RDC 003-DALC-SBFZ-2012 e RDC 022-DALC-SBFZ-2012), onde, além da Construção da Subestação, estão incluídos Fornecimento e Instalação dos Equipamentos Eletromecânicos.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VANESSA SOUZA ROSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4354 |
| <p>Caderno 3 - Engenharia - O item 5.1 CAPEX do estudo do consórcio Aéreo Brasil menciona que a precificação dos serviços foi feito com base em anteprojetos e composições de custos unitários não desonerados das seguintes fontes: • SINAPI – Caixa Econômica Federal na base Setembro/2015 (fonte preferencial); • SICRO 2 – DNIT base março/2015 (fonte preferencial); • Tabela de preços unitários do DER (Departamento de Estradas de Rodagem) na base Junho/2015. Não há indicações se é o DER da Bahia. A desoneração da folha possui como contrapartida o pagamento de 2% sobre a Contribuição da Receita Bruta (CPRB). Sugere-se esclarecer se foi considerada essa contrapartida no CAPEX.</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>De acordo com a legislação vigente, em Setembro/2015 as empresas do mercado de construção deveriam recolher 2% de Contribuição sobre a Renda Bruta (CPRB) a ser considerado no BDI e serem desoneradas do recolhimento do INSS patronal, ou seja, praticar um encargo social mais reduzido. Usando-se como base a composição dos encargos sociais do SICRO 2 (Anexo I) onerado e desonerado, os percentuais são de 118,04% e 88,8%, respectivamente, diferença de 32,8%, que reflete um percentual superior ao INSS (20%), ainda mais se considerarmos o percentual de pagamento sobre a CPRB.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que, conforme consta dos estudos apresentados, a composição do CAPEX tomou como base os custos não desonerados das tabelas de referência, motivo pelo qual não se justifica a aplicação da contrapartida mencionada.</p> |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4356 |
| Revela-se importante que a segunda pista (RWY) do Aeroporto de Salvador tenha a sua construção atrelada exclusivamente à expansão da demanda, e não a uma data fixada. |
| JUSTIFICATIVA |
| Necessidade de adequação dos investimentos a gatilhos de demanda, exclusivamente, em prol da viabilidade financeira da concessão. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a exigência temporal para construção de uma nova pista no Aeroporto de Salvador, constante no item 8.7.8.1 do Anexo 2 do Contrato, será extinta, restando vigente a obrigação de estar plenamente operacional antes de a demanda atingir 130.000 movimentos anuais. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VANESSA SOUZA ROSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4357 |
| <p>Caderno 3 - Engenharia - O acórdão 2622/2013 do TCU define a administração local da seguinte forma: “a) o item Administração local contemplará, dentre outros, as despesas para atender as necessidades da obra com pessoal técnico, administrativo e de apoio, compreendendo o supervisor, o engenheiro responsável pela obra, engenheiros setoriais, o mestre de obra, encarregados, técnico de produção, apontador, almoxarife, motorista, porteiro, equipe de escritório, vigias e serventes de canteiro, mecânicos de manutenção, a equipe de topografia, a equipe de medicina e segurança do trabalho, etc., bem como os equipamentos de proteção individual e coletiva de toda a obra, as ferramentas manuais, a alimentação e o transporte de todos os funcionários e o controle tecnológico de qualidade dos materiais e da obra;” No estudo do consórcio Aéreo Brasil foram adotados os percentuais médios de 6,99% para pátio e pista e 6,23% para terminais. Sugere-se que seja utilizado o percentual de Administração Local do 3º quartil, no valor de 10,68%.</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>As obras realizadas em aeroportos possuem serviços que devem obedecer a planos de ocupação extremamente restritivos em função da operação (lado ar e lado terra). Essa situação exige dos construtores a mobilização de equipes extras de apoio e de supervisão para atender mais de um turno de trabalho e a consequente remuneração de encargos sociais mais elevados em função das frentes de trabalho que, obrigatoriamente, adotam o turno noturno.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que não acata a sugestão por considerar que o valor médio considerado na composição do BDI é representativo do custo de mercado para a execução das obras previstas.</p> |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VANESSA SOUZA ROSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4362 |
| <p>Caderno 3 - Engenharia - O acórdão 2622/2013 do TCU define a taxa de risco da seguinte forma: “423. A respeito da taxa de riscos, o seu cálculo para o BDI de obras públicas contempla somente os riscos inerentes às atividades de construção e, a depender do regime de execução (grifo nosso), os imprevistos normais e comuns existentes em qualquer projeto de engenharia elaborado pela Administração Pública em conformidade com a lei. Tais contingências podem ser mitigadas ou repartidas a partir de acordo com o regime de execução contratual utilizado ou com a elaboração de projeto de engenharia com alto grau de detalhamento, a exemplo do projeto executivo, bem como pela contratação de seguros.” O estudo do consórcio Aéreo Brasil adotou risco de 0,56% para pátio e pista e 1,27% para terminais. Sugere-se que a taxa de risco seja mais elevada, como, por exemplo, 4,69% (como no acórdão referente ao aeroporto de Goiás).</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>O estudo do Governo está sendo elaborado com base em anteprojetos e nesse nível de detalhamento as incertezas são elevadas. Além disso, a contratação na modalidade de preço global, praticada pelas concessionárias, transfere para os construtores os principais riscos: variação de quantidades, prazo, flutuação de cotações, paralisações, etc. Em tais condições, a remuneração do risco deveria ser mais elevada.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que não acata a sugestão por considerar que o valor médio considerado na composição do BDI é representativo do risco para a execução das obras previstas.</p> |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VANESSA SOUZA ROSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4363 |
| Caderno 3 - Engenharia - O estudo do consórcio Aéreo Brasil adotou 50% da alíquota de ISSQN (2,5%), conforme recomendação constante do acórdão 2622/2013 do TCU. Sugere-se a adoção da alíquota integral do ISS para o cálculo do BDI. |
| JUSTIFICATIVA |
| Em pesquisa realizada na Prefeitura de Lauro de Freitas, existe a seguinte referência: "Entre outras vantagens obtidas pelos novos investidores, a depender do ramo em que atuam, é possível obter redução da alíquota de Imposto sobre Serviços (ISS) de 5% para 2%." No nosso entendimento, a referência à concessão do regime especial de tributação para as obras a serem realizadas no Aeroporto Internacional Deputado Luis Eduardo Magalhães, que permite a dedução da parcela de materiais da alíquota de recolhimento do ISSQN, deve ser excluída, uma vez que não é uma certeza, mas sim uma possibilidade. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que não acata a sugestão, seguindo a recomendação do Acórdão TCU 2.622/2013 para que se considere a incidência, na prática, de alíquota equivalente a 50% da alíquota total de ISS do município, dada a possibilidade admitida de dedução do valor dos insumos da base de cálculo do ISS sobre a prestação de serviços de construção. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VANESSA SOUZA ROSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4364 |
| Caderno 3 - Engenharia - Os estudos apresentados consideram em seu CAPEX o benefício do REIDI, porém não fica claro em quais itens foi aplicado tal benefício. Além disso, o benefício do REIDI não está garantido até o presente momento para nenhum dos aeroportos. Sendo assim, sugere-se a exclusão de tal benefício dos estudos. |
| JUSTIFICATIVA |
| O benefício deve ser considerado somente se estiver, efetivamente, garantido aos aeroportos. Ainda que os estudos sejam referenciais, resultam no valor de outorga mínimo, que não é meramente referencial. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a sugestão foi acatada, de modo que o valor dos investimentos foi revisto e o impacto do benefício do REIDI não foi considerado, inclusive para a finalidade do previsto no art. 6º, inciso I do Decreto 6.144 de 03 de julho de 2007. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VANESSA SOUZA ROSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4365 |
| Caderno 3 - Engenharia - Sugere-se esclarecer qual o nível de contingência e riscos adotado nas estimativas de CAPEX. |
| JUSTIFICATIVA |
| As proponentes devem ter conhecimento das informações vigentes dos aeroportos para a correta elaboração da proposta. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que não foram adotados níveis de contingência. Considerou-se incidência de riscos na composição do BDI, conforme recomendação do Acórdão 2622/2013 do TCU. Os riscos considerados são apresentados nos relatórios de engenharia dos EVTEAs. Por exemplo, cita-se o Relatório de Estudos de Engenharia e Afins de Salvador, pag 132, Tabela 51. |

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4366

Sugerimos a alteração das cláusulas 2.13 e 2.14, a fim de que o pagamento da contribuição fixa inicial ocorra somente concomitantemente com a data de eficácia do contrato.

JUSTIFICATIVA

Os itens 2.13 e 2.14 se referem à obrigação da Concessionária de pagar a Contribuição Fixa Inicial correspondente a 25% da Contribuição Fixa. Considerando o significativo lapso temporal existente entre a assinatura e a eficácia do Contrato de Concessão, poderá existir um cenário no qual a Concessionária efetua o pagamento do referido montante, sem remuneração, e a Concessão não se torne eficaz em decorrência de ações ou omissões do Poder Concedente. Entendemos que o pagamento é condição de eficácia do Contrato de Concessão, entretanto, não deve ser exigido no momento da assinatura. Em outras palavras, o pagamento da Contribuição deveria ser feito a qualquer tempo após a eficácia do Contrato (por exemplo, após a publicação no Diário Oficial).

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as principais ações previstas na minuta de contrato para início da eficácia são de responsabilidade da concessionária, à exceção da publicação de extrato do Contrato no Diário Oficial da União e da emissão de ordem de serviço pela ANAC, sendo que esta última deverá ser feita no prazo máximo de 30 dias após a publicação do extrato do contrato no Diário Oficial da União. Portanto, não se justifica a mudança de data de pagamento de contribuição fixa inicial pelas razões apresentadas na presente contribuição recebida na Audiência Pública. Adicionalmente, as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova

modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão.

DADOS DO COLABORADOR

VANESSA SOUZA ROSA

CONTRIBUIÇÃO Nº4367

Caderno 3 - Engenharia - Sugere-se esclarecer se há contratos de obras e investimentos em andamento nos aeroportos. Em caso afirmativo, favor indicá-los e indicar a alternativa proposta à Concessionária.

JUSTIFICATIVA

As proponentes devem ter conhecimento das informações vigentes dos aeroportos para a correta elaboração da proposta.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que os Relatórios dos estudos de viabilidade econômica, técnica e ambiental relatam os contratos de obras em andamento.

Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC:

<http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes>

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VANESSA SOUZA ROSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4368 |
| Caderno 3 - Engenharia - Sugere-se indicar a segregação da hora pico de dimensionamento apresentada no PEA em relação aos tráfegos doméstico e internacional e aos fluxos de embarque e desembarque. Ou seja, indicar qual a relação de simultaneidade entre os fluxos de embarque/desembarque e doméstico/internacional. |
| JUSTIFICATIVA |
| As proponentes devem ter conhecimento das informações vigentes dos aeroportos para a correta elaboração da proposta. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o PEA já prevê segregação da hora pico na forma sugerida. A SAC informa que base de dados detalhada a respeito da movimentação horária do aeroporto pode ser obtida no Banco de Informações (data room), pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br |

DADOS DO COLABORADOR

VANESSA SOUZA ROSA

CONTRIBUIÇÃO Nº4369

Caderno 3 - Engenharia - Sugere-se esclarecer se, no caso de já existir a concessão dos estacionamentos, se a obrigatoriedade de aumento das vagas ficará a cargo da concessionária do aeroporto ou da concessionária do estacionamento. Além disso, sugere-se a disponibilização dos contratos de estacionamentos vigentes em todos os aeroportos para verificação de possível conflito de interesses entre o contrato com a operadora do estacionamento e a nova concessionária do Aeroporto.

JUSTIFICATIVA

As proponentes devem ter conhecimento de todos os contratos comerciais vigentes uma vez que todos serão sub-rogados pela Concessionária, nos termos do contrato.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as obrigações contidas no PEA são de responsabilidade da concessionária do aeroporto. Eventuais acordos com terceiros prestadores de serviços não eximem a concessionária das obrigações descritas no contrato, sejam eles contratos vigentes previamente à assunção da concessão ou firmados posteriormente. Os contratos de exploração dos estacionamentos dos aeroportos ora em concessão podem ser encontrados no Banco de Informações (data room) disponibilizado para consulta mediante agendamento prévio pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. Esses contratos estão ainda descritos nos Relatórios dos estudos de viabilidade dos aeroportos de: -Salvador: Relatório de Estudos de Engenharia e Afins, pág. 156, Capítulo 5.4 - Due-diligence contratual; -Fortaleza: Relatório de Estudos de Engenharia e Afins, pág. 167, Capítulo 5.4 - Due-diligence; - Florianópolis e Porto Alegre: mencionados no Relatório 1 – Estudos de Mercado e disponíveis no Data Room.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VANESSA SOUZA ROSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4370 |
| Caderno 4 - Avaliação Econômico-Financeira - Sugere-se a revisão das premissas macroeconômicas (PIB, inflação, etc). |
| JUSTIFICATIVA |
| As premissas macroeconômicas consideradas para projeção de demanda não refletem a realidade do país e superestimam a demanda dos estudos apresentados. |
| RESPOSTA DA SAC |
| Michele: A SAC agradece a contribuição e informa que a atualização de tais variáveis resultaria na necessidade de estimar um novo valor de investimentos, receitas e despesas. Por conseguinte, novos estudos teriam de ser entregues ao órgão de controle, o qual incorreria em prazo adicional para análise. Ao fim do processo, novamente os estudos estariam desatualizados. Há que se ressaltar que mesmo se considerássemos o PIB realizado do ano de 2015 para projetar a demanda de 2015, o resultado não seria uma projeção igual ao resultado verificado, pois sempre haverá um erro na comparação da estimativa de um modelo econométrico com os dados verificados. |

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4377

Em relação ao item Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária, deve-se ter em mente que o prazo de 25 meses se revela demasiadamente exíguo para tais implementações, sendo necessária a sua ampliação. Na rodada anterior de licitações de aeroportos existia demanda para a implementação de tais expansões (como por exemplo a Copa do Mundo de 2014), contudo, atualmente, não há grandes eventos próximos que demandem a implementação de tais aumentos de capacidade. Além do mais, considerando a queda na demanda aeroportuária e a infraestrutura existente, não se vislumbra necessário o investimento definido no PGI e documentos que o acompanham. Tais ações deveriam ser transferidas para a Fase I-C. Se a Concessionária for obrigada a fazer tais investimentos imediatamente, tal medida não ajudará a criar novas receitas e, conseqüentemente, não resultará em um serviço de melhor qualidade. Finalmente, depreende-se que a manutenção dos marcos de investimento farão com que propostas de valor inferior sejam ofertadas.

JUSTIFICATIVA

Em relação ao item Melhorias da Infraestrutura Aeroportuária, deve-se ter em mente que o prazo de 25 meses se revela demasiadamente exíguo para tais implementações, sendo necessária a sua ampliação. Na rodada anterior de licitações de aeroportos existia demanda para a implementação de tais expansões (como por exemplo a Copa do Mundo de 2014), contudo, atualmente, não há grandes eventos próximos que demandem a implementação de tais aumentos de capacidade. Além do mais, considerando a queda na demanda aeroportuária e a infraestrutura existente, não se vislumbra necessário o investimento definido no PGI e documentos que o acompanham. Tais ações deveriam ser transferidas para a Fase I-C. Se a Concessionária for obrigada a fazer tais investimentos imediatamente, tal medida não ajudará a criar novas receitas e, conseqüentemente, não resultará em um serviço de melhor qualidade. Finalmente, depreende-se que a manutenção dos marcos de investimento farão com que propostas de valor

inferior sejam ofertadas.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o prazo para Fase 1 B do Contrato foi definido com base nas informações trazidas nos estudos de viabilidade econômica, técnica e ambiental, assim como na experiência das concessões de aeroportos anteriores. As obras indicadas como obrigatórias para Fase 1 B são necessárias para atendimento do nível de serviço adequado não apenas para a demanda atual, mas também para um horizonte de planejamento de curto prazo, tendo em vista que não se mostra razoável esperar a deterioração da qualidade do serviço para que sejam executados os investimentos.

DADOS DO COLABORADOR

FERNANDO VILLELA DE ANDRADE VIANNA

CONTRIBUIÇÃO Nº4381

A extensão da pista no Aeroporto de Fortaleza, conforme indicada nos documentos técnicos que acompanham o Contrato, não será operacionalmente necessária, em vista da demanda existente, sendo certo que 99% da operação continuará direcionada à pista 13/31. Tal fato, portanto, implica dizer que parte do investimento que será feito em melhoria da infraestrutura em comento será desnecessária, refletindo as suas consequências nas propostas de preços que serão ofertadas em menor valor.

JUSTIFICATIVA

A extensão da pista no Aeroporto de Fortaleza, conforme indicada nos documentos técnicos que acompanham o Contrato, não será operacionalmente necessária, em vista da demanda existente, sendo certo que 99% da operação continuará direcionada à pista 13/31. Tal fato, portanto, implica dizer que parte do investimento que será feito em melhoria da infraestrutura em comento será desnecessária, refletindo as suas consequências nas propostas de preços que serão ofertadas em menor valor.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, conforme consta nos Relatórios 1 e 2 dos EVTEAs, elaborados para o Aeroporto Pinto Martins, a capacidade do sistema de pistas, calculada em sua configuração final (após extensão para um comprimento de, pelo menos, 2.755 metros), atenderá a demanda projetada de movimentação de aeronaves até o final do período de concessão, quando o sistema passa a deslocar a aviação geral para outros aeroportos, atingindo o sistema a sua saturação neste período.

Ressalta-se que a extensão da pista também se deve ao fato de permitir maior peso máximo de decolagem para aeronaves de maior porte consideradas na projeção de demanda para o período da concessão.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A. |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4382 |
| 1.1.15. Contribuição Fixa Inicial: montante inicial a ser pago pela Concessionária, correspondente a 10% (dez por cento) da Contribuição Fixa; |
| JUSTIFICATIVA |
| Redução de 25% para 10% a Contribuição Fixa Inicial. O pagamento upfront de 25% representará um desembolso de caixa muito elevado para todos os grupos econômicos, num momento de economia em crise e com o mercado de financiamento bastante restrito. Fora isso, existem ainda todos os custos para a elaboração de proposta e garantias que devem ser pagos pelos proponentes. Reduzir para 10% o montante de Contribuição Fixa Inicial vai melhorar a equação financeira dos grupos participantes a curto, médio e longo prazos. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. |

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

1.1.16. Contribuição Fixa Anual: montante a ser pago anualmente pela Concessionária, correspondente à razão entre 90% da Contribuição Fixa e o prazo de vigência da Concessão;

JUSTIFICATIVA

Com a redução do percentual da Contribuição Fixa Inicial de 25% para 10%, há a necessidade de se ajustar também a Contribuição Fixa Anual, que nesse contexto passa a representar 90% da Proposta Global.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A. |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4382 |
| <p>3.17. Os acionistas da concessionária de serviço público de infraestrutura aeroportuária federal definida pelo Leilão nº 1/2011, bem como os acionistas dos Acionistas Privados das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária federal definidas pelos Leilões nº 2/2011 e nº 1/2013, suas Controladoras, Controladas e Coligadas, bem como as Controladas e Coligadas das Controladoras e das Controladas dos referidos acionistas, não poderão apresentar, isoladamente, propostas econômicas para Aeroportos localizados na mesma Região de Influência.</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>A Inframerica considera que as restrições constantes das minutas de editais para a 4ª Rodada de Concessões de Aeroportos no que tange à participação societária dos acionistas privados de concessionárias de aeroportos já existentes no Brasil está ancorada em pressupostos frágeis, insuficientes e discriminatórios. Tal fragilidade fere direitos constitucionais e preceitos de livre concorrência e atuação mínima do Estado nas relações econômicas e comerciais privadas.</p> <p>Desta forma, se propõe a exclusão da cláusula em questão com base no estudo COMPETIVIDADE ENTRE AEROPORTOS E RESTRIÇÃO ACIONÁRIA EM NOVAS CONCESSÕES DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA, em anexo, que apresenta uma análise técnica sobre a competitividade entre aeroportos considerando as premissas constantes da Nota Técnica nº 21 da SAC e seus reflexos nos possíveis editais para as concessões de infraestrutura aeroportuária a serem realizadas pelo Governo Brasileiro.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que a análise que subsidiou o estabelecimento das restrições à participação cruzada na atual rodada de concessões aeroportuárias levou em consideração uma extensa gama de aspectos teóricos e práticos, bem como uma ampla análise da</p> |

experiência de três países que já concederam ou privatizaram suas infraestruturas (Reino Unido, México e Austrália), de forma a abarcar diferentes aspectos da realidade brasileira presente e potencial.

Cabe notar também que uma revisão completa da teoria e da experiência internacional já havia sido feita pelo mesmo Departamento de Regulação e Concorrência – DERC da SAC-PR por meio da Nota Técnica nº 33/DERC/SPR/SAC-PR, de 20 de setembro de 2013, constante como anexo da Nota Técnica nº 21/DERC/SPR/SAC-PR, objeto da presente contestação. Conforme definido já na introdução Nota Técnica nº 21, a análise realizada para a presente rodada buscou destacar apenas alguns pontos essenciais para a apreciação do caso em tela de forma a manter a objetividade do estudo e remeter os leitores interessados à revisão da literatura já realizada.

Todavia, os subsídios trazidos no âmbito da presente Audiência Pública, bem como novas análises realizadas pela SAC que consideraram os ganhos devidos a participação do maior número de players possíveis no leilão e aspectos relacionados à isonomia a todos os concessionários existentes trouxeram elementos que permitem a reconsideração das restrições propostas. Nesse sentido, considerou-se que:

a) O Contrato de Concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante (ASGA) é o único dentre os contratos já firmados que possui um mecanismo de reversão de receitas não tarifárias para modicidade tarifária do próprio aeroporto. De fato, ficou estabelecido que parte da parcela das receitas não tarifárias que excedessem a 35% da receita total do aeroporto deveriam ser revertidas em menores tarifas aeroportuárias quando do advento do reajuste anual a que o concessionário faz jus. Se, por um lado, isso é benéfico para os usuários dessa infraestrutura, por outro diminui os incentivos para uma agressiva estratégia comercial por parte do aeroporto, uma vez que parte dos ganhos será repassada para outros agentes econômicos.

b) Um dos aspectos primordiais para a capacidade de formação de hubs são as economias de rede decorrentes de uma extensa e densa malha aérea que já utiliza a infraestrutura. De fato, conforme o Estudo Econômico Sobre Regulação e Concorrência no Setor de Aeroportos (Fiuza & Pioner,

2009), “uma linha aérea passa a operar em um hub onde outras já operam se (1) a externalidade de rede for grande, (2) o número de linhas aéreas operando no mesmo hub for grande e (3) não há grande aumento de competição entre linhas aéreas devido à sua entrada”. Nesse sentido, é importante observar que o ASGA processou, em 2015, 2,6 milhões de passageiros e realizou, nesse mesmo período, 22,7 mil operações, sendo quase que exclusivamente voos origem-destino. Por outro lado, os aeroportos de Salvador e Fortaleza processaram aproximadamente 9 milhões e 6,3 milhões de passageiros e 97,1 mil e 61,6 mil operações, respectivamente. Tais fatos reduzem a capacidade de competição por formação de hubs, minimizando preocupações concorrenciais.

c) O Contrato de Concessão do ASGA não prevê a cobrança de tarifa de conexão. De fato, essa tarifa somente foi criada após a concessão do aeroporto pela Lei nº 12.648, de 17 de maio de 2012. Dessa forma, a competição por conexões se mostra menos atraente para o ASGA do que para outros aeroportos, uma vez que não geraria receita tarifária de forma direta para o concessionário. Se é certo que o aeroporto ainda se beneficiaria de eventuais receitas não tarifárias decorrentes de sua maior movimentação, deve-se considerar que o processamento de passageiros nessas condições não possui o mesmo potencial gerador de receitas comerciais que o processamento de passageiros origem-destino. Adicionalmente, conforme já ressaltado, por conta do mecanismo de modicidade local, receitas não tarifárias que excedam a 35% da receita total do aeroporto devem ser revertidas em menores tarifas aeroportuárias, o que pode reduzir ainda mais os ganhos potenciais da atração de conexões.

d) A localização do ASGA caracterizada pela baixa concentração demográfica (quando comparado a outros aeroportos localizados em grandes centros urbanos brasileiros) associada à demora na conclusão das obras de acesso ao aeroporto por parte do Poder Público. De fato, o aeroporto está localizado no município de São Gonçalo do Amarante /RN (17ª posição de IDH do estado) distante cerca de 40 minutos do centro de Natal/RN e mais de 6 horas e 30 minutos do aeroporto de grande porte mais próximo da região nordeste (Aeroporto Pinto Martins em Fortaleza/CE), ambos por

rodovia. Isso porque, conforme já destacado nas Notas Técnicas já citadas, algumas das variáveis mais importantes na escolha do aeroporto pelos usuários são tempo de deslocamento até o aeroporto e as condições e os custos dos modais que dão acesso ao mesmo. Desse modo, o ASGA difere substancialmente dos grandes mercados europeus onde são verificados grandes aeroportos em localidades próximas e cuja demanda tem feito com que as administradoras aeroportuárias comportem-se como se estivessem em um mercado competitivo, concorrendo por preços e serviços diferenciados. O acesso facilitado aos aeroportos na Europa por meio de trens, como é o caso de Charleroi, vizinho do aeroporto de Bruxelas, possibilita aumentar a atratividade dos aeroportos mais afastados dos grandes centros. Na outra ponta aparece o caso brasileiro, onde a dificuldade de acesso aos nossos aeroportos prejudica aqueles que estão mais afastados.

Assim, a SAC informa que, em vista dos argumentos trazidos em audiência pública e diante do exposto acima, a restrição de participação prevista no item 3.17 do Edital foi excluída.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A. |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4382 |
| Item 4.23 Florianópolis. SUGESTÃO: Atualizar valores |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>Se propõe a revisão do valor mínimo do Aeroporto Florianópolis, tendo em vista que na análise de precificação do ativo constante do EVTEA se considerou as fundações do novo terminal que seria construído pelo operador atual desse Aeroporto já instaladas parcialmente, entretanto, o projeto dessas fundações não atendem ao item 7.1 do PEA e, assim, deverão ser desconsiderados, tendo vista que a futura Concessionária será obrigada a demolir para garantir que seu anteprojeto atenda a referida exigência do PEA.</p> <p>Ainda, a precificação do ativo constante do EVTEA não se considerou todos os valores para a recomposição dos passivos ambientais já de conhecimento conforme indicado no EVTEA.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que os EVTEAs do Aeroporto Internacional Hercílio Luz (Florianópolis-SC) contemplam o aproveitamento das fundações existentes para a implantação do novo edifício terminal de passageiros, mas caberá ao futuro concessionário desenvolver os estudos para aproveitamento das estruturas existentes. Informa ainda que a recomposição dos passivos ambientais foi considerada nas Planilhas do Capex das 03 fases de ampliação do aeroporto (Tabelas 6.1, 6.2 e 6.3), apresentada no Capítulo 6.2 – Planilhas do Capex Socioambiental. Adicionalmente, conforme item 2.3 do Contrato, o Complexo Aeroportuário será transferido à Concessionária, no estado em que se encontra, concomitantemente à celebração do Contrato. Outras informações poderão ser disponibilizadas pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. Este também é o caminho para solicitação de material que compõe o Banco de Informações (Data Room) para essa rodada de licitações, mediante agendamento prévio.</p> |

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

4.24.1. A Contribuição Fixa Inicial, correspondente a 10% (dez por cento) da Contribuição Fixa, deverá ser paga pela Concessionária na data da assinatura do contrato.

JUSTIFICATIVA

Redução de 25% para 10% a Contribuição Fixa Inicial. O pagamento upfront de 25% representará um desembolso de caixa muito elevado para todos os grupos econômicos, num momento de economia em crise e com o mercado de financiamento bastante restrito. Fora isso, existem ainda todos os custos para a elaboração de proposta e garantias que devem ser pagos pelos proponentes. Reduzir para 10% o montante de Contribuição Fixa Inicial vai melhorar a equação financeira dos grupos participantes a curto, médio e longo prazos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

4.24.2. As Contribuições Fixas Anuais, correspondentes à razão entre 90% (noventa por cento) da Contribuição Fixa, a ponderação de indicadores operacionais e o prazo de vigência da Concessão, deverão ser pagas anualmente pela Concessionária.

JUSTIFICATIVA

Com a redução do percentual da Contribuição Fixa Inicial de 25% para 10%, há a necessidade de se ajustar também a Contribuição Fixa Anual, que nesse contexto passa a representar 90% da Proposta Global.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A. |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4382 |
| Região de Influência: Área delimitada por um raio de 100 quilômetros do sítio Aeroportuário em que há forte influência econômica e logística de determinado aeroporto. |
| JUSTIFICATIVA |
| Inserir na Seção I – Das definições a Definição de Região de Influência, pois o conceito não era utilizado nas premissas do Edital/Contrato. |
| RESPOSTA DA SAC |
| Item respondido para o item 3.17 do Edital (contribuição 4382). |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A. |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4382 |
| 1.1.15 Contribuição Fixa Inicial: montante inicial a ser pago pela Concessionária, correspondente a 10% (dez por cento) da Contribuição Fixa; |
| JUSTIFICATIVA |
| Redução de 25% para 10% a Contribuição Fixa Inicial. O pagamento upfront de 25% representará um desembolso de caixa muito elevado para todos os grupos econômicos, num momento de economia em crise e com o mercado de financiamento bastante restrito. Fora isso, existem ainda todos os custos para a elaboração de proposta e garantias que devem ser pagos pelos proponentes. Reduzir para 10% o montante de Contribuição Fixa Inicial vai melhorar a equação financeira dos grupos participantes a curto, médio e longo prazos. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. |

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

1.1.16. Contribuição Fixa Anual: montante a ser pago anualmente pela Concessionária, correspondente à razão entre 90% (noventa por cento) da Contribuição Fixa, a ponderação de indicadores operacionais e o prazo de vigência da Concessão, deverão ser pagas anualmente pela Concessionária Concessão

JUSTIFICATIVA

Acompanha a justificativa do item 1.1.15, ajustando a proporção de contribuição inicial e anual.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A. |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4382 |
| 2.13. A Contribuição Fixa Inicial corresponde ao montante de R\$ _____ (_____), decorrente de 10% (dez por cento) da Contribuição Fixa Global. |
| JUSTIFICATIVA |
| Acompanha a justificativa do item 1.1.15, ajustando a proporção de contribuição inicial e anual. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. |

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

Exclusão do item:3.1.9.2. instalação de Comissão Paritária de saúde e segurança, devendo sua forma de funcionamento e composição ser acordada entre a Concessionária e a representação sindical dos trabalhadores aeroportuários;

JUSTIFICATIVA

Não há previsão legal para a instalação de Comissão Paritária de saúde e segurança em empresas privadas. A criação de comissões no âmbito de saúde e segurança no trabalho é uma faculdade do gestor e sua existência não implica em maior ou menor atenção e compromisso da empresa em relação ao tema. Ademais, por se tratar de obrigação adicional, adstrito ao interesse específico do contrato, não deveria este mesmo contrato impor condições de negociações de acordos extraordinários que envolvam a participação de entidades sindicais.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, visando permitir a melhor definição de regras trabalhistas mediante a livre negociação entre o concessionário e seus empregados, o item será excluído. Não obstante, o concessionário deverá respeitar a legislação trabalhista vigente.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A. |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4382 |
| Exclusão do item:3.1.9.3. representação sindical dos trabalhadores aeroportuários no local de trabalho, garantidas as atuais instalações necessárias para o seu funcionamento no aeroporto; |
| JUSTIFICATIVA |
| A representação sindical no local não é uma obrigação legal. A cláusula não traz legitimidade representativa, pois a representação sindical no local de trabalho é uma conveniência da categoria profissional, aprovada em assembleia e negociada com as empresas. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que, visando permitir a melhor definição de regras trabalhistas mediante a livre negociação entre o concessionário e seus empregados, o item será excluído. Não obstante, o concessionário deverá respeitar a legislação trabalhista vigente. |

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

3.1.9.4 A data-base dos aeroportuários lotados no aeroporto concedido será baseada na data de eficácia do Contrato de Concessão.

JUSTIFICATIVA

A cláusula proposta está em descompasso com a realidade contratual. Considerando que a concessão se efetive, por exemplo, dentro dos três últimos meses que antecede à data da data-base da Infraero, tal imposição implicará em uma discussão acerca de aumento de salários, apenas três meses após a contratação do funcionário. Ou seja, há uma alteração de planejamento de folha de pagamentos antes mesmo da operadora assumir integralmente a operação do aeroporto. É racional entender que os reajustes salariais devem ocorrer em função do transcurso de 01 ano, logo, considerando que grande parte das contratações das Concessionárias se dará entre a data de eficácia e os 06 meses seguintes, é razoável que a data base seja estabelecida em função deste início de contratação própria.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, visando permitir a melhor definição de regras trabalhistas mediante a livre negociação entre o concessionário e seus empregados, o item será excluído. Não obstante, o concessionário deverá respeitar a legislação trabalhista vigente.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

16.1 Após a assinatura do Contrato, a Concessionária poderá, em até 18 meses a partir do início do Estágio 3 da Fase I-A, selecionar os empregados da Infraero que serão definitivamente transferidos para a Concessionária, cabendo a estes empregados, em até 30 dias após a realização do convite, formalizar a decisão de continuar na Infraero ou aceitar a transferência para a Concessionária

JUSTIFICATIVA

Se propõe alterar o texto da cláusula para garantir a segurança gerencial e jurídica da Concessionária. Tal segurança gerencial está baseada no retorno dos investimentos necessários para a contínua formação do funcionário e proteção de expertise corporativa e Knowhow.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, visando permitir a melhor definição de regras trabalhistas mediante a livre negociação entre o concessionário e seus empregados, a contribuição não será acatada, podendo a concessionária e o empregado firmarem o acordo a qualquer tempo.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

Exclusão dos itens: 16.2 Aos empregados que forem transferidos à Concessionária nos termos previstos no item anterior deverão ser assegurados os seguintes direitos: 16.2.1 garantia de emprego limitada ao dia 31 de dezembro de 2018; 16.2.2 condições do contrato de trabalho no mínimo equivalentes às praticadas pela Infraero; e 16.2.3 garantia de manutenção da vinculação ao Infraprev – Instituto Infraero de Seguridade Social. 16.3 A Concessionária deverá cumprir, mediante formalização de Convênio de Adesão com o Infraprev, todas as obrigações de patrocinador do Plano de Benefícios, nas mesmas condições praticadas pela Infraero, para os empregados que aceitarem a transferência para a Concessionária.

JUSTIFICATIVA

De forma a garantir o controle do clima organizacional e a mitigação de risco trabalhista ao evitar que a Concessionária tenha empregados com condições laborais diferenciadas, por razões de equiparação, sugere-se a exclusão dos itens. Ademais, o empregado público que renunciou às suas condições de trabalho na Infraero é devidamente indenizado no seu processo de liberação da empresa - PDITA.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que: i) para garantir uma transição adequada, que leve em consideração a situação de ambas as partes envolvidas no processo, o item 16.2.1 será alterado de modo a garantir ao empregado transferido à Concessionária seu emprego até 31 de dezembro de 2020; ii) o item 16.2.2 será excluído, visando permitir a melhor definição de regras trabalhistas mediante a livre negociação entre o concessionário e seus empregados; e os itens 16.2.3 e 16.3 serão mantidos, tendo em vista que a perda da previdência complementar seria um desincentivo significativo para a transferência dos empregados. A contribuição foi, portanto, parcialmente acatada.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

Excluir o item:6.7. A Concessionária deve comprovar à ANAC, até o final da Fase I-B, que, em caso de interdição da pista de pouso e decolagem por acidente aeronáutico, ele será capaz de providenciar sua desinterdição em até 24 (vinte e quatro) horas.

JUSTIFICATIVA

Tal artigo contraria a regulamentação aeronáutica vigente, que estabelece que após a liberação pelo CENIPA e autoridade policial, é responsabilidade do operador aéreo ou proprietário da aeronave, a remoção dos bens e destroços e a higienização do local. Desta forma, considerando esta responsabilidade de terceiro, não se pode imputar à Concessionária o encargo de providenciar a desinterdição da pista em prazo que independe de sua vontade. Ainda, não pode ser a Concessionária obrigada a fazer investimento no sentido de adquirir equipamento de recuperação de aeronave (Recovery Kit) quando a responsabilidade não recai sobre si.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o item foi alterado de modo a remeter à obrigação do concessionário atender à regulamentação da ANAC sobre o tema.

DADOS DO COLABORADOR

INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A.

CONTRIBUIÇÃO Nº4382

8.3.4 Ampliação da pista de pouso e decolagem 11/29 em 670 metros, de acordo com os requisitos regulamentares de projeto para aeronave crítica Código "E" em pista de aproximação de precisão, que deverá entrar em operação em até 2 (dois) anos após a realização da desocupação da área pelo poder público

JUSTIFICATIVA

A redução da dimensão da ampliação para 670m, visa evitar o rebaixamento ou demolição de edificações posicionadas fora da área a ser desapropriada, segundo observado do PBZPA do referido aeroporto.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a ampliação da Pista de Pouso e Decolagem em 920 metros é viável do ponto de vista da engenharia aeroportuária. As definições de suas características geométricas devem ser consideradas no projeto de engenharia do futuro concessionário respeitando as normas aeroportuárias e as boas práticas da engenharia civil brasileira.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A. |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4382 |
| 8.3.4.2 A ocorrência do evento de que trata o item 8.3.4.1 na abertura de procedimento para a recomposição do equilíbrio econômico financeiro do contrato. |
| JUSTIFICATIVA |
| Devem ser contabilizadas no equilíbrio contratual as projeções de arrecadação operacional das perdas potenciais relacionadas ao investimento projetado e não realizado. Deve-se salientar que a ampliação da PPD altera significativamente a projeção de demanda do aeródromo, impactando significativamente nas receitas operacionais e não tarifárias. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a cláusula será revisada a fim de imputar ao concessionário a obrigação de promover as desocupações necessárias para expansão da pista de pouso e decolagem, que deverá entrar em operação em até 52 (cinquenta e dois) meses após a data de eficácia do contrato. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A. |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4382 |
| Excluir o item: 8.7.7 Adequação da distância de separação entre o eixo da pista de táxi A e o eixo da pista de pouso e decolagem 10/28, de acordo com os requisitos regulamentares de projeto para o código 4E, até o final da Fase I-B (Aeroporto de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães) |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>Se propõe a exclusão da cláusula tendo em vista que o Aeroporto de Salvador possui Certificado Operacional emitido em dezembro de 2015 (PORTARIA Nº 3355/SIA), em nome da INFRAERO, cuja Especificação Operativa define claramente que o Aeroporto já atende aos requisitos do RBAC 154 para a operação de aeronaves Categoria 4E, declarando que o aeroporto pode ser utilizado regularmente por quaisquer aeronaves compatíveis com o código de referência 4E ou inferior. Ademais, o cumprimento de todas legislações aplicáveis, inclusive os requisitos de certificação operacional do RBAC 154, é uma exigência básica do Contrato a ser assinado, desta forma, a futura Concessionária deverá manter as características do aeroporto de acordo com o referido regulamento. Ainda, se no caso em questão houve emissão de isenção temporária, para o atual operador aeroportuário, com base em estudo aeronáutico, como prevê o RBAC em questão, pelo princípio da isonomia entre os operadores aeroportuários de Concessionárias e da INFRAERO, a nova Concessionária, também, deve ter o direito a essa opção dada pela regulamentação. Desta forma, não é necessário incluir essa exigência na fase I prescritiva do Contrato, para se garantir a operação de aeronaves 4E no referido aeroporto com o devido nível de segurança operacional.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a obrigação contida na cláusula 8.7.7 do PEA visa a garantir que o Aeroporto de Salvador seja capacitado a comportar operações de aeronaves classe E, por instrumentos, |

sem restrições e conflitos de tráfego, respeitando os parâmetros apresentados RBAC 154/2012 da ANAC. A RBAC 154/2012, na Subparte C, capítulo 154.217, determina a distância de 182,5 m como a mínima entre o eixo da PPD e o eixo da pista de taxi para operações por instrumentos de aeronaves classe E. Atualmente, a separação entre a PPD 10/28 e a Pista de Taxi A é inferior a 182,5 m, portanto, de acordo com a norma da RBAC 154/2012, haveria restrições a operações de aeronave classe E.

Tais restrições encontram-se descritas no ROTAER, documento emitido pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), tanto na versão em vigor (ROTAER 08/16 – pág. 3-S-3), quanto na versão que entrará em vigência em 21/julho/2016 (ROTAER 12/16 – pág. 3-S-3), que apresenta proibição da operação de aeronaves na PPD 10/28 quando a Pista de Taxi A é ocupada por uma aeronave de classe D ou E.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A. |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4382 |
| 8.14.4 Adequação da distância de separação entre o eixo da pista de táxi A e o eixo da pista de pouso e decolagem 13/31, de acordo com os requisitos regulamentares de projeto para o código 4E em pistas por instrumento, até o final da Fase I-B; (Aeroporto de Fortaleza – Pinto Martins) |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>Se propõe a exclusão da cláusula tendo em vista que o Aeroporto de Fortaleza possui Certificado Operacional emitido em dezembro de 2015 (PORTARIA Nº 3354/SIA), em nome da INFRAERO, cuja Especificação Operativa define claramente que o Aeroporto já atende aos requisitos do RBAC 154 para a operação de aeronaves Categoria 4E, declarando que o aeroporto pode ser utilizado regularmente por quaisquer aeronaves compatíveis com o código de referência 4E ou inferior. Ademais, o cumprimento de todas legislações aplicáveis, inclusive os requisitos de certificação operacional do RBAC 154, é uma exigência básica do Contrato a ser assinado, desta forma, a futura Concessionária deverá manter as características do aeroporto de acordo com o referido regulamento. Ainda, se no caso em questão houve emissão de isenção temporária, para o atual operador aeroportuário, com base num estudo aeronáutico, como prevê o RBAC em questão, pelo princípio da isonomia entre os operadores aeroportuários de Concessionárias e da INFRAERO, a nova Concessionária, também, deve ter o direito a essa opção dada pela regulamentação. Desta forma, não é necessário incluir essa exigência na fase I prescritiva do Contrato, para se garantir a operação de aeronaves 4E no referido aeroporto com o devido nível de segurança operacional.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que a obrigação contida na cláusula 8.14.4 do PEA visa a garantir que o Aeroporto de Fortaleza seja capacitado a comportar operações de aeronaves classe E, por instrumentos, sem restrições e conflitos de tráfego, respeitando os parâmetros</p> |

apresentados RBAC 154/2012 da ANAC.

A RBAC 154/2012, na Subparte C, capítulo 154.217, determina a distância de 182,5 m como a mínima entre o eixo da PPD e o eixo da pista de taxi para operações por instrumentos de aeronaves classe E. Atualmente, a separação entre a PPD 13/31 e a Pista de Taxi A é inferior a 182,5 m, portanto, de acordo com a norma da RBAC 154/2012, haveria restrições a operações de aeronave classe E.

Tais restrições encontram-se descritas no ROTAER, documento emitido pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), tanto na versão vigor (ROTAER 08/16 – pág. 3-F-12), quanto na versão que entrará em vigência em 21/julho/2016 (ROTAER 12/16 – pág. 3-F-13), que apresenta proibição da operação de aeronaves na PPD 13/31 quando a Pista de Taxi A é ocupada por uma aeronave de classe D ou E.

Dessa forma, a SAC não acata a sugestão de exclusão da cláusula supracitada

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASÍLIA S.A. |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4382 |
| Aeroporto Internacional Salgado Filho - Porto Alegre/RS - Ampliação da PPD 11/29 |
| JUSTIFICATIVA |
| Há incompatibilidade de informações com relação à ampliação da PPD 11/29. No Relatório 2 - Estudos de Engenharia e Afins pág.96, é apresentado o seguinte texto: "a ampliação da PPD ocorre na Fase 01. O comprimento da pista será aumentado em 920 m, resultando 3.200 m. A pista será ampliada a partir da cabeceira 29, representando aproximadamente 41.500 m ² de área pavimentada. A ampliação do acostamento da PPD representa uma área de aproximadamente 17.500 m ² ". No Anexo 2- DETALHADO pág.10, é apresentada a informação: "a ampliação da PPD ocorre na Fase 03. O comprimento da pista será aumentado em 920 m, resultando 3.200 m. A pista será ampliada a partir da cabeceira 29, representando aproximadamente 59.000 m ² de área pavimentada." |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a ampliação da pista de Pouso e Decolagem em 920 metros está prevista na Fase 01 dos estudos (e não na Fase 3), conforme apresentado no Relatório 2 – Estudos de Engenharia e Afins - Item 3.5.2.1 (pág. 96) dos EVTEAs elaborados para o Aeroporto Salgado Filho. Ressalta-se que a informação de 59.000 m ² diz respeito à soma de 41.500 m ² de área pavimentada e de aproximadamente 17.500 m ² de acostamento da PPD. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A. |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4382 |
| Aeroporto Internacional Salgado Filho - Porto Alegre/RS - RESAS |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>Há incompatibilidade de informações com relação à implantação de RESAS. No Relatório 2 - Estudos de Engenharia e Afins pág.96, é apresentado o seguinte texto: "as intervenções nas áreas de segurança após as cabeceiras ocorrem na Fase 01. Na Fase 01, é necessário implantar RESA nas duas cabeceiras, resultando uma área de 72.000 m²".</p> <p>No Anexo 2-DETALHADO pág.10, é apresentada a informação: "as intervenções nas áreas de segurança após as cabeceiras ocorrem na Fase 01 e na Fase 03. Na Fase 01, é necessário implantar RESA nas duas cabeceiras, resultando uma área de 72.000 m². Na Fase 03, após o deslocamento da cabeceira 29 por conta da ampliação da PPD, é preciso reimplantar a RESA, representando uma área de 36.000 m²".</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que as intervenções nas áreas de segurança (RESA) após as cabeceiras ocorrem na Fase 01. Nesta fase é necessário implantar RESA nas duas cabeceiras, resultando em uma área de 72.000 m², conforme apresentado no Relatório 2 – Estudos de Engenharia e Afins - Item 3.5.2.1 (pág. 96) dos EVTEAs elaborados para o Salgado Filho.</p> |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| INFRAMERICA CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S.A. |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4383 |
| Considerando a quantidade de Contribuições, todas forma compiladas em um único documento anexo a este. |
| JUSTIFICATIVA |
| Considerando a quantidade de Contribuições, todas forma compiladas em um único documento anexo a este. |
| RESPOSTA DA SAC |
| Item respondido para o item 3.17 do Edital (contribuição 4382). |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| ADRIANA SCHAKER DA SILVA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4384 |
| Privados das concessionárias de serviço público de infraestrutura aeroportuária federal definidas |
| JUSTIFICATIVA |
| De acordo com o edital, o Tribunal de Contas da União indica que o concessionário, dê preferência a contratação dos empregados lotados no aeroporto que está sendo concedido, empregados esses que preencham os requisitos para contratação e que garantam até 31/12/2018, o emprego daqueles que forem transferidos para concessionária. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que na minuta de contrato estão contemplados os referidos apontamentos feitos pelo Tribunal de Contas da União. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| MARCOS PAULO PINHO SANTOS |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4387 |
| apresentar, isoladamente, propostas econômicas para Aeroportos localizados na mesma Região de |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>Fica claro, tanto na Consulta Sobre Aspectos da Regulação Econômica, quanto no Edital e no Contrato, que a ANAC busca aprimorar os contratos das próximas concessões, bem como otimizar e aumentar o nível de serviço dos aeroportos. Neste sentido, estabelecer o pagamento pela Concessionária de um montante elevadíssimo logo na assinatura do Contrato certamente impactará sobremaneira no fluxo de caixa da mesma e poderá gerar um menor investimento a ser aplicado no empreendimento nas suas fases iniciais, que são justamente as fases nas quais seria importante a utilização de todos os recursos disponíveis para a plena adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço, para trazer, conseqüentemente, um benefício ainda mais rapidamente ao usuário. Não obstante, deve-se levar em consideração a atual situação econômica do país, na qual o pagamento de um montante desta magnitude, em uma única parcela, certamente não será facilmente realizado.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão.</p> |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| ADRIANA SCHAKER DA SILVA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4388 |
| Influência. |
| JUSTIFICATIVA |
| Garantir uma edificação, dentro do sítio aeroportuário para acomodação dos empregados da Infraero, após a concessão. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que é responsabilidade da Infraero a acomodação de seus empregados, independentemente dos aeroportos terem sido concedidos ou não. |

DADOS DO COLABORADOR

MARCOS PAULO PINHO SANTOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4389

O item 2.18 estabelece que as Contribuições Fixas Anuais serão “no valor de R\$ _____ (_____), e correspondem à razão entre o montante de R\$ _____ (_____), decorrente de 75% (setenta e cinco por cento) da Contribuição Fixa, e o prazo de vigência da Concessão”. Sugere-se a alteração do item 2.18 para constar fórmula progressiva de pagamento conforme avanço e amadurecimento da concessão.

JUSTIFICATIVA

Fica claro, tanto na Consulta Sobre Aspectos da Regulação Econômica, quanto no Edital e no Contrato, que a ANAC busca aprimorar os contratos das próximas concessões, bem como otimizar e aumentar o nível de serviço dos aeroportos. Assim, faz sentido que se estabeleça que o valor das Contribuições Fixas Anuais não seja fixo e sim que aumente progressivamente conforme avanço da concessão e atingimento e manutenção do nível de serviço, estimulando assim que todos os recursos disponíveis sejam aplicados preferencialmente para a plena adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço dos aeroportos, para trazer, conseqüentemente, maiores e melhores benefícios ainda mais rapidamente ao usuário.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, de modo a compensar o esforço financeiro no período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão.

DADOS DO COLABORADOR

ADRIANA SCHAKER DA SILVA

CONTRIBUIÇÃO Nº4391

Sugiro que haja a previsão no Edital de que parte do valor da outorga seja utilizado para contribuir com o direcionamento profissional dos empregados envolvidos, além de garantir a execução do plano de demissão voluntária já programado pela Infraero.

JUSTIFICATIVA

Utilização de parte do valor da outorga para contribuir com o direcionamento profissional dos empregados envolvidos na concessão.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que há outras formas de disponibilizar recursos à Infraero para execução de programas de adequação de pessoal. Adicionalmente, informa que a previsão de pagamento a ser feito pelo concessionário deve se adequar ao que dispõe o art. 12 do Decreto 7.624, de 22/11/2011, que trata de recursos advindos do pagamento das outorgas.

DADOS DO COLABORADOR

MARCOS PAULO PINHO SANTOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4394

O item 3.1.42 estabelece que é dever da Concessionária “promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária, nos termos do artigo 29, inciso VIII, da Lei 8.987/95”. Considerando a obrigação estabelecida no item em referência, requer-se a disponibilização de todas as cópias das ações de desapropriação em andamento, bem como das declarações de utilidade pública.

JUSTIFICATIVA

Considerando que passa a ser obrigação exclusiva da Concessionária promover a desapropriação de todos os imóveis necessários à realização dos investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, é fundamental, para diminuir a insegurança jurídica, que sejam disponibilizadas todas as informações relativas aos imóveis cuja desapropriação já está sendo promovida pela ANAC. A Concessionária precisa analisar e mensurar os riscos das desapropriações a cargo do Poder Concedente.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as informações patrimoniais e de Decreto de Utilidade Pública estão disponíveis no Banco de Informações (data room) e nos Relatórios de viabilidades já disponibilizados. Esclarecimentos adicionais poderão ser realizados pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. As informações que compõem o referido Data Room são atualizadas periodicamente. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC: <http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes>

DADOS DO COLABORADOR

MARCOS PAULO PINHO SANTOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4395

O item 3.1.19 dispõe que é dever da Concessionária “providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto, observadas as condicionantes previstas nas Licenças Prévias e de Instalação obtidas pelo Poder Concedente e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela Concessionária”. Em complemento o item 3.1.20 estabelece que é dever da Concessionária “cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das Licenças Prévias, de Instalação e de Operação do Aeroporto e com novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais”. Considerando as obrigações estabelecidas nos itens em referência, requer-se a disponibilização da integralidade das Licenças já obtidas pelo Poder Concedente, acompanhadas de todos os estudos, passivos e informações sobre eventuais ações judiciais, entre outras informações essenciais para o devido cumprimento das obrigações pela Concessionária.

JUSTIFICATIVA

Considerando que passa a ser obrigação da Concessionária providenciar todas as demais licenças ambientais, bem com cumprir todas as condicionantes, é fundamental, para diminuir a insegurança jurídica, que sejam disponibilizadas todas as informações relativas às Licenças já obtidas pelo Poder Concedente.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que licenças e estudos ambientais existentes estão disponíveis no Banco de Informações (data room), podendo ser solicitadas informações adicionais pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. A SAC informa que os interessados devem realizar estudos próprios, além dos documentos já disponibilizados no Banco de Informações. As informações que compõem o referido Data Room são atualizadas periodicamente. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da

SAC: <http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes>

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| MARCOS PAULO PINHO SANTOS |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4398 |
| <p>O item 2.5.1 (aplicável para o Aeroporto Salgado Filho) do Contrato estabelece que “as desocupações necessárias à realização da obra descrita no item 8.3.4 do Anexo 2 – Plano de Exploração Aeroportuária serão de responsabilidade do Poder Público”. Por sua vez, os itens 8.3.4.1 e 8.3.4.2 do PEA dispõem que na hipótese desta desocupação a cargo do Poder Público não se ultimar em até 4 (quatro) anos contados da data de eficácia, a Concessionária ficará desobrigada da realização do investimento ali estabelecido, mas ensejará o pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente no valor de R\$ 424.053.364,00 (quatrocentos e vinte e quatro milhões, cinquenta e três mil, e trezentos e sessenta e quatro reais). Considerando que a realização ou não do investimento estará condicionada a atividade de terceiro, a Concessionária precisará considerar este risco no valor da proposta, o que pode reduzir a competitividade. A ANAC considerou esta consequência quando do estabelecimento do procedimento?</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>Condicionar a realização dos investimentos à atividade de terceiros, com a possibilidade de ser majorada a Contribuição Fixa pela Concessionária, gerará insegurança jurídica para a Concessionária, e um consequente impacto no momento da formação da proposta, podendo diminuir a competitividade.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que a cláusula será revisada a fim de imputar ao concessionário a obrigação de promover as desocupações necessárias para expansão da pista de pouso e decolagem, que deverá entrar em operação em até 52 (cinquenta e dois) meses após a data de eficácia do contrato.</p> |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| MARCOS PAULO PINHO SANTOS |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4399 |
| <p>O item 8.3.4 do Anexo II – PEA estabelece que a ampliação da pista de pouso e decolagem 11/29 para um comprimento de, pelo menos, 3200 metros, de acordo com os requisitos regulamentares de projeto para aeronave crítica Código “E” em pista de aproximação de precisão, poderá não ocorrer pela impossibilidade da desocupação da área pelo Poder Público no prazo estabelecido no item 8.3.4.1. Não obstante, o item 8.1 estabelece uma série de investimentos que precisam ser realizados, bem como indicadores de nível de serviço que precisam ser cumpridos. No caso de não ocorrer a desocupação da área pelo Poder Público e, conseqüentemente, a Concessionária não puder realizar o investimento previsto no item 8.3.4, os parâmetros estabelecidos no item 8.1 serão mantidos?</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>É imprescindível, para diminuir a insegurança jurídica das partes, que os indicadores e os níveis de serviço e qualidade que serão exigidos sejam claros e considerem todas as hipóteses de investimentos apresentadas no Leilão.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que a cláusula será revisada a fim de imputar ao concessionário a obrigação de promover as desocupações necessárias para expansão da pista de pouso e decolagem, que deverá entrar em operação em até 52 (cinquenta e dois) meses após a data de eficácia do contrato.</p> |

DADOS DO COLABORADOR

MARCOS PAULO PINHO SANTOS

CONTRIBUIÇÃO Nº4400

O item 2.1.4 estabelece que a Contribuição Fixa Inicial deverá ser paga pela Concessionária na data da assinatura do Contrato. Caso seja mantido o pagamento da Contribuição Fixa Inicial logo no início do Contrato de Concessão, sugere-se que a data que gere a obrigação de pagamento seja a Data de Eficácia, e não a data de assinatura do Contrato.

JUSTIFICATIVA

O item 2.9 estabelece que a Data de Eficácia é aquela em que estiverem implementadas as seguintes condições suspensivas: (i) publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial da União e (ii) ciência pela Concessionária da emissão da Ordem de Serviço da Fase I pela ANAC, a ser expedida em até 30 dias a contar da publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial da União. Assim, resta claro que a Data de Eficácia depende da implementação de condições de responsabilidade da ANAC. Portanto, não faz sentido que a obrigação de pagamento pela Concessionária seja exigível antes mesmo de serem implementadas as condições suspensivas da eficácia do Contrato, que não dependem da ingerência da Concessionária, bem como antes mesmo da data em que se dará início ao prazo de vigência do Contrato, vide item 1.1.22 do Contrato.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as principais ações previstas na minuta de contrato para início da eficácia são de responsabilidade da concessionária, à exceção da publicação de extrato do Contrato no Diário Oficial da União e da emissão de ordem de serviço pela ANAC, sendo que esta última deverá ser feita no prazo máximo de 30 dias após a publicação do extrato do contrato no Diário Oficial da União. Assim, entendemos que a previsão atualmente disposta na minuta de contrato é adequada.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| MARCOS PAULO PINHO SANTOS |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4405 |
| <p>O item 2.53 dispõe que, após o término da Fase I-B, terá início a Fase I-C, que contempla as atividades de ampliação do Aeroporto e adequação da infraestrutura para recomposição total do nível de serviço ao estabelecido no PEA, para todas as instalações do Aeroporto. Sugere-se que o início da Fase I-C dos Aeroportos de Salvador e Fortaleza não seja automática, e sim observe o mesmo modelo de Gatilho de Investimentos considerado para o início da Fase II de todos os Aeroportos objeto da Concessão.</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>A sugestão baseia-se na própria definição de Gatilho de Investimento prevista no item 1.1.29 do Contrato, que estabelece que o gatilho é o “momento no tempo indicado no PGI em que a Demanda Prevista ensejará a obrigação de a Concessionária iniciar os investimentos com vistas à manutenção do nível de serviço, estabelecido, conforme os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento”. Assim, mantém-se à observância ao nível de serviço, ao mesmo tempo em que se otimiza a utilização dos investimentos.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que a previsão de FASE 1 C para os aeroportos de Salvador e Fortaleza tem como horizonte de planejamento data de adequação do nível de serviço equivalente ao horizonte de planejamento da FASE 1 B para os aeroportos de Florianópolis e Porto Alegre. Ademais, as obras indicadas como obrigatórias para Fase 1 B e Fase 1 C são necessárias para atendimento do nível de serviço adequado não apenas para a demanda atual, mas também para um horizonte de planejamento de curto prazo, tendo em vista que não se mostra razoável esperar a deterioração da qualidade do serviço para que sejam executados os investimentos.</p> |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE) |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4412 |
| <p>Solicitamos que a ANAC disponibilize cópia de todos os acordos de compensação ambiental em fase de negociação e/ou já assinados com as autoridades competentes pelo licenciamento ambiental envolvendo as obras de expansão dos Aeroportos, bem como os montantes das compensações ambientais pendentes de pagamento. Ademais, para as compensações ambientais relacionadas às obras de expansão dos Aeroportos que serão definidas pelas autoridades ambientais, com base em EIA preparado pela INFRAERO, e, portanto, não podem ser estimadas pela Concessionária, sugerimos que o Poder Concedente suporte os custos das compensações que excedam 0,5% do investimento relacionado ao empreendimento sob licenciamento.</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>É dever da Concessionária (i) providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto, bem como (ii) cumprir todas as condicionantes e medidas de compensação previstas nas Licenças Prévias, de Instalação e Operação emitidas em nome dos Aeroportos e as novas exigências que possam ser feitas pelos órgãos ambientais. Algumas licenças ambientais para obras de expansão dos Aeroportos já foram emitidas com base em estudos ambientais elaborados pela Infraero. O valor determinado a título de compensação ambiental para o licenciamento ambiental de empreendimentos de impacto ambiental significativo deve ser definido pela autoridade competente pelo licenciamento, com base no Estudo de Impacto Ambiental ("EIA") e pode chegar a um montante máximo de 0,5% do investimento no empreendimento sob licenciamento de acordo com a lei federal. Alguns Estados preveem uma porcentagem mais elevada e ilimitada, como é o caso dos Estados de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os Relatórios de |

viabilidade econômica, técnica e ambiental estimam valores de compensações ambientais, com base nos projetos propostos nesses EVTEAs. A SAC informa que os interessados devem realizar estudos próprios, além da análise dos documentos já disponibilizados no Banco de Informações, e, após o vencedor da licitação assumir a concessão, deverá submeter ao órgão licenciador o projeto definitivo de expansão e operação do aeroporto e atender às exigências legais e regulamentares ambientais. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC: <http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes>

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| BRUNO AURELIO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4419 |
| <p>Sugere-se que seja disponibilizada a lista atualizada de todos os empregados da Infraero em cada um dos Aeroportos, assim como o plano de demissão voluntária oferecido pela Infraero. Além disso, considerando que a Concessionária assume a natureza jurídica de pessoa jurídica de direito privado, estamos entendendo que o processo de contratação de seus empregados – absorvidos da Infraero ou não – observará as regras próprias de contratações privadas, sempre em observância, evidentemente, dos princípios da igualdade, não discriminação e transparência. Confirma este entendimento?</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| Vide contribuição. |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que as informações relativas a empregados da Infraero estão disponíveis no Banco de Informações (data room), acessível a qualquer interessado na Secretaria de Aviação Civil. No que tange às contratações a serem feitas pelas futuras concessionárias, estas deverão observar rigorosamente as leis trabalhistas pertinentes ao caso, bem como regras dispostas no contrato de concessão e todos os princípios constitucionais aplicáveis ao caso. A SAC informa que informações relativas a plano de demissão voluntária da Infraero devem ser obtidas diretamente com a estatal.</p> |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| BRUNO AURELIO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4420 |
| Favor esclarecer os valores de investimentos (capex) informados nas audiências públicas, em relação àqueles constantes dos documentos disponibilizados para consulta pública. No Relatório 4 constam os seguintes valores de capex: Aeroporto de Florianópolis R\$ 961 mi, Aeroporto de Fortaleza R\$ 1.322,5 mi, Aeroporto de Porto Alegre R\$ 1.756 mi e Aeroporto de Salvador R\$ 2.315,1 mi. Entretanto, nas audiências públicas, constam os seguintes valores: Aeroporto de Florianópolis R\$ 888 mi, Aeroporto de Fortaleza R\$ 1.306 mi, Aeroporto de Porto Alegre R\$ 1.622 mi e Aeroporto de Salvador R\$ 2.227 mi. |
| JUSTIFICATIVA |
| Vide contribuição |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os valores informados na apresentação (disponível no endereço eletrônico da SAC) estão corretos e de acordo com os valores considerados no EVTEA. Valores diversos podem ser encontrados em razão da apresentação de informações diferentes em locais diferentes dos relatórios e apresentações, por exemplo valores com ou sem capex de manutenção, com ou sem benefício do REIDI. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4423 |
| Alterar o prazo de pagamento da Contribuição Fixa Inicial previsto no item 2.14 para que este ocorra no prazo de até 30 (trinta) dias contados da assinatura do Contrato |
| JUSTIFICATIVA |
| Considerando o alto valor da Contribuição Fixa Inicial e que pode ser necessária o financiamento desta pela Concessionária, devendo ser necessária a apresentação do Contrato de Concessão devidamente assinado à entidade financiadora, é fundamental que seja estabelecido prazo de pagamento adequado à Concessionária para que esta possa realiza-lo, sendo o prazo de 30 (trinta) dias (mas não menos que isso) suficiente à tomada de todas as essas providências pela Concessionária. Importante destacar que a manutenção de prazo tão exíguo para o pagamento da Contribuição Fixa Inicial vai de encontro ao princípio da competitividade (art. 37 da Constituição Federal), na medida em que permitirá que participem do certame apenas as Licitantes que possuam esta enorme quantia disponível em Caixa. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que entre a divulgação da ordem de classificação das propostas de cada um dos aeroportos e a efetiva assinatura do contrato estão previstas diversas ações, tais como análise da documentação de habilitação da proponente classificada em primeiro lugar, publicação de ata com o resultado dessa análise, prazo para vista dos documentos de habilitação do proponente classificado em primeiro lugar, prazo para interposição de recurso, prazo para julgamento dos recursos e homologação do resultado e adjudicação do objeto pela Diretoria da ANAC. Diante disso, tendo em vista que as etapas descritas demandarão prazo para serem cumpridas, não há justificativa para conceder prazo adicional para o pagamento da outorga. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4432 |
| Inserir previsão no item 16.1.1 para constar a Infraero procederá com a demissão de todo o pessoal que será absorvido pela Concessionária, obrigando-se a Infraero a proceder com o pagamento de todas as indenizações e verbas trabalhistas a que fazem jus tais funcionários, incidentes na forma da Lei, responsabilizando-se diretamente a Infraero, em caso de eventual propositura de ação judicial em face da Concessionária, por qualquer dos funcionários, por todos os débitos decorrentes do período de vigência do Contrato de Trabalho com a Infraero. |
| JUSTIFICATIVA |
| A previsão é fundamental para garantir à Concessionária que não sucederá na obrigação de indenizar os funcionários pelos direitos adquiridos quando da sua relação com a Infraero, os quais, por lei, são de responsabilidade desta última. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e entende que o tema foi adequadamente considerado nos itens 5.2.12 e 5.2.13 da minuta de Contrato disponibilizado em Audiência Pública. |

DADOS DO COLABORADOR

ANA CAROLINA TORRES SOARES MAIA AMORIM

CONTRIBUIÇÃO Nº4444

A Infraero não será mais acionista nas concessões vindouras. Contudo, a despeito de os aeroportos terem sido construídos em terrenos da União, não se verifica no contrato o destino dos bens materiais investidos pela Infraero (ex., carros de incêndio, ônibus, fingers, dentre outros), nem a previsão de ressarcir entorno do valor dos mesmos pelo preço de mercado. Tal dúvida se faz pertinente pois como a Infraero não será sócia nessas concessões, deveria constar o ressarcimento do valor desses bens ou a sua devolução, para alocação nos demais aeroportos da rede.

JUSTIFICATIVA

A Infraero é pessoa jurídica de direito privado, ente com personalidade jurídica diversa da União, que, por sua vez, possui personalidade jurídica de direito público. Logo, os bens que a Infraero possui são pertencentes e não à União e, portanto, deve ser ressarcida por sua destinação a outra pessoa jurídica, sob pena de à União estar cometendo confisco de bens.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, conforme consta no item 2.63 da minuta de Contrato, os bens que integrarão a Concessão compreendem aqueles entregues pela União, conforme inventário constante no Termo de Aceitação Definitiva e de Permissão de Uso de Ativos, documento que será assinado pelo Concessionário e pela ANAC onde consta a descrição do estado de conservação, operação e especificações técnicas dos bens indicados no Termo de Aceitação Provisória que, por sua vez, formaliza a permissão de uso e acesso gratuito de ativos, instalações e equipamentos por parte da Concessionária.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| BRUNO AURELIO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4449 |
| Sugere-se a redução do valor de Contribuição Fixa Inicial, em percentual bastante menor do que os atuais 25% (vinte e cinco por cento). Sugere-se, também, sugere-se a exclusão do texto “aplicação de multa correspondente ao valor integral da Garantia de Proposta”, caso a Adjudicatária não comprove o pagamento da Contribuição Fixa Inicial. |
| JUSTIFICATIVA |
| A sugestão de redução do valor da Contribuição Fixa Inicial está fundamentada na necessidade de ampliar o universo de licitantes, pois, em regra, apenas licitantes com grande capacidade financeira (capital próprio ou garantias corporativas robustas para financiamento em mercado privado) terão condições de efetuar esse pagamento (e, atualmente, são poucos os possíveis licitantes que atendam tanto às exigências de qualificação técnica, quanto tenham condições econômico-financeiras robustas), levando em consideração que (i) tomar financiamento para o pagamento da Contribuição Fixa Inicial implica, conseqüentemente, na redução do valor da Contribuição Fixa, pois os custos para a tomada do financiamento serão deduzidos do projeto, e (ii) no curto espaço de tempo entre a data de adjudicação e a data de pagamento da Contribuição Fixa Inicial (90 dias, no total), dificilmente será possível a obtenção de financiamento, e, mesmo que ele for obtido, provavelmente será mais custoso, retornando à redução do valor da Contribuição Fixa. Além disso, o cenário macroeconômico – atual e do futuro próximo – não permite que as Proponentes tomem decisões arrojadas, de modo que até mesmo para o Poder Concedente não se torna economicamente interessante que os valores de Contribuição Fixa Inicial sejam menores do que poderiam ser em condições econômicas mais favoráveis. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista |

(Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. Com relação à sugestão de exclusão da multa em casos de não pagamento do valor da outorga inicial, entendemos que a mesma não deve ser acatada, tendo em vista que a multa é instrumento legítimo e essencial para garantir o cumprimento integral do contrato.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE) |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4450 |
| Favor informar se algum estudo técnico já foi elaborado, a fim de analisar os impactos que a construção do acesso principal ou a expansão do aeroporto podem causar para a comunidade vivendo na RESEX, fornecendo cópia de documentos nesse sentido. |
| JUSTIFICATIVA |
| As obras do acesso principal do Aeroporto FLN, estão sendo conduzidas pelo DEINFRA/SC, que está atualmente elaborando os estudos ambientais para obtenção da LI. Tendo em vista que essas obras irão ocorrer na Reserva Extrativista (“RESEX”) de Pirajubaé, o processo de licenciamento ambiental poderá sofrer atrasos devido à exigência legal de obter prévia autorização do órgão gestor dessa área especialmente protegida. Ainda, tendo em vista que a ampliação do Aeroporto FLN pode causar impactos à comunidade tradicional que vive na RESEX (principalmente com relação à emissão de ruídos), a consulta prévia à comunidade pode ser exigida pelo órgão ambiental. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as obras para novo acesso ao aeroporto são de responsabilidade do poder público estadual, o qual conduz o processo de licenciamento da obra de novo acesso e trata diretamente com a comunidade envolvida. As informações de impacto socioambiental relativas às obras para expansão do aeroporto estão disponíveis no Relatório 3 - Estudos Ambientais (principalmente pag 83 e seguintes e pag. 140 e seguintes). Ademais, será incluída no Contrato cláusula aplicável exclusivamente ao Aeroporto Hercílio Luz que estabelece como risco do Poder Concedente a não disponibilização pelo Poder Público, após o término da Fase I-B, de acesso rodoviário ao sítio aeroportuário, desde que demonstrado pela Concessionária que o novo terminal de passageiros de que trata o item 8.8.1 do PEA se encontra em condições de operar. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE) |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4456 |
| Tendo em vista que as obras para a remoção do canal de drenagem do local do Aeroporto envolvem uma rede pública, essas obras devem ser planejadas e executadas pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre e, portanto, as obras não devem ser endereçadas como uma obrigação da Concessionária. Favor confirmar que nosso entendimento está correto. |
| JUSTIFICATIVA |
| Item 3.2 - Há um canal de drenagem (que está conectado com a rede pública), que intercepta o Aeroporto e recebe efluentes descartados pelas ocupações ao redor do aeroporto. Os consultores técnicos recomendaram a transposição desse canal, por meio da implementação de galerias sob a pista a ser ampliada. Durante a instalação de tais galerias, materiais contaminados podem ser identificados, devido à escavação da área e à presença de esgoto, os quais deverão receber um tratamento apropriado dentro da área do local do Aeroporto. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o EVTEA considera que obras dentro do sítio aeroportuário relacionadas ao canal de drenagem e necessárias para a expansão da pista serão de responsabilidade da Concessionária, que deverá avaliar a solução de engenharia adequada para tanto. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| GRACIELA FERNANDEZ - AMOSAD |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4462 |
| Alteração das obrigações da concessionária em respeito aos passivos ambientais que possam vir a contrair com terceiros em decorrência de danos causados pela obra ao patrimônio de particulares. Entendemos que a concessionária deverá indenizar, ressarcir o reparar os danos causados a terceiros no que concerne a passivos gerados pelo uso do território fora do empreendimento. |
| JUSTIFICATIVA |
| No EVTEA Ambiental, item 3.1, fica em aberto a responsabilidade dos causadores de danos. A intenção deste ofício produzido pela Associação de Moradores do Loteamento Santos Dumont - AMOSAD é solicitar a atenção para a falta de condicionantes claras que possam regulamentar estes conflitos e posicionar essa Agência Reguladora e a futura Concessionária para o Aeroporto de Florianópolis sobre a posição desta Associação de Moradores. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as obras para novo acesso ao aeroporto de Florianópolis situadas em área externa ao sítio aeroportuário são de responsabilidade do poder público estadual. Adicionalmente, foi incluída no Contrato cláusula aplicável exclusivamente ao Aeroporto Hercílio Luz que estabelece como risco do Poder Concedente a não disponibilização pelo Poder Público, após o término da Fase I-B, de acesso rodoviário ao sítio aeroportuário, desde que demonstrado pela Concessionária que o novo terminal de passageiros de que trata o item 8.8.1 do PEA se encontra em condições de operar. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| EDUARDO MENNA BARRETO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4467 |
| Esclarecer Nota de rodapé 12 - Relatório 4 Avaliação Econômico-Financeira Aeroporto Fortaleza: Razões pelas quais os capex de manutenção não serão financiados com capital de terceiros. Clarificar as condições de financiamento do BNDES e as restrições associadas |
| JUSTIFICATIVA |
| Clarificação necessária para à preparação de oferta |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a opção por não financiar capex de manutenção com dívida trata-se de premissa adotada na modelagem. As condições assumidas no modelo financeiro estão descritas no Relatório 4 "Avaliação Financeira", no Capítulo 10 "Financiamento com capital de terceiros". Informa ainda que os vencedores do leilão têm plena liberdade para buscar suas fontes de financiamento para realização das obras e serviços previstos no Contrato de Concessão, sendo que a opção junto ao BNDES não é vinculativa. Ademais, a SAC informa que as condições de financiamento do Bndes serão informadas pelo próprio agente financeiro. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| GRACIELA FERNANDEZ - AMOSAD |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4469 |
| Ofício 08/2016 referido no Ofício 14/2016 enviado para a ANAC no dia 20/06/2016 por meio eletrônico. |
| JUSTIFICATIVA |
| Esclarecimentos sobre problema jurídico do lote 02 do novo acesso ao Aeroporto de Florianópolis. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as obras para novo acesso ao aeroporto de Florianópolis situadas em área externa ao sítio aeroportuário são de responsabilidade do poder público estadual. Ademais, será incluída no Contrato cláusula aplicável exclusivamente ao Aeroporto Hercílio Luz que estabelece como risco do Poder Concedente a não disponibilização pelo Poder Público, após o término da Fase I-B, de acesso rodoviário ao sítio aeroportuário, desde que demonstrado pela Concessionária que o novo terminal de passageiros de que trata o item 8.8.1 do PEA se encontra em condições de operar. |

DADOS DO COLABORADOR

JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)

CONTRIBUIÇÃO Nº4479

Sugere-se que o pagamento da Contribuição Fixa Inicial seja realizado somente após a Data de Eficácia ou que seja mais uma condição suspensiva da Data de Eficácia, sempre posterior a qualquer ato que dependa da ANAC.

JUSTIFICATIVA

Considerando que para a Data de Eficácia do Contrato de Concessão é necessário que a ANAC realize a publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial da União e emita a Ordem de Serviço, não se pode exigir o pagamento da Contribuição Fixa Inicial antes de tais atos, sob pena de a Concessionária realizar um pagamento relevante e poder ter um contrato que não se torna eficaz por atos alheios à sua vontade. Por isso, a sugestão é que o pagamento da Contribuição Fixa Inicial só seja realizado após a realização de todos os atos de competência da ANAC.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as principais ações previstas na minuta de contrato para início da eficácia são de responsabilidade da concessionária, à exceção da publicação de extrato do Contrato no Diário Oficial da União e da emissão de ordem de serviço pela ANAC, sendo que esta última deverá ser feita no prazo máximo de 30 dias após a publicação do extrato do contrato no Diário Oficial da União. Assim, entendemos que a previsão atualmente disposta na minuta de contrato é adequada.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| IGNACIO MONFORT QUINTANA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4492 |
| Favor esclarecer se existem tratativas entre o Poder Concedente e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES para fins de preestabelecer condições gerais de financiamento, à semelhança das concessões das rodadas anteriores. Se sim, favor esclarecer como serão apresentadas essas tratativas e prévias condições de financiabilidade destas concessões (v.g. carta de apoio etc.). |
| JUSTIFICATIVA |
| Vide contribuição. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os vencedores do leilão têm plena liberdade para buscar suas fontes de financiamento para realização das obras e serviços previstos no Contrato de Concessão, sendo que a opção junto ao BNDES não é vinculativa. A SAC informa que o BNDES, considerando sua autonomia legal, apresentará em momento oportuno as condições de financiamento relacionadas às concessões de aeroportos. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4495 |
| Inclusão de subitem na cláusula 2.29.3 da Subseção I – Da Fase I-A (Seção V – Das Fases de Realização do Objeto). Redação proposta: 2.29.3.1 A Concessionária informará à Infraero, com antecedência mínima de quinze dias, a listagem dos empregados que deverão retornar à Empresa a partir da quinzena seguinte. |
| JUSTIFICATIVA |
| Considerando que o empregado não permanecerá na Concessionária, a Infraero terá que tomar providências relacionadas à vida funcional do colaborador, logo após o seu retorno à Empresa. Para isso é necessário tempo hábil para a adoção de providências de movimentação ou desligamento do empregado. Desta forma, há necessidade de a Concessionária informar, com antecedência mínima de 15 dias, a listagem dos empregados que deverão retornar à Empresa. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as regras previstas na minuta de contrato disponibilizada em audiência pública já permitem à Infraero tempo hábil para a adoção de providências de movimentação ou desligamento do empregado. |

DADOS DO COLABORADOR

JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)

CONTRIBUIÇÃO Nº4496

Sugere-se que a redação seja alterada para prever que a Contribuição Fixa Inicial deverá ser paga na data de eficácia do contrato e não na data de assinatura do contrato.

JUSTIFICATIVA

Considerando que para a Data de Eficácia do Contrato de Concessão é necessário que a ANAC realize a publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial da União e emita a Ordem de Serviço, não se pode exigir o pagamento da Contribuição Fixa Inicial antes de tais atos, sob pena de a Concessionária realizar um pagamento relevante e poder ter um contrato que não se torna eficaz por atos alheios à sua vontade. Por isso, a sugestão é que o pagamento da Contribuição Fixa Inicial só seja realizado após a realização de todos os atos de competência da ANAC.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as principais ações previstas na minuta de contrato para início da eficácia são de responsabilidade da concessionária, à exceção da publicação de extrato do Contrato no Diário Oficial da União e da emissão de ordem de serviço pela ANAC, sendo que esta última deverá ser feita no prazo máximo de 30 dias após a publicação do extrato do contrato no Diário Oficial da União. Assim, entendemos que a previsão atualmente disposta na minuta de contrato é adequada.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4498 |
| Inclusão de subitens na cláusula 2.29.3 da Subseção I – Da Fase I-A (Seção V – Das Fases de Realização do Objeto). Redação proposta: 2.29.3.2 - Deverão ser designados espaços físicos e estrutura administrativa adequada para uso dos empregados à disposição da Infraero até a sua movimentação, durante pelo menos 15 (quinze) dias após a conclusão do estágio 3 da Fase I-A. 2.29.3.2.1 – Caso haja necessidade de permanência de empregados da Infraero por período superior ao previsto no item 2.29.3.2, a Infraero e a Concessionária deverão formalizar acordo sobre a utilização da área. |
| JUSTIFICATIVA |
| A Infraero necessita de tempo hábil para adoção de providências de movimentação ou desligamento dos empregados que não serão absorvidos pelas Concessionárias, no entanto, precisará de espaço físico e estrutura administrativa adequada para uso dos empregados à disposição da Infraero neste período, até que seja concretizada a sua movimentação ou desligamento. A falta de previsão contratual nas concessões anteriores fez com que a Infraero enfrentasse muita dificuldade perante os Concessionários em disponibilizar espaços para que os empregados que não foram absorvidos pudessem permanecer à disposição da Infraero por um período razoável, uma vez que não havia espaço físico reservado a esta empresa pública, ainda que temporário. Tal situação ocorreu especialmente em Guarulhos e Campinas. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o contrato prevê fase de transição (Seção V – Das Fases de Realização do Objeto), sendo de conhecimento prévio da Infraero e, portanto, permite o planejamento adequado por parte da estatal. |

DADOS DO COLABORADOR

EDGAR GONZALEZ

CONTRIBUIÇÃO Nº4504

Requer que seja excluído do Contrato, Anexo 2 – PEA, do Edital, no item 4 – Complexo Aeroportuário, referente ao SBPA, área com aproximadamente 5.000 m², indicada no desenho anexo, composta pelo prédio da Infraero (também conhecido como prédio da Regional) na Av. Sertório, 1988, bem como seu estacionamento frontal, onde hoje funcionam áreas administrativas da Infraero, para que os funcionários que permanecerem na localidade de Porto Alegre tenham um local para o desenvolvimento dos seus trabalhos, bem como um local para as ações de RH com os profissionais remanescentes da Concessão. Não faz sentido que a Infraero, fazendo parte da Administração Pública, perder as receitas do Aeroporto e, além disso, ser penalizada também com o aumento do seu custeio, que haverá se a mesma tiver que locar áreas fora do Aeroporto. Requer-se que a área referente ao prédio e seu estacionamento, ocupado pela Infraero, localizado na Av. Sertório, 1988, seja excluído do Edital e Contrato (Anexo 2 – PEA) da Concessão do Aeroporto Internacional Salgado Filho e, que eventual negativa seja motivada e justificada pela autoridade responsável por essa decisão, com os fundamentos que regem a Administração Pública, em especial, os da publicidade, razoabilidade, economicidade e eficiência.

JUSTIFICATIVA

A Infraero possui duas unidades instaladas no sítio do Aeroporto Internacional Salgado Filho: o Centro de Suporte Técnico Administrativo de Porto Alegre (CSPA) e a Superintendência do Aeroporto Internacional Salgado Filho (SBPA). O Centro de Suporte Técnico Administrativo de Porto Alegre presta serviços de apoio aos aeroportos localizados na região sul, a saber: Porto Alegre, Bagé, Pelotas, Uruguaiana, Florianópolis, Criciúma (Forquilha), Joinville, Navegantes, Curitiba, Londrina, Foz do Iguaçu e Bacacheri. Para isso conta com aproximadamente 400 empregados, lotados no SBPA e na CSPA, distribuídos nas diversas áreas de apoio, como Engenharia, Jurídica, Licitações, Almoxarifado, Manutenção, Com.

Administrativas, Segurança do Trabalho, Financeira, Operações, Comercial, Contabilidade, TI, RH, dentre outras. Com a concessão do aeroporto e todas as instalações que nele estão contidas, a Infraero terá que alugar um prédio que venha a comportar todos esses funcionários, além daqueles que eventualmente não venham a ser aproveitados na Concessionária do Aeroporto. Para se ter ideia, o custo para alugar um prédio comercial com estacionamento, com área total aproximada de 5.000m², (considerando prédio de dois andares com 3.000 m² e estacionamento com 2.000m²), conforme valores do mercado imobiliário de Porto Alegre, base março/2016, seria de R\$ 82.040,00/mês, e de R\$ 984.480,00/ano (quase R\$ 1 milhão/ano), sendo que esse valor poderá ser ainda maior, dependendo da região da Cidade onde venha estar localizado. Seria razoável imputar ainda mais esse custo a uma empresa que a cada nova rodada de concessão de um aeroporto, se vê mais descapitalizada e totalmente sem recursos? É óbvio que não! Afinal, uma vez que a Infraero não tem mais recursos nem para as despesas já existentes, essa nova despesa recairá sobre o Tesouro Nacional, ou seja, será uma nova despesa a ser paga pelo Governo Federal em favorecimento à iniciativa privada, uma conta a ser paga por todos os contribuintes (cidadãos). A exemplo do que a ANAC está pleiteando, que o prédio ocupado pela Agência localizado no interior do sítio aeroportuário seja excluído da Concessão do Aeroporto, entendemos que o mesmo deva ser aplicado ao prédio da Sertório, atualmente ocupado pela Infraero. A justificativa é que com a concessão do Aeroporto, deverá haver um mínimo de estrutura que comporte os empregados da Infraero que ficarem em Porto Alegre, para que tenham ao menos um lugar para se apresentar, para o atendimento de RH, para o desenvolvimento dos trabalhos de atendimento aos demais aeroportos, mesmo que para isso seja necessário criar turnos de trabalho para otimizar a capacidade do prédio em razão do quantitativo de pessoal disponível. Caso isso por alguma razão muito forte não se mostre viável, o que desde já solicitamos que seja devidamente justificado pelo gestor responsável, pleiteamos que o prédio da Sertório seja mantido com a Infraero sem ônus, por um prazo mínimo de 36 meses, a partir da data da concessão, prazo esse considerado necessário para que a Infraero possa

encontrar uma alternativa viável que comporte os empregados que continuem laborando em Porto Alegre, ou providenciar as transferências do pessoal remanescente para outras localidades ou, ainda, para outros Órgãos Públicos. O que não se quer, é que assim que o novo concessionário assuma o Aeroporto, a Infraero fique totalmente sem alternativas para alocar seu corpo funcional. Não queremos ter que aguardar no saguão do aeroporto, ou no meio fio, como ocorreu com os colegas provenientes das concessões de outros aeroportos. O que se pede aqui é, um mínimo de dignidade para que os que aqui ficarem, possam exercer suas atividades. Então, com base no acima exposto, requeremos que a área referente ao prédio e seu estacionamento, ocupado pela Infraero, localizado na Av. Sertório, 1988, seja excluído do edital da Concessão do Aeroporto Internacional Salgado Filho e, que eventual negativa seja motivada e justificada pela autoridade responsável por essa decisão, com os fundamentos que regem a Administração Pública, em especial, os da publicidade, razoabilidade, economicidade e eficiência.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que cabe à Infraero se planejar, em vista do cronograma do processo de concessão, para a adequada acomodação de seus empregados e desempenho de suas atividades.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VIVIANI BARBOSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4506 |
| Segue anexo a proposta de inclusão de Pacto Social na Concessão do Aeroporto Salgado Filho, em virtude de que este impacto financeiro não foi considerado nos aspectos de regulação econômica. |
| JUSTIFICATIVA |
| Não foi contemplado o ônus com os custos dos empregados da Infraero e este será maior que os benefícios trazidos pelo processo de concessão do aeroporto. Portanto, isso deve ser estudado a fim de que o valor mínimo de outorga permita absorver estes custos. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero. A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero. No que tange aos impactos financeiros decorrentes da concessão, os mesmos serão devidamente avaliados e monitorados pelo governo federal e tratados adequadamente a partir das necessidades que eventualmente sejam identificadas. A SAC informa que há outras formas de disponibilizar recursos à Infraero para execução de programas de adequação de pessoal. Adicionalmente, informa que a previsão de pagamento a ser feito pelo concessionário deve se adequar ao que dispõe o art. 12 do Decreto 7.624, de 22/11/201, que trata de recursos advindos do pagamento das outorgas. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4516 |
| Inclusão de subitem na subseção I – Dos Deveres Gerais, da Seção I – Da Concessionária. Redação proposta: 3.1.XX retirar a marca ou logomarca da Infraero das aplicações visuais, itens mobiliários, uniformes, sinalizações internas e externas, formulários e demais produtos ou serviços que possam identificar a Infraero como operadora dos referidos aeroportos até o final do estágio 3 da Fase I-A do Contrato de concessão. |
| JUSTIFICATIVA |
| Há necessidade de mitigação de riscos à imagem da Infraero decorrente de eventual uso não autorizado de sua marca. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece e informa que o Anexo 08 do Contrato constará lista de bens e ativos e inventário de itens que serão transferidos para o concessionário. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| CELIA MARIA SCHORN DA SILVA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4519 |
| u=inclusão de item Substação de Energia |
| JUSTIFICATIVA |
| Vide anexo. |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o dimensionamento prevê a implantação de infraestrutura básica de acordo com a demanda para cada fase considerando a implantação/ampliação de subestação elétrica por fase. Para preparação de sua oferta, no entanto, as licitantes devem elaborar seus próprios estudos, podendo basear-se em outras soluções de engenharia, desde que atendam as normas técnicas vigentes e aos requisitos do edital.</p> |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4521 |
| Inclusão de subitem na subseção I – Dos Deveres Gerais, da Seção I – Da Concessionária. Redação proposta: 3.1.XX retirar a marca ou logomarca da Infraero das aplicações visuais, itens mobiliários, uniformes, sinalizações internas e externas, formulários e demais produtos ou serviços que possam identificar a Infraero como operadora dos referidos aeroportos até o final do estágio 3 da Fase I-A do Contrato de concessão. |
| JUSTIFICATIVA |
| Há necessidade de mitigação de riscos à imagem da Infraero decorrente de eventual uso não autorizado de sua marca. A Logomarca é identificada por uma representação gráfica do nome mais o traçado específico, enquanto a Marca é representada por um símbolo visual, um desenho que representa uma Empresa, com regime jurídico de propriedade regulado em lei. Desta forma são configurados para o fim específico de distinguir a origem dos produtos e serviços, não devendo induzir a erro de informação o destinatário do processo de comunicação em que se insere, ou seja, o Consumidor (neste caso, o cliente/usuário dos serviços aeroportuários). Cabe destacar que a Constituição Federal, em seu art. 5º, inciso XXIX, assegura a propriedade da marca e a Lei nº 9.279/1996 regula os direitos e obrigações relativos à propriedade industrial. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece e informa que o Anexo 08 do Contrato constará lista de bens e ativos e inventário de itens que serão transferidos para o concessionário. |

DADOS DO COLABORADOR

THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO

CONTRIBUIÇÃO Nº4530

Incluir dispositivos na Seção IV – Da Contribuição ao Sistema
Redação proposta: 2.13.1 – A concessionária deverá repassar à Infraero, na data da assinatura do contrato, o valor de R\$ 334.284.000,00 (trezentos e trinta e quatro milhões, duzentos e oitenta e quatro mil reais), referente ao pagamento das indenizações do Programa de Incentivo à Transferência ou à Aposentadoria (PDITA), descontado do valor da Contribuição Fixa Inicial.

JUSTIFICATIVA

Os contratos de concessão de aeroportos já celebrados pela União e a minuta ora apresentada, relativa à concessão dos aeroportos de Fortaleza, Florianópolis, Porto Alegre e Salvador, contemplam a prerrogativa do novo concessionário de absorver a mão-de-obra empregada pela Infraero na operação dos aeroportos concedidos. A experiência vivenciada pela Infraero nas concessões anteriores demonstrou que as Concessionárias absorveram um percentual muito baixo dos empregados oriundos da Infraero, em torno de 13 %. Portanto, estima-se que não será diferente nos aeroportos de Fortaleza, Florianópolis, Porto Alegre e Salvador. Nas primeiras fases do programa de concessões, os aeroportos de Natal, Brasília, Campinas, Guarulhos, Confins e Galeão respondiam por cerca de 53% do faturamento total da Empresa e, em contrapartida, as despesas nesses aeroportos somavam cerca de 33% do total. A concessão dos aeroportos não desonerou a Empresa da correspondente despesa de pessoal, rubrica relevante na composição do seu custo total, uma vez que, por dificuldades orçamentárias e financeiras, não foi possível a efetivação do Programa de Incentivo à Transferência e à Aposentadoria – PDITA, como é de amplo conhecimento do poder concedente. O excedente atual de empregados tem custo estimado de desligamento de R\$ 698 milhões, sendo certo que o desligamento dos empregados por meio do Programa de Incentivo à Transferência ou à Aposentadoria (PDITA) é extremamente vantajoso para a Empresa, visto que, uma vez implementado, permitirá uma redução de despesa na folha de pagamento, possibilitando a recuperação do valor desembolsado após curto

período de tempo. Não há dúvidas de que a concessão dos aeroportos de Fortaleza, Florianópolis, Porto Alegre e Salvador agravará os resultados atuais da Infraero, já que estes aeroportos representam 23% do faturamento e 11% das despesas da Empresa. O atual excedente de empregados aumentará na medida em que as novas Concessionárias mantiverem a baixa absorção de mão-de-obra. Considerando o atual efetivo destes aeroportos e utilizando-se como premissa a média de R\$ 267 milhões de valor de indenização projeta-se o valor 334,3 milhões. Desta forma, torna-se imprescindível que o processo de concessão em curso considere o repasse de valores à Infraero para que esta possa suportar as indenizações com o Programa, uma vez que há um excedente muito grande de empregados já oriundo das outras concessões que, por falta de recursos financeiros, não foram desligados da Empresa até a presente data. A Concessionária se obriga a pagar à União, mediante depósito ao FNAC, a Contribuição Fixa, constituída pela Contribuição Fixa Inicial e pelas Contribuições Fixas Anuais, e a Contribuição Variável, conforme valores decorrentes do leilão. A Contribuição Fixa Inicial prevista no Edital corresponde ao montante de 25% da Contribuição Fixa, que deverá ser paga pela concessionaria na data da assinatura do contrato (item 2.14 – contrato).

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que há outras formas de disponibilizar recursos à Infraero para execução de programas de adequação de pessoal. Adicionalmente, informa que a previsão de pagamento a ser feito pelo concessionário deve se adequar ao que dispõe o art. 12 do Decreto 7.624, de 22/11/2011, que trata de recursos advindos do pagamento das outorgas.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE) |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4533 |
| As desapropriações necessárias para as obras de expansão do Aeroporto de Salvador já foram concluídas até o presente momento? Em caso negativo, entendemos que serão necessários novos decretos para a desapropriação dessas áreas. Solicitamos ainda que, caso novos decretos sejam necessários, que eventual atraso nas desapropriações e, conseqüentemente, nas obras, em decorrência de atos não atribuíveis a Concessionária, não sejam passíveis de penalidade e que sejam levados em conta no reequilíbrio econômico financeiro do contrato. |
| JUSTIFICATIVA |
| Os Itens 4.1.1.3 e 4.1.1.4 do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) definem as áreas que deverão ser desapropriadas para as obras de expansão do Aeroporto de Salvador. A declaração de utilidade pública dessas áreas foi feita por meio dos Decretos Estaduais nº 9.119/2004 e 7.616/1999. Considerando que já se passaram mais de cinco (5) anos desde quando esses decretos foram publicados, que é o prazo legal para a execução de um procedimento de desapropriação (artigo 10 do Decreto-Lei nº 3.365/1941), se faz necessário ter conhecimento sobre o atual status da desapropriação em questão. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que, conforme consta nos EVTEAs (Figura 8 dos Estudos de Engenharia e Afins) elaborados para o Aeroporto Internacional de Salvador, o sítio aeroportuário encontra-se em processo de expansão, restando ainda algumas áreas em processo de desapropriação. Conforme item 3.1.42 da minuta de Contrato colocado em Audiência, é dever da Concessionária "promover a desapropriação dos imóveis necessários à realização de investimentos ao longo da concessão cuja fase executória não tenha ainda sido iniciada, e indenizar seus proprietários, devendo ainda, quando for o caso, solicitar a publicação dos decretos ao Poder Concedente e a outorga de poderes necessária (...)". Cita- |

se que o item 4.1.4 do Contrato estabelece que "Respeitadas as fases de transição operacional dispostas no presente contrato, a concessionária imitir-se-á na posse imediata das áreas descritas nos itens 4.1.1.1, 4.1.1.2, 4.1.1.3, 4.1.1.4, 4.1.1.5 e 4.1.1.6."

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VIVIANI BARBOSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4537 |
| Segue anexo Manifesto para que haja atendimento aos aspectos técnicos ambientais, de engenharia e obras com a ampla revisão do ETVEA, novo posicionamento dos órgãos fiscalizadores e disponibilização do documento para análise da população. O pedido de que uma nova audiência seja realizada com a presença dos técnicos que elaboraram os estudos de engenharia e ambiental e as novas etapas só iniciem após a finalização da etapa relacionada a revisão do ETVEA. |
| JUSTIFICATIVA |
| Os estudos apresentam erros grosseiros que não foram esclarecidos em audiência pública, deixando a entender que estão superestimando os valores de investimento para subestimar o valor da outorga mínima. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as contribuições à audiência pública relativas ao estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental atestam a efetiva disponibilização dos documentos que embasaram os projetos e valores propostos para os 4 aeroportos em processo de concessão. Em relação aos empregados da Infraero, a SAC agradece a contribuição e informa que a Cláusula 16.1 da minuta de Contrato de concessão prevê como se dará a eventual transferência para a Concessionária dos empregados que forem selecionados e desejarem ser transferidos. Os empregados que não forem transferidos para a Concessionária continuarão como empregados da Infraero. A eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero. A SAC informa que há outras formas de disponibilizar recursos à Infraero para execução de programas de adequação de pessoal. Adicionalmente, informa que a previsão de pagamento a ser feito pelo concessionário deve se adequar ao que dispõe o art. 12 do Decreto 7.624, de 22/11/2011, que trata de recursos |

advindos do pagamento das outorgas.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4540

Sugerimos que quando da publicação do edital, o Data Room dos documentos seja totalmente atualizado com os dados e cópias de contratos, licenças ambientais, estudos ambientais, autos de infração ambientais, documentos das áreas dos aeroportos, contratos de obras, projetos básicos, executivo, medições de serviços, planilhas com dados econômico-financeiros dos aeroportos, ações judiciais existentes, dentre outros.

JUSTIFICATIVA

Para que os licitantes possam avaliar corretamente a situação do aeroporto e os riscos reais que irão assumir, faz-se necessário que o Data room com todas as referências ao aeroporto seja devida e completamente atualizado quando da publicação do edital.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que esclarecimentos adicionais poderão ser realizados pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. As informações que compõem o Banco de Informações (Data Room) são atualizadas periodicamente, na medida do possível. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC: <http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes>

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4541 |
| EVTA Engenharia pag. 43 e seguintes Adequar estudo ambiental e de engenharia. |
| JUSTIFICATIVA |
| No estudo ambiental do Aeroporto de Porto Alegre consta que a obra do pátio de aeronaves não iniciou, mas no estudo de engenharia consta que 98% dela está concluída. Vejamos a citação: “Com relação à L.I. 606/2014, como as obras ainda não foram iniciadas, não foram reportadas informações sobre o cumprimento das condicionantes.” (Estudo ambiental, p. 56) A LI 606/2014 refere-se ao pátio de aeronaves e ampliação do TPS-1. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as obras de ampliação do pátio do TPS, previstas para a Fase 01, estavam 98% executadas. Com isso, foram considerados apenas 2% dos custos das obras deste pátio no CAPEX da Fase 01, conforme apresentado no Relatório 2 dos Estudos de Engenharia e Afins - Item 3.5.2.1 (pág. 99) dos EVTEAs elaborados para o Salgado Filho. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4544 |
| EVTA Engenharia pag. 43 e seguintes Adequar estudo ambiental e de engenharia. |
| JUSTIFICATIVA |
| No estudo ambiental do Aeroporto de Porto Alegre consta que a obra do pátio de aeronaves não iniciou, mas no estudo de engenharia consta que 98% dela está concluída. Vejamos a citação: “Com relação à L.I. 606/2014, como as obras ainda não foram iniciadas, não foram reportadas informações sobre o cumprimento das condicionantes.” (Estudo ambiental, p. 56) A LI 606/2014 refere-se ao pátio de aeronaves e ampliação do TPS-1. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as obras de ampliação do pátio do TPS, previstas para a Fase 01, estavam 98% executadas. Com isso, foram considerados apenas 2% dos custos das obras deste pátio no CAPEX da Fase 01, conforme apresentado no Relatório 2 dos Estudos de Engenharia e Afins - Item 3.5.2.1 (pág. 99) dos EVTEAs elaborados para o Salgado Filho. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4545 |
| Atribuir à concessionária a responsabilidade pela ampliação da pista 11/29, sem a limitação do prazo de 4 anos previsto no subitem 8.3.4.1 do PEA – anexo 2. |
| JUSTIFICATIVA |
| De acordo com o Contrato de Concessão, o risco de atrasos nas obras em decorrência da demora na obtenção das licenças ambientais é atribuído ao Poder Concedente. Contudo, a alocação desse risco é restrita à hipótese em que os prazos de análise do órgão am |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que, conforme item 5.2.11 do Contrato, é alocado ao Poder Concedente o risco por atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária. A SAC informa que cláusula 8.3.4.1 será revista para contemplar a obrigação do concessionário em realizar a desocupação prevista no item 8.3.4. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4546 |
| Tabela 3.2 e planilhas, pág. 97; 3.2.4.1.5. Tipo de Passivo Ambiental; 3.2.6. CUSTOS DE RECUPERAÇÃO DOS PASSIVOS; dentre outros Adequar estudo ambiental. |
| JUSTIFICATIVA |
| O documento ambiental cita alguns aspectos verificados a campo como passivos ambientais, no que se refere ao armazenamento de resíduos e também atrativo para aves, entretanto não traz os custos associados para resolução desses passivos no Aeroporto de Porto Alegre. Os valores estão na maioria relacionados ao melhor armazenamento de resíduos perigosos, investigação preliminar e confirmatória, pequena recuperação de estrutura, mas sem enfoque em casos críticos com uma melhor estrutura para aumento de área para armazenagem de resíduos e drenagem do aeroporto, o que pode resultar em valores de orçamento diferentes da necessidade do aeroporto. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os EVTEAs contemplam a necessidade de construção/ampliação das áreas de armazenamento de resíduos dentro da Central de Utilidades (CUT). As Tabelas 3-18; 3-19 e 3-20 apresentam as necessidades de infraestrutura em cada uma das fases (fase 1 – 4.400 m ² ; fase 2 – 1.600 m ² ; fase 3 – 1.700 m ²), Item 3.6 do Relatório 2 – Estudo de Engenharia e Afins, elaborados para o aeroporto Salgado Filho. |

DADOS DO COLABORADOR

THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO

CONTRIBUIÇÃO Nº4549

Item: EVTEA pág. 106 Adequar estudo ambiental e de engenharia relativo ao aeroporto de Porto Alegre. Pág. 106- sobre a obra em vala de drenagem que deve ser realizada pelo município, segundo o estudo “Assumiu-se que a obra de macrodrenagem para retirada do canal de drenagem dos limites do sítio aeroportuário não será de responsabilidade da futura Concessionária, uma vez que, por se tratar de uma rede de utilidade pública, deverá ser planejada e executada pela Prefeitura de Porto Alegre/RS.”

JUSTIFICATIVA

O estudo não prevê a drenagem do aeroporto como fundamental para a sua operação. Os custos para obra de drenagem deveriam estar previstos no ETVEA, entretanto é repassada a responsabilidade ao município.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as obras dentro do sítio aeroportuário relativas ao canal de drenagem para a expansão da pista foram consideradas nos investimentos e que os impactos ambientais associados a essa atividade foram avaliados e considerados no Estudo Ambiental.

O estudo assumiu ainda que a alteração da macrodrenagem, para retirada do canal de drenagem do aeroporto, não é necessária para operação do aeroporto.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4551

Quanto ao Aeroporto de Florianópolis, esclarecer se o contrato 02-2011-008-0053, celebrado com a Dufry do Brasil Duty Free Ltda foi renovado. Em caso negativo, sugerimos que a renovação seja realizada pelo prazo máximo de até um ano, contado da data de publicação do Edital. Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta.

JUSTIFICATIVA

Considerando que o Contrato 02-2011-008-0053 representa 32% da receita não-tarifária do Aeroporto de Florianópolis e vence em novembro de 2016, faz-se relevante informar se houve a prorrogação do prazo. Caso haja a intenção de prorrogar o contrato, sugerimos que a renovação seja limitada a 1 (um) ano para evitar que a Concessionária assuma a Concessão com um contrato comercial de longo prazo em vigor. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as informações que compõem o Banco de Informações (Data Room) disponibilizado na SAC são atualizadas periodicamente, inclusive lista de vigência e prorrogação de contratos comerciais. Informa ainda que o contrato 02-2011-008-0053 foi

distratado, conforme informações disponibilizadas no Banco de Informações.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4552 |
| Adequar o estudo de Engenharia - empreendimentos fundamentais que não foram contemplados no estudo de viabilidade. Item: 3.4.10.2 e 3.5.2.8 - Porto Alegre |
| JUSTIFICATIVA |
| Cabe destacar o caso da subestação Elétrica de 69kilovolts (kV) do Aeroporto de Porto Alegre, que condiciona qualquer ampliação da infraestrutura atual devido ao aumento da demanda de energia. Qualquer infraestrutura nova (terminal de passageiros, pátios, pistas, taxis, etc) não terá como ser energizada sem considerar tal empreendimento. EVTEA POA – Estudo de Engenharia e Afins V07 – item 3.10.2 – Só traz o cálculo geral de área de SE necessária para o final do projeto); EVTEA POA – Estudo de Engenharia e Afins V07 – item 3.5.2.8 – Infraestrutura Básica: não aponta uma subestação nas necessidades). |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o dimensionamento prevê a implantação de infraestrutura básica de acordo com a demanda para cada fase considerando a implantação/ampliação de subestação elétrica por fase. Para preparação de sua oferta, no entanto, as licitantes devem elaborar seus próprios estudos, podendo basear-se em outras soluções de engenharia, desde que atendam as normas técnicas vigentes e aos requisitos do edital. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4554 |
| Propõe a construção de uma nova central de resíduos no ETVEA. |
| JUSTIFICATIVA |
| O estudo ambiental aponta que a Central de Resíduos do Aeroporto de Porto Alegre carece de melhorias, entretanto, desconsidera que ela se encontra em local inadequado (área restrita dificultando a entrada de pessoal para retirada de materiais recicláveis) e que necessita de uma estrutura nova que possa atender de maneira mais adequada as normativas sanitárias e ambientais, a exemplo do RDC nº 56/08. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o dimensionamento da Central de Armazenamento de Resíduos Sólidos para atendimento da demanda atual e futura do aeroporto foi calculado no âmbito dos Estudos de Engenharia elaborados para o Aeroporto Salgado Filho, com apoio dos dados coletados e diagnóstico prévio realizado pelos estudos ambientais. Além disso, conforme pode ser verificado no Plano Conceitual de Desenvolvimento do Aeroporto, a Central de Armazenamento de Resíduos Sólidos será realocada e não permanecerá no local atual. De qualquer forma, enquanto as obras para realocação não são concluídas, o Estudo Ambiental previu a alocação de uma verba para adequação da infraestrutura atual de forma imediata, de modo a garantir o atendimento à legislação vigente. Vale ressaltar que a legislação citada no questionamento (RDC Nº 56/08), bem como outros diplomas e exigências da ANVISA, foram consideradas no Estudo Ambiental, no Anexo 1, onde consta o Marco Legal aplicável ao aeroporto. |

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4555

Quanto ao Aeroporto de Florianópolis, esclarecer se o contrato 02-2011-008-0051, celebrado com a Disk Car C. L. Veic. Ltda foi renovado. Em caso negativo, sugerimos que a renovação seja realizada pelo prazo máximo de até um ano, contado da data de publicação do Edital. Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta.

JUSTIFICATIVA

Considerando que o Contrato 02-2011-008-0051 representa uma receita não-tarifária relevante do Aeroporto de Florianópolis, ocupa uma área externa representativa e vence em setembro de 2016, faz-se relevante informar se houve a prorrogação do prazo. Caso haja a intenção de prorrogar o contrato, sugerimos que a renovação seja limitada a 1 (um) ano para evitar que a Concessionária assuma a Concessão com um contrato comercial de longo prazo em vigor. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa o Banco de Informações (data room) será continuamente atualizado até a data de realização do leilão. Informa também que a lista completa de contratos vigentes está disponível para retirada na SAC, no âmbito do Banco de Informações, mediante

agendamento prévio por meio do contato:
concessoes2015@aviacaocivil.gov.br.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4556 |
| EVTEA Porto Alegre – estudo ambiental Contribuição: Adequar o estudo de engenharia |
| JUSTIFICATIVA |
| Consta no estudo de engenharia Aeroporto de Porto Alegre a construção de uma Central de Utilidades – CUT, para o fornecimento de água, energia e armazenagem de resíduos sólidos. O conceito de CUT utilizado pela Infraero comporta o fornecimento de água, ar condicionado, energia, sem a presença de resíduos sólidos, em atendimento as questões sanitárias. A presença de água e resíduos em uma mesma estrutura pode gerar contaminação da água com resíduos, e a presença em conjunto com a energia traz o risco de incêndios. A construção desta CUT não atende às normativas sanitárias e não está devidamente detalhada no estudo, impactando nas planilhas de custo, o que motiva a revisão da previsão da CUT com a finalidade em que está descrita. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os estudos de engenharia basearam-se em premissas e práticas da INFRAERO, e em custos referenciais de implantação para projetos similares, não havendo detalhamento executivo de projetos nesta fase. Para preparação de sua oferta, no entanto, as licitantes devem elaborar seus próprios estudos, podendo basear-se em soluções alternativas de engenharia, desde que atendam as normas técnicas vigentes e aos requisitos do edital. |

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4557

Quanto ao Aeroporto de Florianópolis, esclarecer se o contrato 02-2011-008-0054, celebrado com a Localiza Rent a Car foi renovado. Em caso negativo, sugerimos que a renovação seja realizada pelo prazo máximo de até um ano, contado da data de publicação do Edital. Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta.

JUSTIFICATIVA

Considerando que o Contrato 02-02-2011-008-0054 representa uma receita não-tarifária relevante do Aeroporto de Florianópolis, ocupa uma área externa representativa e vence em setembro de 2016, faz-se relevante informar se houve a prorrogação do prazo. Caso haja a intenção de prorrogar o contrato, sugerimos que a renovação seja limitada a 1 (um) ano para evitar que a Concessionária assuma a Concessão com um contrato comercial de longo prazo em vigor. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as informações que compõem o Banco de Informações (Data Room) disponibilizado na SAC são atualizadas periodicamente, inclusive lista de vigência e prorrogação de contratos comerciais.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4558 |
| Adequar o estudo de Engenharia - Aparentemente falta embasamento técnico ou erros sobre as necessidades e situações atuais do sítio aeroportuário. Item: 3.5.2.2 - Porto Alegre |
| JUSTIFICATIVA |
| Obra de ampliação de ampliação do Terminal de Passageiros, em execução, onde informa-se de forma coerente a conclusão de 14% da obra, mas sobre área quase duas vezes maior do que o projeto em execução. Isso pode gerar aditivos ou inexecuções da concessionária. EVTEA POA – Estudo de Engenharia e Afins V07 – item 3.5.2.2) |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as obras parcialmente executadas pela INFRAERO tiveram seu peso atribuído nas estimativas de investimentos disponibilizados para consulta pública. O estágio do avanço avaliado em 14%, no caso, aplica-se à área de construção prevista para a primeira fase dos investimentos. Para preparação de sua oferta, no entanto, as licitantes devem elaborar seus próprios estudos, e basear-se em suas próprios levantamentos e premissas, sendo que os EVTEAs apresentados não vinculam a oferta apresentada pelos licitantes. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4559 |
| EVTEA Porto Alegre – estudo ambiental Contribuição: Propõe a previsão de equipe para manejo de fauna. |
| JUSTIFICATIVA |
| O gerenciamento e manejo de fauna é aspecto relevante e fundamental para manutenção da segurança operacional em níveis aceitáveis no que se refere ao risco da fauna. No aeroporto de Porto Alegre há o manejo dos animais por meio de equipe de fauna e falcoaria, regidos também pelas normativas recentes Lei nº 12.725/12, RBAC 164/15, o que não está citada no EVTEA. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o Relatório de Estudos Ambientais elaborado para o Aeroporto Salgado Filho considerou o manejo de fauna como relevante para a manutenção da segurança operacional, conforme pode ser verificado no Capítulo 4.2 – Análise dos Principais Riscos Ambientais e Sociais do Projeto de Expansão, onde foi avaliado o impacto da Potencialização do Impacto de Colisão com Avifauna, sendo previsto Programas específicos, a saber, Plano de Gerenciamento do Risco de Avifauna / Plano de Manejo de Avifauna, os quais estão previstos na legislação vigente, a qual se encontra apresentada no Anexo 1 do Estudo. Dessa forma, tendo em vista a necessidade de operacionalizar esses Planos, será necessária a alocação de equipe específica e os métodos já aplicados atualmente poderão ser mantidos pela Concessionária. |

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4561

Quanto ao Aeroporto de Porto Alegre, favor esclarecer se o contrato com a empresa administradora do estacionamento foi assinado e quando iniciou sua vigência. Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta.

JUSTIFICATIVA

Considerando que a Infraero homologou em novembro de 2015 a contratação de um novo operador para o estacionamento do Aeroporto de Porto Alegre, faz-se necessário esclarecer se o contrato foi celebrado e quando teve início sua vigência. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as informações que compõem o Banco de Informações (Data Room) disponibilizado na SAC são atualizadas periodicamente, inclusive lista de vigência e prorrogação de contratos comerciais, podendo ser solicitados pelo email concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC: <http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes>

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VIVIANI BARBOSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4562 |
| <p>Tendo em vista os itens apresentados sugerimos uma revisão geral do ETVEA, contemplando os itens apresentados e uma nova oportunidade de discussão, uma nova Audiência Pública, cumprindo o objetivo apresentado pela ANAC de transparência e espaço democrático. Não se trata de ser a favor, ou contra, mas de construir um processo com base técnica adequada e que tenha valores de investimento e serviços que realmente beneficiem a população.</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>Não foram contemplados inúmeros aspectos relacionados ao Meio Ambiente, inclusive, Tendo em vista os itens apresentados sugerimos uma revisão geral do ETVEA, contemplando os itens apresentados e uma nova oportunidade de discussão, uma nova Audiência Pública, cumprindo o objetivo apresentado pela ANAC de transparência e espaço democrático. Não se trata de ser a favor, ou contra, mas de construir um processo com base técnica adequada e que tenha valores de investimento e serviços que realmente beneficiem a população.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que 1)os Estudos apresentados avaliaram todo o material disponível, ressaltando-se que os Relatórios têm por objetivo avaliar a viabilidade do empreendimento, sendo o projeto e sua construção de responsabilidade do futuro concessionário. Dessa forma, eventuais materiais adicionais serão disponibilizados aos futuros proponentes à Concessão, os quais poderão considerar eventuais informações adicionais em suas propostas.</p> <p>2) a compensação ambiental foi considerada nas Planilhas do Capex das 03 fases de ampliação do aeroporto (Tabelas 6.1, 6.2 e 6.3), apresentada no Capítulo 6.2 – Planilhas do Capex Socioambiental.</p> <p>3) as obras de transposição do canal de drenagem dentro do sítio foram consideradas nos investimentos e os impactos ambientais associados a essa atividade foram avaliados e considerados no Estudo Ambiental. Esse</p> |

custo foi considerado na Planilha do Capex da Fase 01 (Tabela 6.1 do Capítulo 6.2 – Planilhas do Capex Socioambiental), porém, por se tratar de serviço de construção, os custos foram orçados diretamente no Capex da Engenharia, estando somente indicados no Estudo Ambiental. O estudo assumiu ainda que a alteração da macrodrenagem, para retirada do canal de drenagem do aeroporto não é necessária para operação do aeroporto.

4) o risco de avifauna foi considerado na avaliação dos riscos e impactos das fases de construção e operação (conforme Capítulos 4.2.1 e 4.2.2), sendo previstos os custos nas planilhas do Capex Socioambiental (Capítulos 6.2 e planilhas auxiliares). Além disso, vale destacar que o Estudo prevê que a Concessionária irá operacionalizar um Plano de Gerenciamento do Risco de Avifauna / Plano de Manejo de Avifauna.

5) o mapeamento preliminar da cobertura vegetal do Aeroporto Salgado Filho teve por objetivo identificar os polígonos de vegetação que poderiam ser afetados pelo Plano Conceitual de Desenvolvimento do Aeroporto e calcular os quantitativos preliminares de compensação pela supressão de vegetação. O Estudo identificou e informou corretamente que o aeroporto está no Bioma Pampas, de acordo com o Mapa de Biomas do Brasil do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – IBGE (2004). Isso pode ser evidenciado no item 4.2.1 do Relatório 3, que se refere à análise de impactos decorrentes da implantação desse Plano Conceitual. Portanto, deve-se ressaltar que, no processo de licenciamento ambiental da ampliação, a ser conduzido pela futura Concessionária, toda a caracterização e mapeamento da vegetação será realizado tanto no âmbito dos estudos ambientais, quanto dos inventários florestais, conforme apresentado no item 5 do Relatório 3, que trata da Diretrizes de Licenciamento dos projetos de expansão. Contudo, foi observado um erro apenas na legenda do Mapa de Uso e Cobertura Vegetal presente no Anexo 9. Sendo assim, de forma compatibilizar o texto do relatório com o Mapa, será disponibilizada uma nova versão do mesmo.

6) o aumento de capacidade das estruturas de apoio e que estão relacionadas à área ambiental, dentre elas a Central de Armazenamento de Resíduos Sólidos, foi calculado no âmbito dos Estudos de Engenharia, uma

vez que o dimensionamento considera as demandas atuais e futuras do aeroporto. Conforme pode ser verificado nesse estudo, foram calculadas as áreas necessárias para atendimento da demanda, em cada fase de expansão do aeroporto.

7) no Capítulo 5.3 – Diretrizes para o Licenciamento Ambiental das Obras de Expansão do Aeroporto, foi previsto que a Licença de Instalação Nº 320/2014-DL deverá ser renovada, tanto em função do prazo de expiração da validade, quanto pela necessidade da realização de estudos complementares, devido ao Projeto de Engenharia que será desenvolvido pela futura Concessionária, o qual, evidentemente, terá diferenças em relação ao projeto original apresentado pela Infraero. A consulta ao órgão ambiental para aprovação da viabilidade ambiental do novo projeto deverá ser realizada nesse momento, sendo que os prazos para condução dessa tratativa foram estimados em 2 anos, conforme apresentado no Capítulo 5.4 – Cronograma do Licenciamento Ambiental (Quadro 5.1). Além disso, foram considerados no Capítulo 6.1 (Tabela 6.1) os custos para a revisão dos estudos e renovação da Licença.

8) a necessidade de tratamento dos efluentes antes do seu descarte final foi considerada nos estudos de engenharia, em função do atendimento às normas sanitárias. O dimensionamento dessas estruturas leva em consideração os estudos das demandas atuais e futuras do aeroporto, sendo prevista inclusive a ampliação do sistema atual de tratamento de efluentes.

9) a Tabela de Custos Auxiliares foi elaborada com base na Tabela de Consultoria do DNIT (Instrução de Serviço DG Nº 03, de 07 de março de 2013), que é considerada uma base oficial para compor orçamentos em Editais de Licitação. Essa Tabela utiliza a classificação de profissionais conforme o nível de experiência e utiliza os termos Engenheiro/Profissional Sênior, Engenheiro/Profissional Pleno ou Engenheiro/Profissional Junior, ou seja, a indicação não é exclusiva de Engenheiro e sim para quaisquer outros profissionais que se enquadram no nível de experiência citado. Dessa forma, os biólogos, veterinários ou outros profissionais foram considerados nas Tabelas Auxiliares de Capex, conforme

essa denominação. De qualquer forma, deve-se ressaltar que no Marco Legal, apresentado no Anexo 1 do Estudo Ambiental, estão consideradas as legislações pertinentes para solicitação das Autorizações de Manejo de Fauna, as quais preveem a alocação de profissionais específicos para essas atividades.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4565 |
| EVTEA Porto Alegre – estudo ambiental e de engenharia Item: tabela 6.1 – Estimativa de custos Socioambientais, CAPEX Fase 1 Contribuição: Adequar estudo ambiental, de engenharia e planilhas de custos. |
| JUSTIFICATIVA |
| O processo de licenciamento para ampliação da PPD sobre a “área de várzea” localizada na Vila Dique do Aeroporto de Porto Alegre foi conduzido junto ao órgão licenciador FEPAM prevendo a remediação da área, sob a responsabilidade do empreendedor. O estudo menciona que será feito o encapsulamento para tratamento no local da fração de solo contaminada (tabela 6.1 – Estimativa de custos Socioambientais, CAPEX Fase 1). Considerando que a solução técnica de encapsulamento não constou no processo da LI 320/2014-DL, deve ser apresentado documento da FEPAM aceitando a troca de técnica. Salientamos que tal solução, por diferir do processo que originou a Licença, não poderá ser implementada sem nova determinação do órgão ambiental, podendo atrasar o andamento das obras. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que no Capítulo 5.3 – Diretrizes para o Licenciamento Ambiental das Obras de Expansão, material disponível no Relatório de Estudos Ambientais elaborado para o Aeroporto Salgado Filho, foi previsto que a Licença de Instalação Nº 320/2014-DL deverá ser renovada, tanto em função do prazo de expiração da validade, quanto pela necessidade da realização de estudos complementares, devido ao Projeto de Engenharia que será desenvolvido pela futura Concessionária, o qual, evidentemente, terá diferenças em relação ao projeto original apresentado pela Infraero. A consulta ao órgão ambiental para aprovação do novo projeto deverá ser realizada nesse momento, sendo que os prazos para condução dessa tratativa foram estimados em 2 anos, conforme apresentado no Capítulo 5.4 – Cronograma do Licenciamento Ambiental (Quadro 5.1). |

Além disso, foram considerados no Capítulo 6.1 (Tabela 6.1) os custos para a revisão dos estudos e renovação da Licença.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4566

Quanto ao Aeroporto de Porto Alegre, esclarecer se o contrato 02-2011-013-0028, celebrado com a Tap Engenharia e Manutenção. Ltda foi renovado. Em caso negativo, sugerimos que a renovação seja realizada pelo prazo máximo de até um ano, contado da data de publicação do Edital. Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta.

JUSTIFICATIVA

Considerando que o Contrato 02-2011-013-0028, celebrado com a Tap Engenharia e Manutenção. Ltda representa uma receita não-tarifária relevante do Aeroporto de Porto Alegre, faz-se relevante informar se houve a prorrogação do prazo. Caso haja a intenção de prorrogar o contrato, sugerimos que a renovação seja limitada a 1 (um) ano para evitar que a Concessionária assuma a Concessão com um contrato comercial de longo prazo em vigor. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as informações que compõem o Banco de Informações (Data Room) disponibilizado na SAC são atualizadas periodicamente, inclusive lista de vigência e prorrogação de contratos comerciais.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4570

Quanto ao Aeroporto de Fortaleza, esclarecer se o contrato 02-2010-010-0044, celebrado com a Petrobras foi renovado. Em caso negativo, sugerimos que a renovação seja realizada pelo prazo máximo de até um ano, contado da data de publicação do Edital. Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta.

JUSTIFICATIVA

Considerando que o Contrato 02-2010-010-0044 representa uma receita não-tarifária relevante do Aeroporto de Fortaleza, ocupa uma área externa representativa e venceu em julho de 2015, faz-se relevante informar se houve a prorrogação do prazo. Caso haja a intenção de prorrogar o contrato, sugerimos que a renovação seja limitada a 1 (um) ano para evitar que a Concessionária assuma a Concessão com um contrato comercial de longo prazo em vigor. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as informações que compõem o Banco de Informações (Data Room) disponibilizado na SAC são atualizadas periodicamente, inclusive lista de vigência e prorrogação de contratos comerciais.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4573 |
| Item: Fase I- Anexo CAPEX Planilha “autorização para supressão vegetal”; “supressão controlada de vegetação”; “compensação ambiental supressão”; “programa resgate, afug, real fauna”; “programa de monitoramento de fauna terrestre” Relatório 2- Anexo 2 – DETALHADO Contribuição: Adequação das planilhas. |
| JUSTIFICATIVA |
| Com relação à competência para execução dos serviços relacionados ao meio ambiente verificamos que nas planilhas de custos não consta a previsão de biólogos (planilhas de custos de obras e operação), essencial para o manejo da flora e fauna. Não há previsão de contratação de biólogos e/ou veterinários para o manejo de fauna, para manter a segurança operacional do aeroporto, apesar de ser um risco apresentado e uma necessidade. A ausência da previsão de profissionais habilitados fere as determinações da legislação no que se refere os normativos dos Conselhos profissionais. São os Conselhos que definem as atribuições dos profissionais e estes determinam que o manejo de fauna é de competência de biólogos ou médico veterinário e não engenheiros como constam nas planilhas dos estudos em programas relacionados a fauna. |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que a Tabela de Custos Auxiliares foi elaborada com base na Tabela de Consultoria do DNIT (Instrução de Serviço DG Nº 03, de 07 de março de 2013), que é considerada uma base oficial para compor orçamentos em Editais de Licitação.</p> <p>Essa Tabela utiliza a classificação de profissionais conforme o nível de experiência e utiliza os termos Engenheiro/Profissional Sênior, Engenheiro/Profissional Pleno ou Engenheiro/Profissional Junior, ou seja, a indicação não é exclusiva de Engenheiro. Dessa forma, os biólogos, veterinários ou outros profissionais foram considerados nas Tabelas Auxiliares de Capex, conforme essa denominação. Deve-se ressaltar ainda que no Marco Legal, apresentado no Anexo 1 do Relatório de Estudos</p> |

Ambientais, estão consideradas as legislações pertinentes para solicitação das Autorizações de Manejo de Fauna, as quais preveem a alocação de profissionais específicos para essas atividades.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4574 |
| Adequar o estudo de Engenharia - Aparentemente falta embasamento técnico ou erro sobre as necessidades e situações atuais do sítio aeroportuário. Item: 3.5.2.3 - Porto Alegre |
| JUSTIFICATIVA |
| No caso do Pátio do Terminal de Cargas lado ar do Aeroporto de Porto Alegre, o texto se contradiz, não considerando, no Plano de Desenvolvimento, as obras em andamento, já com investimentos próximos de 50 milhões de reais. EVTEA POA – Estudo de Engenharia e Afins V07 – item 3.5.2.3) |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os investimentos foram considerados no orçamento conforme área e percentual de conclusão informado pela INFRAERO |

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4577

Quanto ao Aeroporto de Florianópolis, favor informar se a Infraero solicitará a renovação da Licença de Instalação do Novo Terminal de Passageiros, LAI n. 10.444/2012 cujo vencimento se dará em 26/11/2016? Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta.

JUSTIFICATIVA

Conforme divulgado pela ANAC, a Licença de Instalação do novo Terminal de Passageiros vence em 26/11/2016, sendo este o termo do prazo de 48 meses contados da data de sua emissão. A solicitação de renovação da LAI é fundamental para que seja possível atender o cronograma de investimentos, uma vez que o artigo 40 da Lei Estadual n. 14.675/09 prevê que o prazo máximo da Licença de Instalação será de 6 anos, incluindo eventual prorrogação. Assim, para evitar que tenha que ser solicitada uma nova licença, o que inviabilizaria em definitivo o cronograma de investimentos, faz-se necessário que a Infraero, antes do leilão do aeroporto, solicite a renovação da LAI. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as informações que compõem o Banco de Informações (Data Room) disponibilizado na SAC são

atualizadas periodicamente. A SAC informa que a LAI 10444/2012 foi renovada para até 26 de novembro de 2018, conforme disponibilizado no Banco de Informações.

DADOS DO COLABORADOR

FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE)

CONTRIBUIÇÃO Nº4578

Primeiramente, gostaríamos que fosse esclarecido o motivo da diferença entre a questão da expansão da pista de POA e SSA, tendo em vista que em POA, caso a expansão de pista não ocorra por motivos relacionados a não desapropriação, a Concessionária fica dispensada de realizar o investimento, enquanto em SSA configura-se hipótese de Revisão Extraordinária o fato de o Concedente causar ou contribuir para o atraso das obras, entretanto, a Concessionária não se desvincula do dever de construir a pista; vocês poderiam explicar as razões que fundamentaram a decisão de criar tal diferenciação? Ademais, não há limite (como estabelecido para Porto Alegre) para o reequilíbrio econômico no caso do aeroporto de Salvador? Solicitamos que um limite seja definido (o qual deverá abranger custo das obras, custos com a desapropriação de acordo com o PMI, entre outros), e deverá ser levado em consideração para fins de reequilíbrio econômico financeiro. Finalmente, com relação a Porto Alegre, solicitamos que a redação seja alterada de forma a deixar claro que a Concessionária fará jus a reequilíbrio caso seja instada a pagar o valor adicional à Contribuição Inicial e, ainda assim, nos termos do contrato seja exigida a construção da segunda pista (no caso de aumento de movimentação, por exemplo).

JUSTIFICATIVA

Item 8.3.4 estipula a necessidade de expansão da pista do aeroporto de Porto Alegre e determina que ela deverá estar em funcionamento no período de 2 (dois) anos após a desapropriação da área pelo Poder Concedente. Caso a expansão não ocorra por motivos relacionados a não desapropriação, a Concessionária fica dispensada de realizar o investimento. Entretanto, isso resultará na obrigação de pagar um valor adicional à Contribuição Inicial fixado em R\$424.053.364,00. No caso do aeroporto de Salvador, o item 8.7.8 prevê a obrigação de construir uma nova pista. Configura hipótese de Revisão Extraordinária o fato de o Concedente causar ou contribuir para o atraso das obras, entretanto, a

Concessionária não se desvincula do dever de construir a pista. Primeiramente, gostaríamos de saber o motivo da diferença nos dois casos narrados acima; vocês poderiam explicar as razões que fundamentaram tal decisão? Ademais, não há limite (como estabelecido para Porto Alegre) para o reequilíbrio econômico no caso do aeroporto de Salvador. Solicitamos que um limite seja definido (o qual deverá abranger custo das obras, custos com a desapropriação de acordo com o PMI, entre outros), e deverá ser levado em consideração para fins de reequilíbrio econômico financeiro. Finalmente, notamos que o item 8.7.8.1.2.2 do PEA estabelece que o reequilíbrio econômico financeiro considerará os ganhos da Concessionária em caso de adiamento/atraso do investimento. No entanto, não está claro se o reequilíbrio econômico financeiro irá considerar os custos incorridos pela Concessionária (incluindo, mas não limitando-se aos custos de desapropriação, os custos referentes a estudos ambientais, entre outros), que seriam parte do reequilíbrio econômico financeiro caso a pista não seja implementada devido a razões não atribuíveis à Concessionária. Sugerimos que a linguagem seja alterada nesse sentido, de modo a considerar os custos incorridos pela Concessionária. Finalmente, com relação a Porto Alegre, solicitamos que a redação seja alterada de forma a deixar claro que a Concessionária fará jus a reequilíbrio caso seja instada a pagar o valor adicional à Contribuição Inicial e, ainda assim, nos termos do contrato seja exigida a construção da segunda pista (no caso de aumento de movimentação, por exemplo).

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a cláusula será revisada a fim de imputar ao concessionário a obrigação de promover as desocupações necessárias para expansão da pista de pouso e decolagem, que deverá entrar em operação em até 52 (cinquenta e dois) meses após a data de eficácia do contrato. O item 8.3.4.2 que prevê pagamento adicional de Contribuição Fixa pela Concessionária em favor do Poder Concedente será excluído. Com relação ao Aeroporto de Salvador, a exigência temporal para construção de uma nova pista, constante no item 8.7.8.1 do Anexo 2 do Contrato, será extinta, restando vigente a obrigação de estar plenamente

operacional antes de a demanda atingir 130.000 movimentos anuais. Ressalta-se que não há previsão contratual, tampouco no EVTEA, de construção de uma segunda pista de pouso e decolagem no aeroporto Salgado Filho.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4579 |
| Item: ANEXO 9 – MAPA DE USO E COBERTURA VEGETAL Contribuição: Adequar estudo ambiental. |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>O mapa de uso do solo e cobertura vegetal cita para o Aeroporto de Porto Alegre “Floresta Ombrófila Densa” como caracterização do aeroporto, quando na realidade se trata de mata de transição, região de tensão entre Bioma Mata Atlântica e o Bioma Pampa. Sabendo que a Floresta Ombrófila Densa corresponde aquelas regiões de mata Atlântica, considerada como Hotpot mundial, ou seja, uma das áreas mais ricas em biodiversidade e mais ameaçadas do planeta e também decretada Reserva da Biosfera pela Unesco e Patrimônio Nacional (art. 225, § 4º, CF), esta classificação equivocada pode comprometer o negócio atribuindo um valor superestimado para o manejo da vegetação.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o nome da formação vegetal foi corrigido no mapa do uso do solo e cobertura vegetal (Anexo 9) para "Área de Tensão Ecológica". Cabe mencionar que, no item 4.2.1 do Relatório 3 - Estudos Ambientais, referente à análise de impactos, está corretamente informado que o Aeroporto Salgado Filho localiza-se no Bioma Pampas, de acordo com o Mapa de Biomas do Brasil do IBGE (2004). Para a denominação da formação vegetal, adotou-se a nomenclatura do Mapa de Vegetação do Brasil do IBGE (2004). Adicionalmente, o Estudo prevê, no Capítulo 5.3 – Diretrizes para o Licenciamento das Obras de Ampliação do Aeroporto, que no processo de licenciamento das obras de ampliação, deverá ser realizado um inventário florestal, o qual detalhará o tipo de vegetação e a compensação ambiental necessária em função da intervenção pelo Projeto de Engenharia.</p> |

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4580

Quanto ao Aeroporto de Porto Alegre, favor esclarecer como está o pedido de renovação da LI 320/2014 e de renovação de desdobramento da LI 606/2013. Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta.

JUSTIFICATIVA

Considerando que as Licenças de Instalação 320/2014 e 606/2013 são relevantes para a execução dos investimentos previstos para a Fase I-B, faz-se necessário esclarecer e divulgar como está a situação dos pedidos administrativos feitos pela Infraero quanto à renovação e desmembramento das licenças. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que as informações que compõem o Banco de Informações (Data Room) disponibilizado na SAC são atualizadas periodicamente. A SAC informa que não há atualização a respeito do pedido de renovação da LI 320/2014. A SAC informa que foi solicitado pela Infraero ao órgão ambiental a renovação da LI 606/2013, no entanto, nenhuma outra LI para as obras do Pátio e do TPS foi emitida. A SAC informa que o órgão ambiental sinalizou o desmembramento em duas LI's, mas que a obra do pátio já está em fase de recebimento.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4581

Quanto ao Aeroporto de Salvador, solicita-se seja disponibilizada a Licença de Operação do Aeroporto, de forma a demonstrar sua regularidade ambiental. Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta.

JUSTIFICATIVA

Faz-se necessário disponibilizar a Licença de Operação do Aeroporto que não consta nos EVTEAs disponibilizados e nem no data room disponibilizado. A Licença de Operação é condição inclusive para obtenção dos financiamentos necessários à expansão do aeroporto. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que não há Licença de Operação vigente para o aeroporto de Salvador, conforme informações disponibilizadas no Banco de Informações e no EVTEAs.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4585 |
| Adequar o estudo de Engenharia - Aparentemente falta embasamento técnico ou erro sobre as necessidades e situações atuais do sítio aeroportuário. Item: 3.5.2.2 e 3.5.2.3 - Porto Alegre |
| JUSTIFICATIVA |
| Há previsão de ampliação de pátios, e terminal de passageiros do Aeroporto de Porto Alegre, que pela descrição e metragem apresentada, não parecem seguir os projetos já contratados pela Infraero. Custo do metro quadrado para construção das áreas de equipamento de rampa (área pouco complexa) é o triplo dos considerados para pátios de aeronaves. EVTEA POA – Estudo de Engenharia e Afins V07 – item 3.5.2.3 – TECA EVTEA POA – Estudo de Engenharia e Afins V07 – item 3.5.2.2 – TPS |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as áreas de ampliações estão de acordo com a demanda e não com os projetos da INFRAERO. A decisão de aproveitamento dos projetos já contratados será critério da concessionária. Todas as obras em adamento e os percentuais de conclusão foram considerados no CAPEX. A solução de engenharia para equipamentos de rampa é bastante diferente dos pátios de aeronaves (ex: estrutura, cobertura, fundações, instalações, etc.). Para preparação de sua oferta, no entanto, as licitantes devem elaborar seus próprios estudos, podendo basear-se em outras soluções de engenharia, desde que atendam as normas técnicas vigentes e aos requisitos do edital. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VIVIANI BARBOSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4586 |
| <p>1 - Quanto à contratação de profissional habilitado/capacitado Por que não há previsão de contratação de biólogos e/ou veterinários para o manejo de fauna no EVTEA do Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho? A tabela, em anexo, que trata do “Programa de Monitoramento de Fauna Terrestre” consta apenas a contratação de um engenheiro, motorista, auxiliar de escritório, mas nenhum profissional habilitado para o manejo de fauna, que são biólogos e veterinários. Existe também a previsão do “Programa de Resgate, afugentamento e realocação da fauna”, e da mesma forma cita a contratação de profissionais que não são da área. Novamente pergunto, por que não há previsão de biólogos nesse programa? 2 - Quanto à aquisição de equipamentos para o manejo de fauna (manuseio com animais) E quanto a equipamentos, não há previsão de materiais necessários para a realização do serviço ambiental dentro do sítio aeroportuário, como por exemplo, máquinas fotográficas, armadilhas de captura de animais (do tipo Sherman, Tomahawk, cambão, puçá, caixa de transporte, etc). 3 - Na parte de imóveis, para que orçar uma residência para o profissional em um centro urbano como o de Porto Alegre? 4 - Quanto ao desenho dos hangares e vegetação remanescente - Figura 4.5 O desenho não condiz com a realidade atual do aeroporto, está deslocado, as construções estão em locais errados e sobre vegetação que deve ser preservada. 5 – Quanto à caracterização da cobertura vegetal da área do aeroporto Salgado Filho. O EVTEA cita esta região com Floresta Ombrófila Densa, em diferentes estágios de sucessão. Esse equívoco pode baixar o valor de outorga do Salgado Filho.</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>1 - Essa demanda é importante para manter a segurança operacional do aeroporto. Pois o risco de fauna é um fato muito relevante nesse aeroporto. Manejo é o manuseio de toda e qualquer espécie animal que esteja próximo e/ou na pista de pouso e decolagem. É retirar o bicho de lá para que não colida com um avião. Assim como, a destinação correta e</p> |

adequada desses animais de acordo com a legislação vigente. Atualmente, existe no Salgado Filho Corpo Técnico habilitado, capacitado, competente e ativo, trabalhando diariamente para reduzir esse risco e poupar vidas. 2 - Como pretendem capturar animais sem estes equipamentos? 3 - Isso serve aos locais de difícil acesso, o que não se aplica nesse caso. 4 - Será suprimida essa vegetação de acordo com essa figura e uma parte dessa vegetação deve ser preservada, respeitando a legislação ambiental vigente. 5 - A realidade é que estamos inseridos numa zona de transição entre os biomas Mata Atlântica e Pampa, classificada como uma região de Tensão Ecológica, possui alguma fisionomia de Mata Atlântica, mas nunca uma floresta densa e fechada.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, em relação à questão 1, as Tabelas Auxiliares de Custo apresentadas no Anexo 10 do Relatório de Estudos Ambientais preparados para o Aeroporto Salgado Filho foram elaboradas seguindo o disposto pelo Decreto Federal 7.983/2013, que estabelece regras e critérios para elaboração do orçamento de referência de obras e serviços de engenharia. Para orçar os custos com alocação de profissionais em todos os Programas Ambientais propostos, foi utilizada a base oficial que é a Tabela de Consultoria do DNIT (Instrução de Serviço DG Nº 03, de 07 de março de 2013), a qual não faz distinção entre a especialidade do profissional mas indica a classificação do profissional conforme o grau de experiência (sênior, pleno e júnior). Desse modo, a Tabela de Custos dos Programas de Monitoramento da Fauna Terrestre e de Afugentamento e Realocação de Fauna segue a determinação do Decreto Federal e a base oficial de referência do DNIT. Para a categoria Profissional Pleno, por exemplo, devem ser considerados os biólogos ou outros profissionais necessários à operacionalização do Programa e que serão definidos posteriormente. Quanto ao desenho de hangares, a SAC informa que a utilização da imagem do plano diretor é meramente ilustrativa para indicar, de forma genérica (e não com fins quantitativos), os impactos decorrentes da implantação da obra.

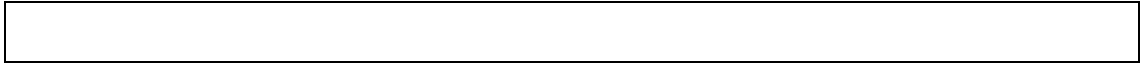
No que se refere a questão 2, a SAC informa que os estudos são

preliminares e que toda a demanda necessária para operacionalização dos Programas Ambientais dependerá de detalhamento dos estudos na fase do licenciamento ambiental da ampliação do aeroporto. Nos processos de licenciamento, todo o manejo de fauna é definido em um Plano de Trabalho específico, o qual detalhará os materiais, métodos e profissionais para cada grupo faunístico. Adicionalmente, a necessidade desse detalhamento pela Concessionária que assumir o aeroporto foi considerado no Estudo Ambiental em vários itens, com destaque para o Capítulo 4.2 – Análise dos Principais Riscos Ambientais e Sociais do Projeto de Expansão, sendo que os Programas para manejo de fauna foram avaliados nos Quadros 4.1 (páginas 141 a 146) e 4.2 (páginas 157 e 158).

Em relação à questão 3, o custo apresentado se refere a uma ajuda de custo padrão para equipe que estará envolvida no Programa e que é obrigatório na composição de orçamentos, conforme previsto na legislação.

No que tange à questão 4, informa-se que o desenho não se refere à situação atual da planta do aeroporto. Na realidade, trata-se de uma sobreposição do Plano Conceitual de Desenvolvimento do Aeroporto, ou seja, da proposta futura de alocação das novas edificações, conforme o projeto que está sendo proposto para a Concessão (notar legenda da página 108 – Figura 4.5 - Detalhe do Plano Conceitual e o remanescente de vegetação a ser preservado em destaque).

Por fim, com relação à questão 5, informa-se que o nome da formação vegetal foi corrigido no mapa do uso do solo e cobertura vegetal (Anexo 9) para "Área de Tensão Ecológica". Cabe mencionar que, no item 4.2.1 do Relatório 3, referente à análise de impactos, está corretamente informado que o aeroporto se localiza no Bioma Pampas, de acordo com o Mapa de Biomas do Brasil do IBGE (2004). Para a denominação da formação vegetal, adotou-se a nomenclatura do Mapa de Vegetação do Brasil do IBGE (2004). Ressalta-se ainda que na fase de licenciamento, conforme previsto nas atividades de licenciamento ambiental (Capítulo 5), deverá ser realizado um Inventário florestal específico (previsto nas Planilhas de Avaliação de Impacto e de Capex), o qual detalhará toda a vegetação que será afetada em função da implantação do projeto.



DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4587

Quanto ao Aeroporto de Florianópolis, sugere-se que o Poder Concedente assuma a obrigação de disponibilizar os projetos básico e executivo das obras realizadas pela Infraero relativas ao Terminal de Passageiros, ao Patio de Aeronaves e a Pista de Taxi Aéreo, bem como os respectivos contratos. Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta.

JUSTIFICATIVA

Segundo os estudos divulgados, o novo Terminal de Passageiros teve 7,48% das obras realizadas e o Pátio de Aeronaves e a Pista de Taxi Aéreo teve 68,88% das obras realizadas. Considerando a possibilidade de aproveitar parte das obras, faz-se necessário que a futura Concessionária tenha pleno acesso aos projetos oficiais básico e executivo, bem como aos contratos e aprovações de medição com as construtoras contratadas. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que os estudos relativos aos contratos de obras em andamento e interrompidas podem ser obtidos no Banco de Informações (data room), assim como relatório com situação atualizada do andamento de obras porventura existentes. Tais informações

podem ser solicitadas pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br.
Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC:
<http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes>

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4590

Sugere-se que o Poder Concedente assuma a obrigação de disponibilizar os projetos básico e executivo das obras realizadas pela Infraero relativas ao Terminal de Passageiros, ao novo Complexo Logístico de Cargas, ampliação do Pátio de Aeronaves de cargas e ampliação do Pátio de Aeronaves de passageiros do Aeroporto de Porto Alegre. Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta.

JUSTIFICATIVA

Segundo os estudos divulgados para o Aeroporto de Porto Alegre, o novo Terminal de Passageiros teve 86% das obras realizadas, o TECA teve 27% das obras realizadas, o Pátio de Aeronaves do TECA teve 55,23% das obras executadas e o Pátio de Aeronaves do TPS teve 98% das obras executadas. Considerando a possibilidade de aproveitar parte das obras, faz-se necessário que a futura Concessionária tenha pleno acesso aos projetos oficiais básico e executivo, bem como aos contratos e aprovações de medição com as construtoras contratadas. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que os estudos relativos aos contratos de obras em andamento e interrompidas podem ser obtidos no

Banco de Informações (data room), assim como relatório com situação atualizada do andamento de obras porventura existentes. Tais informações podem ser solicitadas pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC: <http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes>

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| THAÍS STROZZI COUTINHO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4591 |
| Adequar o estudo de Engenharia de Porto Alegre |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>A retirada do canal de drenagem pluvial existente no Aeroporto de Porto Alegre não será responsabilidade da Concessionária, e sim do poder público. Tal atividade foi projetada em contratações da Infraero, sendo obra de grande impacto financeiro e operacional. Assim, há risco de que a Prefeitura não execute tal obra, tornando inviável a ampliação do PPD, podendo impactar nos alagamentos no entorno do aeroporto. Há, aparentemente, emoção de solo mole em áreas desnecessárias, não pavimentadas, onerando a proposta. Além disso, tal solução poderia ser outra, com menos impacto ambiental e financeiro. Pelo MDT informado, infere-se que o descarte de grande volume de solo seja no entorno ou dentro do aeroporto, o que traria problemas futuros, sem identificar se há o licenciamento do local. Não foi considerada, a princípio, a solução de estabilização geotécnica para expansão de pátios e pistas de taxi. Não fica claro se será considerada a cota necessária da cabeceira da pista, que deve ser elevada até 8,9m devido aos obstáculos para navegação aérea. Caso negativo, além dos impactos contratuais e nas operações de voo, implica na remoção do dique existente na área, podendo resultar em sérios alagamentos na região.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que os Estudos apresentados avaliaram todo o material disponível, ressaltando-se que os Relatórios têm por objetivo avaliar a viabilidade do empreendimento, sendo o projeto e sua construção de responsabilidade do futuro concessionário. Dessa forma, eventuais materiais adicionais serão disponibilizados aos futuros proponentes à Concessão, os quais poderão considerar eventuais informações adicionais em suas propostas.</p> <p>Conforme consta no Relatório 2 - Estudos de Engenharia e Afins – Anexo II – dos EVTEAs elaborados para o Salgado Filho - Estimativa de</p> |

custos de investimento (CAPEX) e de operação (OPEX) – Item 8.1 – Demonstrativos de CAPEX por Área, todos os serviços necessários para a execução da ampliação de 920 m da Pista de Pouso e Decolagem 11/29 são apresentados. Nessa relação, estão previstos o aterramento do canal de drenagem pluvial existente e a construção de galeria de drenagem celular de concreto para receber tanto a contribuição do sistema de drenagem do aeroporto quanto a contribuição do sistema de drenagem do município de Porto Alegre.

A remoção de solo mole é uma alternativa viável para a ampliação da Pista de Pouso e Decolagem 11/29. Espera-se que o Concessionário realize extensa campanha de sondagens para validar a caracterização geotécnica de seu projeto de engenharia para assim analisar a possibilidade de alterar a solução que está sendo utilizada. Os riscos envolvidos estão vinculados ao custo da expansão e estão associados ao risco inerente de qualquer projeto de infraestrutura devendo ser considerados para as estimativas de investimentos. Ressalta-se que o projeto e sua construção é de responsabilidade exclusiva do futuro concessionário.

O bota-fora considerado contempla um raio de 3 km do centro de massa das remoções, conforme destacado no mesmo Relatório 2– Anexo II – Estimativa de custos de investimento (CAPEX) e de operação (OPEX) – Item 8.1 – Demonstrativos de CAPEX por Área, podendo estar no sítio aeroportuário, assim como em seu entorno.

A ampliação da Pista de Pouso e Decolagem e Táxis são viáveis do ponto de vista da engenharia civil. As definições de suas características geométricas e geotécnicas devem ser consideradas no projeto de engenharia do futuro concessionário respeitando as normas aeroportuárias e das boas práticas da engenharia civil brasileira.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4592

Quanto ao Aeroporto de Fortaleza, sugere-se que o Poder Concedente assuma a obrigação de disponibilizar os projetos básico e executivo das obras realizadas pela Infraero relativas ao Terminal de Passageiros, ao Patio de Aeronaves e ao acesso viário, bem como os respectivos contratos. Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta.

JUSTIFICATIVA

Segundo os estudos divulgados, o novo Terminal de Passageiros teve 7,48% das obras realizadas e o Pátio de Aeronaves e a Pista de Taxi Aéreo teve 68,88% das obras realizadas. Considerando a possibilidade de aproveitar parte das obras, faz-se necessário que a futura Concessionária tenha pleno acesso aos projetos oficiais básico e executivo, bem como aos contratos e aprovações de medição com as construtoras contratadas. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que os estudos relativos aos contratos de obras em andamento e interrompidas podem ser obtidos no Banco de Informações (data room), assim como relatório com situação atualizada do andamento de obras porventura existentes. Tais informações

podem ser solicitadas pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br.
Adicionalmente, os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC:
<http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes>

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4594

Com relação aos riscos pela propriedade e posse das áreas dos aeroportos, faz-se necessário que a ANAC transfira as áreas mencionadas no item 4.1 do PEA que estão em posse da Infraero e de outras entidades com os documentos de cessão de posse e de titularidade da propriedade devidamente regularizados. Sugere-se que a ANAC inclua o seguinte subitem na Cláusula 5.2 do Contrato: “5.2.1. Quaisquer atrasos ou custos ocasionados por falta de documentos comprobatórios da transferência da posse das áreas mencionadas no item 4.1 do PEA à Concessionária bem como da comprovação da titularidade das áreas em nome do Poder Público.”

JUSTIFICATIVA

A inclusão do item proposto como um risco do Poder Concedente faz-se necessária para garantir à Concessionária que as áreas dos aeroportos serão entregues com a titularidade e com a posse regular. Isso porque os financiadores exigem a comprovação da regularidade das áreas como condição para liberação dos recursos. Como se pode verificar dos documentos disponibilizados pela SAC, diversas áreas não possuem comprovação da titularidade e nem o termo de cessão de posse, como a área da UFSC em Florianópolis, a área da Conder em Salvador e a área dos Correios em Porto Alegre.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o Poder Concedente deverá disponibilizar à Concessionária a área do aeroporto descrita no Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária, no estado em que se encontra, conforme disposto no item 3.2.13 do Contrato.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4595

Com relação aos riscos pela propriedade e posse das áreas dos aeroportos, faz-se necessário que a ANAC transfira as áreas mencionadas no item 4.1 do PEA que estão em posse da Infraero e de outras entidades com os documentos de cessão de posse e de titularidade da propriedade devidamente regularizados. Sugere-se que a ANAC inclua o seguinte subitem na Cláusula 5.2 do Contrato: “5.2.1. Quaisquer atrasos ou custos ocasionados por falta de documentos comprobatórios da transferência da posse das áreas mencionadas no item 4.1 do PEA à Concessionária bem como da comprovação da titularidade das áreas em nome do Poder Público.”

JUSTIFICATIVA

A inclusão do item proposto como um risco do Poder Concedente faz-se necessária para garantir à Concessionária que as áreas dos aeroportos serão entregues com a titularidade e com a posse regular. Isso porque os financiadores exigem a comprovação da regularidade das áreas como condição para liberação dos recursos. Como se pode verificar dos documentos disponibilizados pela SAC, diversas áreas não possuem comprovação da titularidade e nem o termo de cessão de posse, como a área da UFSC em Florianópolis, a área da Conder em Salvador e a área dos Correios em Porto Alegre.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o Poder Concedente deverá disponibilizar à Concessionária a área do aeroporto descrita no Anexo 2 - Plano de Exploração Aeroportuária, no estado em que se encontra, conforme disposto no item 3.2.13 do Contrato.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| FABIO FALKENBURGER (MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE) |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4597 |
| Solicita-se que seja disponibilizado cópia (i) de todas as licenças e autorizações ambientais emitidas para os Aeroportos, bem como de relatórios técnicos atualizados relacionados ao cumprimento das condições técnicas; (ii) avaliações/relatórios/estudos de impactos ambientais preparadas para a emissão de tais licenças e autorizações; (iii) solicitações de renovação já protocoladas perante os órgãos ambientais (a fim de verificar se foram apresentadas tempestivamente); (iv) qualquer processo questionando o licenciamento ambiental dos Aeroportos ou relacionados à existência de passivos ambientais. |
| JUSTIFICATIVA |
| É dever da Concessionária (i) providenciar todas as licenças ambientais necessárias para a execução das obras do Aeroporto, bem como (ii) cumprir todas as condicionantes previstas nas Licenças Prévias, de Instalação e Operação emitidas em nome dos Aeroportos e as novas exigências que possam ser feitas pelos órgãos ambientais. Assim, considerando que os ativos estão em funcionamento há anos e algumas das licenças e autorizações ambientais emitidas para a expansão dos Aeroportos já expiraram (como são os casos de FLN, FOR e POA), é fundamental que a ANAC disponibilize cópia (i) de todas as licenças e autorizações ambientais emitidas para os Aeroportos, bem como de relatórios técnicos atualizados relacionados ao cumprimento das condições técnicas; (ii) avaliações/relatórios/estudos de impactos ambientais preparadas para a emissão de tais licenças e autorizações; (iii) solicitações de renovação já protocoladas perante os órgãos ambientais (a fim de verificar se foram apresentadas tempestivamente); (iv) qualquer processo questionando o licenciamento ambiental dos Aeroportos ou relacionados à existência de passivos ambientais. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que há amplo Banco de |

Informações com dados de licenças, passivos, estudos ambientais, disponíveis para retirada na SAC mediante agendamento prévio no email concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. A SAC informa que os Relatórios de viabilidade econômica, técnica e ambiental estimam valores de compensações ambientais, com base nos projetos propostos nesses EVTEAs. A SAC informa que os interessados devem realizar estudos próprios, além da análise dos documentos já disponibilizados no Banco de Informações, e, após o vencedor da licitação assumir o concessão, deverá submeter ao órgão licenciador o projeto definitivo de expansão e operação do aeroporto e atender às exigências legais e regulamentares ambientais. Adicionalmente, informações adicionais não constantes no Banco de Informações podem ser solicitadas no email concessoes2015@aviacaocivil.gov.br e os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços constantes no Banco de Informações disponível na página da SAC: <http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes>

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4599

Quanto ao Aeroporto de Florianópolis, disponibilizar documento que comprove a propriedade em nome da UFSC e que a área está definitivamente cedida à Infraero e à futura Concessionária. Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta.

JUSTIFICATIVA

Nos termos do item 4.1.1.2 do PEA, consta a afirmação de que há uma área de 449.346,05 m² de propriedade da UFSC, objeto de Termo de Cessão Provisória de Uso celebrado entre UFSC e Estado de Santa Catarina. No entanto, conforme informações do data room da SAC, a área em questão pertence ao Governo do Estado de Santa Catarina e havia sido cedida à UFSC. O objetivo do governo estadual era permutar com a UFSC uma área da CELESC para que o Estado pudesse ceder em definitivo a área para a Infraero. Assim, faz-se necessário disponibilizar os documentos que comprovem a propriedade da UFSC, bem como que a área foi efetivamente cedida para a Infraero e poderá ser cedida à futura Concessionária. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, o item 4.1.1.2 trata

da área de propriedade da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, imóvel objeto da matrícula nº 17.190, Livro nº 2 – Registro Geral, do 2º Ofício do Registro de Imóveis de Florianópolis/SC, de posse da Infraero e objeto do Termo de Cessão Provisória de Uso (Contrato 015/2014), celebrado entre a UFSC e o Estado de Santa Catarina, em 10 de fevereiro de 2014. Os documentos supramencionados foram disponibilizados no Banco de Informações (data room). Dessa forma, não haverá ônus de aquisição de propriedade e posse por parte do concessionário.

Tal imóvel está afetado à infraestrutura aeroportuária nos termos do §5º do art. 36 e art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e Cláusula Segunda do Termo de Cessão Provisória de Uso (Contrato 015/214).

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4602

Quanto ao Aeroporto de Porto Alegre, disponibilizar documento que comprove a propriedade em nome da Infraero ou da União das áreas mencionadas nos itens 4.1.1.3, 4.1.1.4, 4.1.1.6 a 4.1.1.10, e que a área está definitivamente cedida à Infraero e à futura Concessionária. Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta.

JUSTIFICATIVA

Nos termos do item 4.1.1.1 do PEA, há diversas áreas do Aeroporto de Porto Alegre que se encontram na propriedade de terceiros, incluindo o Estado do Rio Grande do Sul e a Empresa de Correio e Telégrafos. Assim, faz-se necessário disponibilizar documento que comprove a propriedade dos imóveis ou a cessão definitiva da posse a favor da Infraero ou da União, de forma que a futura Concessionária possa receber os imóveis livres de qualquer questionamento. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, com relação ao item 4.1.1.3 do PEA, a área de propriedade da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – ECT, contida no imóvel objeto da matrícula nº 5.262 do Registro de Imóveis da 4ª Zona de Porto Alegre/RS era, originalmente, de

propriedade da União e foi parcialmente afetado à infraestrutura aeroportuária, nos termos do §5º do art. 36 e art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dessa forma, não haverá ônus de aquisição de posse e/ou propriedade por parte do concessionário.

Com relação ao item 4.1.1.4 do PEA, trata-se de áreas de propriedade do Estado do Rio Grande do Sul, objeto das matrículas nº 65.266, 65.267, 65.268, 65.269, 65.304 e 65.305 do Registro de Imóveis da 1ª Zona de Porto Alegre/RS (documentos patrimoniais disponibilizados no data room). Tais imóveis foram afetados à infraestrutura aeroportuária nos termos do §5º do art. 36 e art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 e da Lei Estadual nº 12.701, de 9 de maio de 2007. Tais imóveis encontram-se em processo de doação para a União, conforme Lei Estadual nº 12.701, de 9 de maio de 2007 e Portaria SPU nº 17, de 13 de junho de 2011. Dessa forma, não haverá ônus de aquisição de posse e/ou propriedade por parte do concessionário.

Já com relação ao item 4.1.1.6, corresponde à Área 13 identificada na Planta nº PA.01/003.33/009276/00, de propriedade do Estado do Rio Grande do Sul, objeto da matrícula nº 170.816 do Registro de Imóveis da 4ª Zona de Porto Alegre/RS (documento patrimonial disponibilizado no data room), o imóvel está afetado à infraestrutura aeroportuária nos termos do §5º do art. 36 e art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e do Decreto Estadual nº 19.573, de 21 de março de 1969. Dessa forma, não haverá ônus de aquisição de propriedade por parte do concessionário. A Infraero detém posse parcial de tal imóvel, sendo que as áreas atualmente sob sua posse estão delimitadas por muro patrimonial e serão repassadas imediatamente para a Concessionária. Com relação às áreas remanescentes, atualmente ocupadas por terceiros e localizadas do lado externo do muro patrimonial, caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais, e arcar com todos os custos relativos à imissão na posse daquelas necessárias à realização dos investimentos ao longo da concessão.

Em relação ao item 4.1.1.10, este será alterado e passará a fazer referência apenas à parte da Área 18 que já está efetivamente na posse da Infraero,

delimitada pelo muro/cerca patrimonial do sítio aeroportuário. Essa área foi declarada de utilidade pública pelo Decreto Estadual nº 46.509, de 22 de julho de 2009, não havendo ônus de aquisição de posse e/ou propriedade por parte do concessionário.

Em relação ao item 4.1.1.7, passará a fazer referência apenas à parte da Área 14 que já está efetivamente na posse da Infraero, delimitada pelo muro/cerca patrimonial do sítio aeroportuário. Essa área foi declarada de utilidade pública pelo Decreto Estadual nº 35.543, de 21 de setembro de 1994, não havendo ônus de aquisição de posse e/ou propriedade por parte do concessionário.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT) |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4605 |
| Quanto ao Aeroporto de Salvador, disponibilizar documento que comprove a propriedade em nome da Conder, bem com da cessão das áreas mencionadas nos itens 4.1.1.5 e 4.1.1.6 do PEA para a Infraero. Quanto às área mencionadas no item 4.1.1.7 do PEA esclarecer se a Conder já iniciou a execução de atos de desapropriação. Também sugerimos que, na data de publicação do Edital, os documentos constantes do Data Room sejam completamente atualizados com as informações e cópias dos contratos, licenças ambientais e estudos, processos administrativos ambientais, documentos imobiliários comprovando a propriedade e posse do sítio aeroportuário, contratos das obras civis em andamento, projetos básicos e executivos das obras em andamento, medições aprovadas, arquivos em excel com as informações econômico-financeiras dos aeroportos, processos judiciais existentes, entre outras informações relevantes para a elaboração da proposta. |
| JUSTIFICATIVA |
| Nos termos dos itens 4.1.1.5 e 4.1.1.6 do PEA são mencionadas áreas adjacentes às áreas civis 1, 2, 3 3 5 e à Área Militar 3 indicadas na Planta n. 67220/F2E542/07CO/BA001 como de propriedade e posse da CONDER. No entanto, tais áreas não estão indicadas na planta e os documentos que comprovam a propriedade da CONDER e a posse da Infraero não foram disponibilizadas. Quanto às área mencionadas no item 4.1.1.7, faz-se necessário esclarecer se a CONDER já iniciou algum ato de execução da desapropriação, tendo em vista que tais áreas foram declaradas de utilidade pública há mais de 2 anos. Adicionalmente, é necessário que o Data Room com todas as referências aos Aeroportos seja devidamente atualizado quando da publicação do Edital, de forma que os licitantes possam conhecer a real situação e os riscos relacionados aos aeroportos |
| RESPOSTA DA SAC |
| Os itens 4.1.1.5 e 4.1.1.6 tratam de áreas de propriedade e posse |

da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia – CONDER, identificadas na Planta nº 67220/F2E542/ 07CO/BA001, anexa à Portaria EMAER nº 038/4SC2, de 9 de julho de 2008, imóveis declarados de utilidade pública pelos Decretos Estaduais nº 28.280, de 5 de outubro de 1981 e nº 2.537, de 27 de junho de 1989. Tais imóveis constituem as matrículas nº 55.686 do 3º Ofício do Registro de Imóveis de Salvador/BA e nº 77.117 do 2º Ofício do Registro de Imóveis e Hipotecas de Salvador/BA. Os documentos supramencionados foram disponibilizados no data room.

Tais imóveis estão afetados à infraestrutura aeroportuária nos termos do §5º do art. 36 e art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e Decretos Estaduais nº 28.280, de 5 de outubro de 1.981 e nº 2.537, de 27 de junho de 1.989. Dessa forma, não haverá ônus de aquisição de propriedade e posse por parte do concessionário.

O item 4.1.1.7 corresponde às áreas de propriedade e posse de terceiros, apenas declaradas de utilidade pública pelo Decreto Estadual nº 15.199, de 12 de junho de 2014, alterado pelo Decreto Estadual nº 15.912, de 30 de janeiro de 2015. Os documentos supramencionados foram disponibilizados no data room.

Assim, conforme item 4.3.1 do PEA, caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais, e arcar com todos os custos relativos à aquisição da propriedade e imissão na posse daquelas áreas necessárias à realização dos investimentos ao longo da concessão.

DADOS DO COLABORADOR

JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)

CONTRIBUIÇÃO Nº4609

Temos as seguintes sugestões: (i) Que se esclareça previamente à publicação do leilão quais as regras que serão adotadas pelo BNDES para essa nova etapa de concessões aeroportuárias, com a emissão das condições básicas para apoio financeiro, contendo (volumes, condições de prazos, indexadores, spreads, garantias e montante de repasse); (ii) Que em referidas condições básicas para apoio financeiro, o BNDES deixe transparente se adotará estrutura de Project Finance puro, ou seja, se não haverá a necessidade de apresentação de garantias corporativas, bancárias, ESAs, entre outros, seja na fase de “ponte” seja até a fase de “completion” físico-financeiro; (iii) Que se permita a adoção de outras soluções de dívida de longo prazo além das debêntures de infraestrutura para o atingimento de melhores condições do BNDES (incluindo elevação do % do financiamento de longo prazo indexado pela TJLP), desde que dentro de determinados parâmetros pré-definidos tais como prazo médio mínimo de 4 anos, regras de pagamento antecipado, indexadores (máx. exposição cambial) etc.

JUSTIFICATIVA

(i) Os EVTEAS, e conseqüentemente o valor calculado das outorgas mínimas, foram feitos levando-se em conta a estrutura de capital com o uso do BNDES como principal fonte de financiamento de Longo Prazo. Estas premissas ainda não foram confirmadas pelo BNDES (novas políticas operacionais estão sendo discutidas) e levam em consideração a possibilidade de emissão de debêntures de infraestrutura como fonte adicional de longo prazo, em complemento aos recursos do BNDES para que se consiga atingir o máximo de recursos denominados em TJLP. Apenas para exemplificar, na página 23 do Relatório 4 – Avaliação Econômico-Financeira elaborado pelo Consórcio Aéreo Brasil para o Aeroporto de Salvador – SSA, podemos verificar estas premissas, onde também podemos verificar a premissa de existência de empréstimo-ponte representando 70% do investimento para a Fase I-B. (ii) Para a concessão de financiamento de

longo prazo, o BNDES exige a apresentação de garantias corporativas e bancárias em dois momentos distintos: (i) durante a fase de “ponte” (não se fiando nas garantias do próprio projeto); e (ii) até o chamado “completion” físico-financeiro na fase do empréstimo de longo prazo. Como sabemos, em função das características deste projetos, com altos investimentos iniciais, tal “completion” físico-financeiro é atingido muitos anos após a data de eficácia o que torna o financiamento quase que totalmente baseado em garantias corporativas ou bancárias e não no Project Finance em que as receitas geradas pelo próprio projeto garantem a operação. (iii) Com a melhoria das condições do financiamento de longo prazo do BNDES, única e exclusivamente condicionada à emissão de debêntures de infraestrutura, verifica-se o engessamento das condições básicas e alternativas para apoio financeiro do projeto. O incentivo deveria existir para debêntures de infraestrutura e também para outras possíveis alternativas de financiamento que possam fazer sentido para o projeto. Recentemente, por exemplo, vimos empréstimos de agências multilaterais para projetos de saneamento já denominados em Reais. Desta forma, é necessário que o BNDES considere as condições acima expostas, não apenas para melhorar a atratividade financeira do projeto, como para validar as premissas adotadas para realização dos próprios Estudos de Viabilidade dos quatro aeroportos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que os vencedores do leilão têm plena liberdade para buscar suas fontes de financiamento para realização das obras e serviços previstos no Contrato de Concessão, sendo que a opção junto ao BNDES não é vinculativa. A SAC informa que o BNDES, considerando sua autonomia legal, apresentará em momento oportuno as condições de financiamento relacionadas às concessões de aeroportos.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| TOZZINIFREIRE ADVOGADOS |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4616 |
| Exclusão dos itens 3.1.9.2 e 3.1.9.3 do Contrato. |
| JUSTIFICATIVA |
| Essas cláusulas estabelecem obrigações para manter representantes do Sindicato dentro da companhia, e questões de saúde e segurança. Participação do Sindicato dos trabalhadores é importante e necessária, mas para que a Concessionária possa administrar seus negócios com mais flexibilidade, tais cláusulas deveriam ser excluídas. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que, visando permitir a melhor definição de regras trabalhistas mediante a livre negociação entre o concessionário e seus empregados, o item será excluído. Não obstante, o concessionário deverá respeitar a legislação trabalhista vigente. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VIVIANI BARBOSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4624 |
| Solicito a inclusão dos números de 2015 no Relatório 1 - Estudos de Mercado em virtude de que os relatórios mostram um crescimento na movimentação de passageiros até 2014, estimulado pela realização da Copa do Mundo no Brasil. No entanto, em 2015 tivemos uma queda considerável na movimentação de passageiros, portanto, os números não retratam a realidade e ainda trazem a ideia errada de que o mercado está em crescimento. |
| JUSTIFICATIVA |
| É importante colocar os números de 2015, ou seja, o relatório considerar os anos de 2011, 2012, 2013, 2014 e 2015, pois o retrato atual é de uma queda na movimentação de passageiros. Além disso, as consequências desses números errados é que o futuro concessionário poderá questionar que os estudos estavam errados e não querer honrar os compromissos de investimento, visto que a demanda real é bem menor. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a atualização de tais variáveis resultaria na necessidade de estimar um novo valor de investimentos, receitas e despesas. Por conseguinte, novos estudos teriam de ser entregues ao órgão de controle, o qual incorreria em prazo adicional para análise. Ao fim do processo, novamente os estudos estariam desatualizados. Ademais, há que se ressaltar que mesmo se considerássemos o PIB realizado do ano de 2015 para projetar a demanda de 2015, o resultado não seria uma projeção igual ao resultado verificado, pois sempre haverá um erro na comparação da estimativa de um modelo econométrico com os dados verificados. Em relação a questionamentos pelo vencedor da licitação, necessário informar que os EVTEAs não são vinculantes, sendo que cada interessado deve realizar suas próprias estimadas de demanda, custo com investimentos, receitas, despesas. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| TOZZINIFREIRE ADVOGADOS |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4625 |
| Sugerimos a inclusão de um anexo com a relação de todos os decretos de declaração de utilidade pública já publicados e eventuais processos de desapropriação já ajuizados com relação aos projetos de expansão dos 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 em seus planos de negócios. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o data room vem sendo atualizado de acordo com as demandas recebidas por esta SAC. Outras informações poderão ser disponibilizadas pelo e-mail: concessoes2015@aviacaocivil.gov.br. Este também é o caminho para solicitação de material que compõe o Banco de Informações (Data Room) para essa rodada de licitações, mediante agendamento prévio. Os interessados em realizar visitas aos aeroportos poderão agendar diretamente com a Infraero pelos endereços que constam no Banco de Informações disponível na página da SAC: http://www.aviacao.gov.br/assuntos/concessoes-de-aeroportos/novas-concessoes/banco-de-informacoes . |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4626 |
| (v) A utilização da contribuição fixa no pagamento do contrato de concessão; |
| JUSTIFICATIVA |
| Vide Anexo. |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital.</p> <p>De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão.</p> |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| IGNACIO MONFORT QUINTANA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4630 |
| Favor esclarecer se existem tratativas entre o Poder Concedente e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES para fins de preestabelecer condições gerais de financiamento, à semelhança das concessões das rodadas anteriores. Se sim, favor esclarecer como serão apresentadas essas tratativas e prévias condições de financiabilidade destas concessões (v.g. carta de apoio etc.). |
| JUSTIFICATIVA |
| Vide contribuição. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os vencedores do leilão têm plena liberdade para buscar suas fontes de financiamento para realização das obras e serviços previstos no Contrato de Concessão, sendo que a opção junto ao BNDES não é vinculativa. A SAC informa que o BNDES, considerando sua autonomia legal, apresentará em momento oportuno as condições de financiamento relacionadas às concessões de aeroportos. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| IGNACIO MONFORT QUINTANA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4633 |
| Considerando que o critério de julgamento da Licitação é o maior valor de outorga (Contribuição Fixa), considerando que o objetivo perseguido por esta licitação é a ampliação do universo de competidores visando a melhor oferta de serviços aos usuários da infraestrutura aeroportuária, e considerando, ainda, que o atual cenário econômico impõe relevante incerteza e instabilidade ao setor, dificultando a elaboração de planos de negócios firmes, sugere-se a exclusão do valor mínimo de Contribuição Fixa para os fins da licitação, deixando que os Proponentes ajustem suas Propostas Econômicas de acordo com seus estudos e que o valor da outorga e do montante de retorno seja devidamente ajustado de acordo com o interesse privado no certame, calibrando a melhor outorga na etapa de lances viva-voz. |
| JUSTIFICATIVA |
| Vide contribuição. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| MARCOS PAULO GONÇALVES DA SILVA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4634 |
| Exclusão do item 6.7 do PEA. |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>Já é exigido pela ANAC (RBAC 153.325.a.8) a elaboração e o registro no PLEM dos Procedimentos de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI) que contém os procedimentos e prazos estimados para a remoção de aeronave inoperante. Cabe destacar que: 1) a aeronave sinistrada e seus destroços apenas poderá ser removida após liberação pelo CENIPA e pelas autoridades policiais competentes (item 5.4.2 da NSCA 3-13 e art 89 do CBA); 2) a responsabilidade primária pela remoção da aeronave e seus destroços é do explorador da aeronave (item 5.4.2 da NSCA 3-13 e art 91 do CBA); 3) é de amplo conhecimento no meio técnico, com inúmeros exemplos nacionais e internacionais que a desinterdição da PPD depende de vários fatores entre eles: tipo e porte da ANV sinistrada, tipo do sinistro, dificuldade para acesso de equipamentos externos (por exemplo, se o AD possuir apenas uma pista de pouso como receber o equipamento recovery kit transportado por outra aeronave?), dentre outros fatores. Portanto, não é possível que qualquer operador de aeroporto no mundo, garanta que, em até 24 horas após a ocorrência de um acidente aeronáutico, haverá com certeza a desintermediação da PPD. Como a redação do item é um pouco confusa, não ficando claro a quem se refere o "ele", se a cláusula quando diz "providenciar" estiver se referindo à tomada de providências por parte do OA (e não ao prazo para desinterdição), o item é ainda mais desnecessário, uma vez que a ANAC já aprova um Plano (PLEM) que contém tais informações em nível de detalhe.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o item foi alterado de modo a remeter à obrigação do concessionário atender à regulamentação da ANAC sobre o tema.</p> |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4626 |
| (v) A utilização da contribuição fixa no pagamento do contrato de concessão; |
| JUSTIFICATIVA |
| Vide Anexo. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| DANIEL PALARO CANHETE (SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO - SEAE/MF) |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4637 |
| A SEAE, com o fim de promover a concorrência nos certames licitatórios, sugere à ANAC, com relação aos dispositivos do edital, que: - avalie alternativas ao conteúdo da cláusula 3.11.4, que estabelece “que o operador aeroportuário deverá deter pelo menos 15% (quinze por cento) de participação societária no consórcio licitante”; |
| JUSTIFICATIVA |
| Conforme Parecer sobre Regras Regulatórias nº 175/2016-COGCR/SEAE/MF, de 20.6.2016, relativo à análise concorrencial desta audiência pública. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o item 3.11.4 do Edital, que estabelece que o operador Aeroportuário deverá deter pelo menos 15% (quinze por cento) de participação no Consórcio, não é equivalente à participação de 25% definida na concessão de aeroportos objeto do Edital 01/2013, tendo em vista que na rodada atual não há a participação da Infraero no consórcio (o percentual de 25% dizia respeito à participação do acionista privado). Informa ainda que o percentual foi definido em linha com a metodologia já fundamentada e adotada nas rodadas anteriores, que resultou em ampla participação de grupos nacionais e internacionais. A SAC informa que, contrário ao exposto na contribuição recebida, não há vedação absoluta à participação dos atuais concessionários na presente rodada de concessão. A respeito do item 6.17 do Edital, cabe ressaltar que o item 6.17.1 responde à pergunta recebida em contribuição, já que "após o transcurso do prazo de cinco anos, a participação dos acionistas da Concessionária nessas entidades dependerá de prévia e expressa anuência da ANAC". A SAC informa que os requisitos de habilitação do Operador Aeroportuário foram definidos de modo a atender à determinação do TCU constante no Acórdão nº 925/2016 - TCU - Plenário. Os números justificam-se pelo fato de corresponderem ao processamento de |

passageiros previsto para o primeiro ano de concessão dos aeroportos de que trata esta Audiência Pública.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| DANIEL PALARO CANHETE (SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO - SEAE/MF) |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4637 |
| <p>A SEAE, com o fim de promover a concorrência nos certames licitatórios, sugere à ANAC, com relação aos dispositivos do edital, que: - quanto a cláusula 3.18, que “admite a participação dos acionistas diretos e indiretos das concessionárias vencedoras dos Leilões ns. 1/2011, 2/2011 e 1/2013 como membros dos consórcios para aeroportos localizados na mesma região geográfica em que se situam os aeroportos objetos das respectivas concessões, desde que observado o limite de 15% da participação dos referidos acionistas, considerada a soma de suas participações,” avalie esse limite societário, em razão do entendimento do CADE no que se refere aos potenciais impactos concorrenciais da composição acionária;</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>Conforme Parecer sobre Regras Regulatórias nº 175/2016-COGCR/SEAE/MF, de 20.6.2016, relativo à análise concorrencial desta audiência pública.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o item 3.11.4 do Edital, que estabelece que o operador Aeroportuário deverá deter pelo menos 15% (quinze por cento) de participação no Consórcio, não é equivalente à participação de 25% definida na concessão de aeroportos objeto do Edital 01/2013, tendo em vista que na rodada atual não há a participação da Infraero no consórcio (o percentual de 25% dizia respeito à participação do acionista privado). Informa ainda que o percentual foi definido em linha com a metodologia já fundamentada e adotada nas rodadas anteriores, que resultou em ampla participação de grupos nacionais e internacionais. A SAC informa que, contrário ao exposto na contribuição recebida, não há vedação absoluta à participação dos atuais concessionários na presente rodada de concessão. A respeito do item 6.17 do Edital, cabe ressaltar que o item 6.17.1 responde à pergunta recebida em contribuição, já</p> |

que "após o transcurso do prazo de cinco anos, a participação dos acionistas da Concessionária nessas entidades dependerá de prévia e expressa anuência da ANAC". A SAC informa que os requisitos de habilitação do Operador Aeroportuário foram definidos de modo a atender à determinação do TCU constante no Acórdão nº 925/2016 - TCU - Plenário. Os números justificam-se pelo fato de corresponderem ao processamento de passageiros previsto para o primeiro ano de concessão dos aeroportos de que trata esta Audiência Pública.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4638

Quanto ao Aeroporto de Florianópolis é imprescindível que o PEA e o contrato atribuam ao Poder Público a responsabilidade e um prazo para a construção do acesso às novas infraestruturas do lado sul da pista de Florianópolis. Além disso, o gatilho para início dos investimentos da fase-B relacionados ao lado sul da pista, deve ser a conclusão do acesso rodoviário, com condições mínimas de acesso e de acordo com as normas técnicas do DEINFRA-Departamento Estadual de Infraestrutura do Estado de Santa Catarina. Quando a estrada de acesso for concluída, a Concessionária deverá então iniciar os investimentos e concluí-los em 30 (trinta) meses. Sem essas garantias, relacionadas ao acesso às novas infraestruturas do lado sul da pista, a atratividade do projeto fica prejudicada e será difícil haver investidores participando do leilão.

JUSTIFICATIVA

Os itens 8.8.1, 8.8.2 e 8.8.3 do PEA obrigam a futura Concessionária do Aeroporto de Florianópolis a construir o Terminal de Passageiros, o Pátio de Aeronaves e o estacionamento de veículos do lado sul da pista. Ocorre que o acesso rodoviário para o lado sul da pista não está pronto e não há qualquer indicação de quando estará pronto, ressaltando-se que a obrigação está a cargo do Governo do Estado de Santa Catarina. O edital e o contrato são omissos quanto ao prazo e a responsabilidade pela conclusão das obras do acesso rodoviário. Ora, se a ANAC exige que as obras sejam realizadas no lado sul da pista, é imprescindível que o Poder Público garanta a entrega do acesso rodoviário e, no descumprimento de tal obrigação, reequilibre o contrato a favor da Concessionária. Caso não haja tais garantias, a Concessionária correrá o risco de investir milhões de reais em uma obra que não poderá gerar nenhuma receita, já que os usuários estarão impossibilitados de acessar o novo terminal de passageiros e o estacionamento. Assim sendo, solicita-se que o contrato preveja um prazo mínimo de entrega das obras do novo acesso rodoviário e, no

descumprimento de tal prazo, que a Concessionária fique dispensada de pagar a outorga até que o acesso fique pronto, sob pena da licitação ser deserta, por ausência de investidores dispostos a assumir risco tão relevante. Além disso, o gatilho para início dos investimentos da fase-B, referentes ao lado sul da pista, deve ser a conclusão do acesso rodoviário, com condições mínimas de acesso e de acordo com as normas técnicas do DEINFRA- Departamento Estadual de Infraestrutura do Estado de Santa Catarina. Quando a estrada de acesso for concluída, as concessionárias deverão então iniciar os investimentos e concluí-los em 30 (trinta) meses.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece e informa que a obra para novo acesso ao aeroporto está sendo executada pelo Estado de Santa Catarina e que o item 5.2.3 já imputa como risco do poder concedente a restrição operacional decorrente de decisão ou omissão de entes públicos, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária. Ademais, será incluída no Contrato cláusula aplicável exclusivamente ao Aeroporto Hercílio Luz que estabelece como risco do Poder Concedente a não disponibilização pelo Poder Público, após o término da Fase I-B, de acesso rodoviário ao sítio aeroportuário, desde que demonstrado pela Concessionária que o novo terminal de passageiros de que trata o item 8.8.1 do PEA se encontra em condições de operar.

DADOS DO COLABORADOR

MARIO CEZAR DE AGUIAR

CONTRIBUIÇÃO Nº4639

1) No que diz respeito ao EVTEA do Aeroporto Hercílio Luz, os valores já investidos na infraestrutura (terraplanagem, taxi way, pista de estacionamento de aeronaves, a fundação das edificações do novo terminal) foram considerados? 2) Foram considerados também os investimentos realizados nos equipamentos como escadas rolantes, elevadores, esteiras rolantes, que foram adquiridos em 2012 e que hoje estão dispostos no terreno do novo sítio aeroportuário? 3) Nos investimentos previstos na exploração, além do término da taxi way, está previsto o aumento do comprimento de pista? Qual o comprimento definido no plano de exploração e quais os prazos para implantação? 4) A movimentação de voos charter durante a temporada de verão foi considerada no que diz respeito a investimentos na infraestrutura adequada para atender a demanda? 5) No que diz respeito à movimentação de cargas: 5.1 Está previsto um novo Terminal de Cargas? Qual a capacidade estimada no período de exploração? 6) No desenvolvimento do projeto houve alguma preocupação com as implicações sobre a mobilidade urbana de Florianópolis?

JUSTIFICATIVA

1) De acordo com dados da INFRAERO foram investidos o valor de R\$ 118 milhões por isso deve ser esclarecido se estas obras realizadas foram incorporadas nos cálculos do EVTEA realizado? 2) É de conhecimento público que estes equipamentos estão ainda embalados e dispostos no terreno do sítio sem uso. Como no item 1 a preocupação é se os valores investidos foram incorporados no EVTEA. 3) Tanto no setor de cargas como no de passageiros há restrições na pista atual, no que diz respeito à demanda para voos diretos de passageiros ou de cargas com destino e origem internacional. 4) O Aeroporto Hercílio Luiz possui grande movimentação de voos charters nas temporadas de verão, de origem e destino na América Latina, ocupando posição de destaque no País. Dados da INFRAERO de novembro de 2014 a 15 de março de 2015 indicam que foram realizados 584 voos. Conforme dados preliminares de 2015 e 2015 2016

(novembro 2015 a janeiro de 2016) foram 501 voos. Esta situação compromete a operação e o conforto dos usuários do aeroporto. 5.1) A indústria de tecnologia da Grande Florianópolis tem demanda para importação e exportação de mercadorias e é importante saber qual a capacidade prevista para o período de exploração de acordo com estimativas de crescimento. Deve-se considerar a movimentação de carga doméstica. 6) O crescimento da movimentação dos passageiros e cargas aéreas no Aeroporto de Florianópolis sem um planejamento adequado poderá comprometer ainda mais a mobilidade, já precária, da Cidade.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que: 1) Todas as obras em andamento e interrompidas foram consideradas com os percentuais de execução definidos pela Infraero; 2) Escadas rolantes e demais equipamentos especiais não foram considerados uma vez que a Infraero iria retirar os equipamentos para utilizar em outros aeroportos; 3) Foram considerados todos os investimentos pra que a infraestrutura fique plenamente funcional em todas as etapas previstas; 4) Toda a demanda, tanto regular quanto de charters, foi considerada no estudo e contemplada no plano de desenvolvimento; 5) Foi previsto capacidade de terminal de cargas suficiente para o volume de cargas estimado para o período da concessão; 6) Foram considerados nos estudos os impactos relativos ao acesso ao aeroporto inserido dentro da malha viária da ilha, conforme projeto de novo acesso ao aeroporto já elaborado e em execução pelo poder público estadual.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4640

Para as áreas que deverão ser desocupadas em Porto Alegre, descritas nos itens 4.1.1.6 e 4.1.19 do PEA, sugerimos o seguinte: (i) o Poder Concedente seja obrigado a entregar a totalidade das áreas livres e desimpedidas; (ii) caso a desocupação não seja efetivada em até 04 (quatro) anos, a Concessionária deverá pagar o valor de R\$ 125.000.000,00 (cento e vinte e cinco milhões de Reais) (aproximadamente 20% do CAPEX equivalente ao capital próprio do investimento), nas mesmas condições previstas para pagamento da Outorga Fixa, deduzindo-se os custos da Concessionária com projetos, serviços, obras e outros relacionados à expansão da pista; (iii) após o período de 04 (quatro) anos, se a área estiver liberada e se a Concessionária, a seu critério, pretender construir a expansão da pista, a ANAC deverá devolver à Concessionária o valor de R\$ 125 milhões, mediante compensação com a outorga fixa, considerando ainda os demais impactos financeiros ou, alternativamente, a ANAC poderá prorrogar a concessão por 10(dez) anos.

JUSTIFICATIVA

De acordo com o Item 4.1.3 do Plano de Exploração Aeroportuária do Aeroporto de Porto Alegre, a Concessionária imitir-se-á na posse imediata das áreas descritas nos itens 4.1.1.1, 4.1.1.2, 4.1.1.3, 4.1.1.4, 4.1.1.5, 4.1.1.7, 4.1.1.8 e 4.1.1.10. Contudo, de acordo com o Item 4.1.3.1 e 4.1.3.2, para as áreas descritas nos itens 4.1.1.6 e 4.1.1.9, a Concessionária irá emitir-se na posse de forma gradativa, à medida em que o Poder Público venha a promover a desocupação de tais áreas. Adicionalmente, caso a desocupação de tais áreas não ocorra dentro de 4 (quatro) anos contados da data de eficácia, a Concessionária ficará desobrigada da realização do investimento para ampliação da pista de pouso e decolagem prevista no item 8.3.4 do Plano de Exploração Aeroportuária do Aeroporto de Porto Alegre, devendo, em função da redução do escopo contratual, pagar adicional de Contribuição Fixa em favor do Poder Concedente no valor de R\$

424.053.364,00 (quatrocentos e vinte e quatro milhões, cinquenta e três mil, e trezentos e sessenta e quatro reais), atualizado pela variação do IPCA. A solução relacionada a eventual atraso no processo de desocupação de áreas não atende ao interesse público da Administração Pública nem mesmo aos interesses da Concessionária. De fato, a ausência de adequação da pista impossibilitará o atendimento a aeronave crítica Código “E”, em prejuízo aos usuários do aeroporto e da Concessionária. Para que a equação fique equilibrada, sugerimos que a Concessionária pague o valor de 125.000.000,00 (cento e vinte e cinco milhões de Reais), equivalente ao valor de capital próprio a ser investido, de aproximadamente 20% do capex da pista, o que não implica em obter financiamentos, os quais não servem para pagar a outorga. Destes R\$ 125 milhões de outorga devem ser deduzidos todos os custos que a concessionária tenha despendido para expansão da pista (incluindo projetos, obras civis e outros). O pagamento desta outorga deve ser feito nas mesmas condições e prazos da Outorga Fixa (25% adiantado e o restante 75% em pagamentos anuais). Como alternativa, caso a expansão da pista seja realmente necessária durante a concessão e a área seja liberada após os 4 anos, a Concessionária deve ter a opção de realizar os investimentos na expansão. Neste caso, o pagamento extra da outorga deve ser devolvido pela ANAC, mediante compensação com a outorga fixa, ou a concessão deve ser prorrogada por mais 10 anos.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a cláusula será revisada a fim de imputar ao concessionário a obrigação de promover as desocupações necessárias para expansão da pista de pouso e decolagem, que deverá entrar em operação em até 52 (cinquenta e dois) meses após a data de eficácia do contrato.

DADOS DO COLABORADOR

ALBERTO ZOFFMANN DO ESPÍRITO SANTO (ZURICH AIRPORT)

CONTRIBUIÇÃO Nº4646

Quanto ao Aeroporto de Salvador alterar o item 8.7.8 do PEA, para prever: (i) Que, imediatamente após a Data de Eficácia do Contrato, a Concessionária, com o apoio da ANAC iniciará as discussões junto ao Estado da Bahia, Município de Salvador e junto aos órgãos gestores das Unidades de Conservação, para definir o local de implantação da pista adicional do Aeroporto de Salvador; (ii) Que o marco inicial do prazo de 2 anos para conclusão da pista, inicia-se após todos as condições precedentes legais, regulamentares e ambientais federais, estaduais e municipais e: (a) a desafetação por meio de lei estadual e municipal das áreas de conservação em que a pista será implantada; (b) a autorização das unidades de conservação; e, (c) obtenção da Licença de Instalação; (iii) Que, caso não haja o atendimento pela ANAC de qualquer das condições precedentes acima no prazo de até 10 (dez) anos, a Concessionária, poderá solicitar a prorrogação do prazo em mais 2 (dois) anos, demonstrando o bom andamento do projeto ou, alternativamente, propor o pagamento de uma Outorga fixa adicional de 175.000.000,00 (cento e setenta e cinco milhões de Reais) (aproximadamente 20% do CAPEX), nas mesmas condições de pagamento da Outorga Fixa, deduzindo todos os valores gastos em relação à segunda pista, incluindo, mas não se limitando, aos custos de projetos, ambientais, obras civis, desapropriação e outros. Alterar a cláusula 5.2 do Contrato, para prever: (i) Que, em caso de não atendimento aos itens (a), (b) e (c) no tempo e modo previstos no PEA, não haverá a aplicação de penalidades a Concessionária.

JUSTIFICATIVA

De acordo com o item 8.7.8.1 do Plano de Exploração Aeroportuária do Aeroporto de Salvador, quando a demanda do sistema de pistas atingir 124.000 movimentos anuais ou até 31 de dezembro 2019, a Concessionária deverá apresentar à ANAC o Anteprojeto e o cronograma detalhado de construção de uma pista de pouso e decolagem, com

comprimento mínimo de 2.160 metros, projetada para aeronaves Código E, paralela à pista 10/28 existente quando da assinatura do contrato, de modo a implantar um sistema de pistas 10/28 para aproximações paralelas e independentes em operação IFR. A pista deve ser construída e estar plenamente operacional antes de a demanda atingir 130.000 movimentos anuais ou até 31 de dezembro de 2021, o que ocorrer primeiro. Ainda, regulamentando as condições de execução do referido investimento, os itens 8.7.8.1.2 e 8.7.8.1.3 estabelecem: “8.7.8.1.2 Caso transcorram 60 meses além do prazo estabelecido para a conclusão do investimento sem que a pista entre em operação, em decorrência de fato comprovado e que configure risco do Poder Concedente, nos termos da Seção I do Capítulo V do Contrato de Concessão, a ANAC dará início, de ofício, a processo de Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão. 8.7.8.1.2.1. O processo mencionado no item 8.7.8.1.2. não impede a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente de atraso inferior ao referido prazo. 8.7.8.1.2.2. O cálculo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na hipótese prevista no item 8.7.8.1.2., considerará os ganhos da Concessionária pela postergação do investimento. 8.7.8.1.3 Por ocasião do processo de Revisão Extraordinária, a ANAC fixará nova data de entrada em operação da nova pista, o que deverá ser considerado no cálculo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. 8.7.8.1.3.1. A ANAC poderá, alternativamente, determinar a substituição do investimento a que se refere o item 8.7.8.1 por melhorias na pista 17/35, o que também deverá ser considerado no cálculo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.”

Como se observa, a previsão constante do PEA de Salvador, em caso de superveniente materialização de riscos atribuídos ao Poder Concedente, não é capaz de equacionar os elevados riscos assumidos pela Concessionária com a implantação da 2ª pista do aeroporto de Salvador, em especial, em razão: (i) da possibilidade de materialização de riscos indevidamente atribuídos a Concessionária; (ii) da desconsideração dos impactos negativos que a Concessionária suportará por força do atraso na conclusão de referidas obras, para fins de apuração de eventual reequilíbrio econômico-financeiro em desfavor da Concessionária; (iii) da ausência de

reconhecimento da impossibilidade de aplicação de penalidades em desfavor da Concessionária; (iv) da possibilidade de imposição unilateral de investimentos diversos daqueles programados pela Concessionária. No que tange a possibilidade de materialização de riscos indevidamente atribuídos a Concessionária, que impeçam a tempestiva conclusão da nova pista do Aeroporto de Salvador, cumpre destacar que a Concessionária não pode ser responsabilizada em função de atrasos decorrentes de manifestações sociais, originadas de comunidades, associações e organizações não governamentais, que obstem ou acarretam atrasos no processo de implantação da pista adicional, bem como em função da impossibilidade legal de utilização dessas áreas em função da sua atual caracterização como Área de Preservação Permanente e em função da imposição de condicionantes ambientais imprevisíveis. De fato, conforme consta do EVTEA do Aeroporto de Salvador, a área destinada a implantação da pista adicional do Aeroporto encontra-se em duas unidades de conservação da natureza: a Área Estadual de Preservação Ambiental Dunas e Lagoas do Abaeté e o Parque Metropolitano e Ambiental Lagoas e Dunas do Abaeté – Parque das Dunas. Essas unidades, criadas nos termos da Lei 9.985/2000 (Lei do Sistema Nacional das Unidades de Conservação da Natureza). Esse fato, importa na necessidade de adoção de processo de licenciamento ambiental com elevados riscos de imposição de condicionantes imprevistas seja na esfera federal, estadual ou mesmo municipal, sem se mencionar na necessidade de prévia aprovação dos órgãos gestores das unidades de conservação, bem como da necessidade de comprovação da inexistência de alternativa técnica e locacional, conforme exige a Lei Federal n.º 11.428/2006 e de desafetação / redução das unidades de conservação mediante leis específicas Estaduais e Municipais. Como se vê trata-se de processo em que, mesmo com a concentração de todos os esforços da Concessionária, não será possível estabelecer um cronograma prévio ou mesmo assegurar a certeza de seu êxito. Contudo, mesmo diante das inúmeras incertezas que recaem sobre a implantação da pista adicional, o Contrato de Concessão e o PEA não tratam de forma exaustiva o assunto, trazendo soluções genéricas que, além de não trazerem a necessária segurança jurídica a futura Concessionária, deixam de

considerar os prejuízos que serão suportados pela Concessionária em função da impossibilidade de implantação da pista adicional. Em relação a ausência de segurança jurídica a futura Concessionária, destaca-se que é necessário que o Contrato de Concessão seja mais claro, em relação, a ausência de responsabilidade da Concessionária em caso de impossibilidade ou atraso na implantação da nova pista, em função da imposição de condicionantes ambientais e outras restrições impostas pela União, Estados, Municípios e Órgãos Gestores das Unidades de Conservação, incluindo os custos adicionais incorridos - seja em relação a alteração de projeto, seja em relação as alterações que venham a ser impostas no projeto de implantação da nova pista. De outra sorte é necessário tornar claro que não haverá a imposição de penalidades a Concessionária em função do não atendimento ao prazo inicial de implantação da nova pista, em função da complexidade da obra. Adicionalmente, a solução de conversão da obra de implantação da 2ª pista em investimentos de melhoria na pista 17/35 também não traz segurança jurídica para a Concessão, sendo importante destacar que, em referida hipótese, a Concessionária já terá incorrido em elevados custos com a contratação de projetistas, de assessoria para o licenciamento ambiental entre outros custos que não serão considerados para fins de reequilíbrio econômico-financeiro da Concessão e e, ainda, outras receitas comerciais que a concessionária deve ter com a área onde está localizada a pista 17/35. Desta forma, tendo em vista a sabida complexidade da obra de implantação da nova pista de Salvador e, tendo em vista sua essencialidade para manutenção do nível de serviço do Aeroporto, faz-se necessária a revisão das cláusulas contratuais que regulamentam a execução dessas obras, de forma a mitigar os riscos relacionados a sua execução. A outorga de R\$ 424.000.000.000,00 (quatrocentos e vinte e quarto milhões de Reais) é excessiva e incerta. Este risco é muito alto, na medida em que pode dobrar a necessidade de “equity” dos licitantes.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que a exigência temporal para construção de uma nova pista no Aeroporto de Salvador, constante no item 8.7.8.1 do Anexo 2 do Contrato, será extinta, restando

vigente a obrigação de estar plenamente operacional antes de a demanda atingir 130.000 movimentos anuais. Adicionalmente, o Contrato estabelece como risco do poder concedente "atrasos decorrentes da não obtenção de autorizações, licenças e permissões de órgãos da Administração Pública Federal, bem como da não edição de atos normativos ou legislativos, nos âmbitos Federal, Estadual ou Municipal, exigidos para construção ou operação das novas instalações, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária" (item 5.2.10) e "atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à Concessionária" (5.2.11).

DADOS DO COLABORADOR

MAURICIO TRASEL DRUNN

CONTRIBUIÇÃO Nº4649

Obras de macrodrenagem para a ampliação da PPD Recomenda-se a previsão das intervenções, e respectivos custos, para remanejamento do sistema de macro e micro drenagem, além do conduto forçado do Arroio Areias, existentes na região de ampliação da PPD, próximo ao dique de contenção de cheias do Rio Gravataí e que protege a cidade de Porto Alegre. Nesta região desaguam vazões pluviais e esgotos proveniente da Bacia do Arroio da Areia, situada ao sul da área do sitio aeroportuário. Conforme dados do Departamento de Esgoto Pluvial de Porto Alegre (DEP), a bacia hidrográfica do Arroio da Areia é contribuinte direta do Rio Gravataí sendo responsável pela 3ª maior vazão registrada no município. Esta bacia possui uma grande concentração urbana, com uma área de aproximadamente 21 km² e uma população de cerca de 100.000 habitantes. Esta bacia, conforme o DEP, é considerada uma das regiões mais críticas da cidade no que se refere às inundações urbanas. O desague hoje do conduto forçado desta macrodrenagem municipal passa em frente a cabeceira 29, em área externa ao dique da Av. Dique mas corta a área prevista de ampliação da pista de pouso e decolagem. É um item de vital importância para a realização das obras de ampliação da pista de pouso e decolagem 11/29, devendo inclusive ser resolvido antes mesmo dos serviços de terraplenagem da pista. Sempre foi responsabilidade da Infraero realizar tais obras de macro e micro drenagem pois é um investimento do aeroporto e da Infraero. Representa cerca de 40-50% do valor total da Obra de Ampliação da Pista de Pouso e Decolagem e portanto não pode constar como sendo obrigação do Município de Porto Alegre como consta no EVTEA. Há duas alternativas para essa macro drenagem, uma passando sob a ampliação da pista e outra contornando a área de pistas e com uma nova delimitação para polder. Ambas tem suas dificuldades técnicas e custos elevados, mas que sempre foram assumidos como responsabilidade da Infraero. Não há qualquer Termo de Convênio entre Infraero e Governo Municipal para tirar do escopo da Infraero tal responsabilidade sobre a Macro e Micro Drenagem. Inclusive os

projetos ate onde foram desenvolvidos somente foram avaliados pelo DEP a fim de aprovarem os dimensionamentos e soluções propostas mas sem a contra partida de qualquer investimento a ser feito pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Assim manter essa consideração só causaria alegações do concessionário para não realizar essa Ampliação da Pista de Pouso o que prejudicaria em muito a ampliação da infraestrutura do Aeroporto e atendimento as futuras demandas de cargas, voos e serviços prestados.

JUSTIFICATIVA

Não há qualquer Termo de Convênio entre Infraero e Governo Municipal para tirar do escopo da Infraero tal responsabilidade sobre a Macro e Micro Drenagem. Inclusive os projetos ate onde foram desenvolvidos somente foram avaliados pelo DEP a fim de aprovarem os dimensionamentos e soluções propostas mas sem a contra partida de qualquer investimento a ser feito pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Assim manter essa consideração só causaria alegações do concessionário para não realizar essa Ampliação da Pista de Pouso o que prejudicaria em muito a ampliação da infraestrutura do Aeroporto e atendimento as futuras demandas de cargas, voos e serviços prestados.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que os Estudos apresentados avaliaram todo o material disponível, ressaltando-se que os Relatórios têm por objetivo avaliar a viabilidade do empreendimento, sendo o projeto e sua construção de responsabilidade do futuro concessionário. Dessa forma, eventuais materiais adicionais serão disponibilizados aos futuros proponentes à Concessão, os quais poderão considerar eventuais informações adicionais em suas propostas.

Conforme consta no Relatório 2 - Estudos de Engenharia e Afins – Anexo II – dos EVTEAs elaborados para o Salgado Filho - Estimativa de custos de investimento (CAPEX) e de operação (OPEX) – Item 8.1 – Demonstrativos de CAPEX por Área, todos os serviços necessários para a execução da ampliação de 920 m da Pista de Pouso e Decolagem 11/29 são apresentados. Nessa relação, estão previstos o aterramento do canal de drenagem pluvial existente e a construção de galeria de drenagem celular de

concreto para receber tanto a contribuição do sistema de drenagem do aeroporto quanto a contribuição do sistema de drenagem do município de Porto Alegre. Os impactos ambientais associados ao canal de drenagem foram avaliados e considerados no Estudo Ambiental. Esse custo foi considerado na Planilha do Capex da Fase 01 (Tabela 6.1 do Capítulo 6.2 – Planilhas do Capex Socioambiental), porém, por se tratar de serviço de construção, os custos foram orçados diretamente no Capex da Engenharia, estando somente indicados no Estudo Ambiental.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| DANIEL PALARO CANHETE (SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO - SEAE/MF) |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4637 |
| A SEAE, com o fim de promover a concorrência nos certames licitatórios, sugere à ANAC, com relação aos dispositivos do edital, que: - quanto a cláusula 3.2,1, que estabelece que “uma ou mais empresas aéreas não poderão participar com mais de 2% no Consórcio, considerada a soma de suas participações”, avalie esse limite societário, em razão do entendimento do CADE no que se refere aos potenciais impactos concorrenciais da composição acionária; |
| JUSTIFICATIVA |
| Conforme Parecer sobre Regras Regulatórias nº 175/2016-COGCR/SEAE/MF, de 20.6.2016, relativo à análise concorrencial desta audiência pública. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que o limite de 2% de que trata o item 3.21.1 foi mantido em relação ao Edital 01/2013 na proporção da participação privada, conforme item 3.22.1 deste último. Com relação ao item 6.17 do Edital, esclarece-se que, conforme item 10.8.2 do Contrato, após o transcurso do prazo de cinco anos, contados da Data de Eficácia, as operações que impliquem aumento da participação societária de Empresas Aéreas somente poderão ser efetuadas mediante prévia e expressa anuência da Anac. Além disso, a Concessionária deverá manter ao longo de toda a execução do contrato, no que for aplicável, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação, conforme item 3.1.4 do Contrato. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| DANIEL PALARO CANHETE (SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO - SEAE/MF) |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4637 |
| A SEAE, com o fim de promover a concorrência nos certames licitatórios, sugere à ANAC, com relação aos dispositivos do edital, que: - quanto a cláusula 4.24, que prevê “que as novas concessionárias deverão pagar 25% do valor da Contribuição Fixa ao FNAC, a título de Contribuição Fixa Inicial, no momento da assinatura dos contratos” , avliar a possibilidade de seguir a sistemática de pagamento prevista no Edital nº 01/2013; |
| JUSTIFICATIVA |
| Conforme Parecer sobre Regras Regulatórias nº 175/2016-COGCR/SEAE/MF, de 20.6.2016, relativo à análise concorrencial desta audiência pública. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que as regras para pagamento pela outorga fixa serão alteradas de modo que o critério de escolha do vencedor do leilão será o maior pagamento pela outorga à vista (Contribuição Fixa Inicial), partindo do valor mínimo de 25% previsto no item 4.24.1 do Edital. De modo a compensar o esforço financeiro nesse período inicial da concessão, a nova modelagem prevê carência de 5 anos para início do pagamento dos 75% restantes (Contribuições Fixas Anuais), sendo que esse valor será progressivo a partir do 6º ano, alcançando seu valor máximo no 10º ano, permanecendo constante até o final do prazo da concessão. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| DANIEL PALARO CANHETE (SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO - SEAE/MF) |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4637 |
| A SEAE, com o fim de promover a concorrência nos certames licitatórios, sugere à ANAC, com relação aos dispositivos do edital, que: - reavalie a cláusula 4.44, que fixa o número mínimo de passageiros processados como requisito para a habilitação técnica, de modo a permitir a entrada de um maior número de competidores no mercado. |
| JUSTIFICATIVA |
| Conforme Parecer sobre Regras Regulatórias nº 175/2016-COGCR/SEAE/MF, de 20.6.2016, relativo à análise concorrencial desta audiência pública. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os requisitos de habilitação do Operador Aeroportuário foram definidos de modo a atender à determinação do TCU constante no Acórdão nº 925/2016 - TCU - Plenário. Os números justificam-se pelo fato de corresponderem ao processamento de passageiros previsto para o primeiro ano de concessão dos aeroportos de que trata esta Audiência Pública. |

DADOS DO COLABORADOR

JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)

CONTRIBUIÇÃO Nº4656

Sugerimos que seja contratualmente estabelecido que as Concessionárias dos Aeroportos têm direito exclusivo à exploração da superfície e subsolo das áreas compreendidas no sítio aeroportuário.

JUSTIFICATIVA

As Concessionárias dos Aeroportos devem ter direito exclusivo à exploração da superfície e subsolo das áreas compreendidas no sítio aeroportuário, incluindo metrô e estações de trem.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que, na ausência de fundamentação, resta prejudicada a análise da contribuição. A SAC informa que os termos (limites e extensão) da exploração do sítio aeroportuário estão descritos nos relatórios dos EVTEAS e Edital e Contrato e deverão estar de acordo com a legislação vigente.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| VIVIANI BARBOSA |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4657 |
| Existem diversos erros nos estudos de Mercado e Econômico Financeiro, sem contar os erros no âmbito de Engenharia e Meio Ambiente, deixando claro que os estudos devem ser refeitos, pois a base do edital está errada. O que fica muito claro é que estão superestimando a demanda do aeroporto, bem como a sua lucratividade para superestimar o valor das obras e, conseqüentemente, subestimar o valor da outorga. Além disso, se a Infraero não vai ter participação alguma, não há necessidade de concessão com dinheiro público do BNDES. |
| JUSTIFICATIVA |
| Sabemos que não vale a pena conceder aeroportos onde não terão obras, porém, com um valor de outorga baixo, dificilmente, tais obras sejam realizadas, pois vai ocorrer como nas outras concessões em que a necessidade dos investimentos foi questionada, devido aos estudos estarem errados. Resumindo: O aeroporto será concedido por um valor pífio e a ampliação da pista que é o investimento mais esperado, não será realizada. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a realização das obras no aeroporto são necessárias para que a infraestrutura atenda ao crescimento previsto da demanda, com nível adequado de serviço. Por fim, esclarece-se que os EVTEAs aprovados e selecionados, conforme Edital de Seleção de Estudos nº 01/2015, foram objeto de criterioso processo de seleção por parte desta SAC, iniciado por meio de Edital de Chamamento Público de Estudos, e levaram em consideração a média das projeções de mercado, representando, portanto, as expectativas para o comportamento da economia. |

DADOS DO COLABORADOR

JOSE ALBERTO FERNANDES LOURENÇO (FERNANDES LOURENÇO ADVOGADOS)

CONTRIBUIÇÃO Nº4659

Sugerimos a ampliação do prazo de conclusão das obras para 30 (meses).

JUSTIFICATIVA

O período de 25 meses para a construção mostra-se demasiadamente curto. Desta forma, o prazo final de conclusão das obras deve ser ampliado para 30 meses. De fato, a não concessão do período adicional de 5 meses pode trazer prejuízos substanciais na qualidade da infraestrutura em razão do apressamento das obras. O prazo exíguo também acarreta na ampliação dos custos da obra, reduzindo, por consequência, o valor da outorga. Os prazos de cada obra deve ser compatível com sua complexidade, analisada individualmente. No Aeroporto de Fortaleza, as obras serão mais longas em função da não conclusão das obras do Terminal, bem como em função de que a expansão prevista para a Fase 1-B está localizada em área de relevante importância operacional.

RESPOSTA DA SAC

A SAC agradece a contribuição e informa que o prazo do Contrato foi definido com base nas informações trazidas nos estudos de viabilidade econômica, técnica e ambiental, assim como na experiência das concessões de aeroportos anteriores.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| FÁBIO DE OLIVEIRA BRANCO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4663 |
| <p>O Estado do Rio Grande do Sul requer o destacamento e cessão de uma área de 100 mil m², no Aeroporto Internacional Salgado Filho, tal como destacado na imagem no documento anexado. O Ofício anexado expõe tecnicamente a contribuição que a Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia do Estado do Rio Grande do Sul procura oferecer à Comissão.</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>A manutenção de sua atividade aérea de policiamento e a implantação de um Polo Aeroespecial são pontos estratégicos para os interesses do Estado do Rio Grande do Sul. O ofício anexado explana em detalhes a justificativa do presente pleito.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que os EVTEAs realizados para a concessão contemplaram a perspectiva de exploração do sítio aeroportuário com base nas áreas de propriedade da União e decretos de utilidade pública. A SAC informa que a exploração de atividades elencadas na contribuição encaminhada à audiência pública não estão impossibilitadas pelo Contrato de Concessão.</p> |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| PAULO ROBERTO HAHN |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4664 |
| Admitir todos funcionarios da Infraero definitivamente em outros orgaos publicos |
| JUSTIFICATIVA |
| Prejuiso ao governo que nao contabilizou este custo na viabilifade economica |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a eventual alocação de funcionários para outros órgãos públicos federais poderá ser feita mediante as possibilidades atualmente previstas pela legislação em vigor, conforme planejamento a ser analisado pela Infraero. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| TOZZINIFREIRE ADVOGADOS |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4677 |
| <p>As previsões contidas nos itens 4.1.1.6 e 4.1.1.9 do Anexo 2 do Contrato devem ser melhor detalhadas. Além disso, o Estado do Rio Grande do Sul deve disponibilizar um documento jurídico se responsabilizando pela entrega das áreas livres e desembaraçadas à concessionária em um determinado prazo ou, alternativamente, o Governo Federal deve disponibilizar um documento jurídico se responsabilizando por empossar a Concessionária nas áreas, de acordo com um determinado prazo deadline e/ou mediante algumas condições.</p> |
| JUSTIFICATIVA |
| <p>O risco de não disponibilização das áreas no prazo necessário para que a Concessionária cumpra suas obrigações contratuais não pode ser quantificado pela concessionária.</p> |
| RESPOSTA DA SAC |
| <p>A SAC agradece a contribuição e informa que o item 4.1.1.9 corresponde à Área 17, identificada na Planta nº PA.01/003.33/009276/00, a qual é composta de 12 imóveis de propriedade da União e do Estado do Rio Grande do Sul, adquiridos por meio de ações de desapropriação originadas do Decreto Estadual nº 46.509, de 22 de julho de 2009. Os documentos foram disponibilizados no Banco de Informações (data room).</p> <p>Os imóveis de propriedade do Estado do Rio Grande do Sul estão afetados à infraestrutura aeroportuária, nos termos do §5º do art. 36 e art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 e Decreto Estadual nº 46.509, de 22 de julho de 2009.</p> <p>Embora nos registros dos imóveis objeto das Matrículas nº 117.585 e 96.398 ainda não constem a aquisição de propriedade por desapropriação, tais bens encontram-se em processo de transferência para a União/Estado. Dessa forma, não haverá ônus de aquisição de propriedade por parte do concessionário dos imóveis que integram a Área 17.</p> <p>A Infraero detém posse parcial da Área 17, sendo que as áreas atualmente sob sua posse estão delimitadas por muro/cerca patrimonial e</p> |

serão repassadas imediatamente para a Concessionária.

Com relação às áreas remanescentes, atualmente ocupadas por terceiros e localizadas do lado externo do muro/cerca patrimonial, caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais, e arcar com todos os custos relativos à imissão na posse daquelas necessárias à realização dos investimentos ao longo da concessão.

O item 4.1.1.6 corresponde à Área 13 identificada na Planta nº PA.01/003.33/009276/00, de propriedade do Estado do Rio Grande do Sul, objeto da matrícula nº 170.816 do Registro de Imóveis da 4ª Zona de Porto Alegre/RS (documento patrimonial disponibilizado no data room). Tal imóvel está afetado à infraestrutura aeroportuária nos termos do §5º do art. 36 e art. 38 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e do Decreto Estadual nº 19.573, de 21 de março de 1969. Dessa forma, não haverá ônus de aquisição de propriedade por parte do concessionário.

A Infraero detém posse parcial de tal imóvel, sendo que as áreas atualmente sob sua posse estão delimitadas por muro patrimonial e serão repassadas imediatamente para a Concessionária.

Com relação às áreas remanescentes, atualmente ocupadas por terceiros e localizadas do lado externo do muro patrimonial, caberá à Concessionária tomar todas as medidas, administrativas e/ou judiciais, e arcar com todos os custos relativos à imissão na posse daquelas necessárias à realização dos investimentos ao longo da concessão.

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| ANA CÂNDIDA DE MELLO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4684 |
| Sugerimos a exclusão das cláusulas 16.2.3 e 16.3, pois as mesmas geram obrigações de contribuições para a Concessionária ao plano de previdência privada durante todo o período de concessão. |
| JUSTIFICATIVA |
| Embora a cláusula 16.2.3 estabeleça tal obrigação somente para os empregados transferidos, a legislação atual estabelece que, quando uma empresa possui plano de previdência privada, este plano deve ser disponibilizado à totalidade dos empregados. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que os itens 16.2.3 e 16.3 serão mantidos, tendo em vista que a perda da previdência complementar seria um desincentivo significativo para a transferência dos empregados da Infraero para o futuro concessionário. Quanto aos demais empregados, a concessionária deverá seguir a legislação vigente aplicável. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| ANA CÂNDIDA DE MELLO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4685 |
| Sugerimos a exclusão da cláusula 16.4.1 |
| JUSTIFICATIVA |
| Considerando que a definição e a estratégia de comunicação do plano de cargos e salários deve estar sob a decisão da Concessionária, sugerimos a exclusão da cláusula 16.4.1 |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a decisão final sobre o plano de cargos e salários será da concessionária. Entretanto, com vistas à transparência do processo, o empregado antes de optar por ser transferido para a concessionária deverá ter o direito de conhecer o plano de cargos e salários que se aplicará a ele, caso transferido. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| TOZZINIFREIRE ADVOGADOS |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4686 |
| Sobre item 16.1.1: Favor excluir a obrigação genérica da Concessionária de dar preferência aos empregados da Infraero. Em lugar de tal obrigação de preferência, favor incluir uma regra de acordo com a qual a Concessionária deverá avaliar cada empregado 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. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que a obrigação de dar preferência aos empregados atualmente lotados no aeroporto objeto da desestatização não prescinde que tais empregados, primeiramente, preencham os requisitos para a contratação estabelecidos pela Concessionária. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| ANA CÂNDIDA DE MELLO CARVALHO |
| CONTRIBUIÇÃO Nº4687 |
| Sugerimos a exclusão da cláusula 16.2.1. |
| JUSTIFICATIVA |
| A Concessionária não tem condições de garantir ilimitadamente o emprego dos funcionários, tampouco de arcar com as condições de trabalho da cláusula 16.2.1. |
| RESPOSTA DA SAC |
| A SAC agradece a contribuição e informa que, conforme item 16.1 da minuta de Contrato, caberá à concessionária selecionar os empregados que serão transferidos definitivamente para a concessionária, cabendo a estes empregados aceitar ou não a transferência. Não foram apresentadas justificativas para a sugestão da exclusão da cláusula referida, de forma que ficou prejudicada a análise do pleito. |

